

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΛΓ΄

Τρίτη 10 Ιουνίου 2025

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ.κ Θ. Πέρκα και Χ. Ζεϊμπέκ. , σελ. 13486

2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μέλη από τη Λέσχη Φιλίας Ελληνορώσων, ομογενείς και Έλληνες φοιτήτριες και φοιτητές, καθώς και συνοδός από το Πρόγραμμα «Heritage Greece» του Αμερικανικού Κολλεγίου Ελλάδας, μαθήτριες και μαθητές και συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 23ο Δημοτικό Σχολείο Κερατσινίου, από το Δημοτικό Σχολείο Βραχατίου του Νομού Κορινθίας, από το 4ο Δημοτικό Σχολείο Πρέβεζας και από το 8ο Δημοτικό Σχολείο Άρτας., σελ. 13475, 13479, 13491, 13497, 13499, 13505

3. Ανακοινώνεται ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης διαβίβασε στη Βουλή σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και τον ν.3126/2003 «Ποινική Ευθύνη των Υπουργών», όπως ισχύει την 6-6-2025, ποινική δικογραφία που αφορά στον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, Κωνσταντίνο Καραμανλή., σελ. 13471

4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 13469, 13471, 13475, 13479, 13486, 13491, 13493, 13496, 13497, 13502, 13504, 13505, 13517, 13524, 13525, 13526, 13527, 13529, 13536, 13546, 13547, 13553

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την Έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις», σελ. 13469

2. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, της τροπολογίας και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις», σελ. 13469 - 13553

3. Κατάθεση σχεδίων νόμου:

i. Οι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εσωτερικών και Δικαιοσύνης κατέθεσαν στις 6-6-2025 σχέδιο νόμου: «Κύρωση του Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή Μετασχηματισμού (SACT) και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας, σχετικά με την τοποθέτηση Εθνικού Αντιπροσώπου Συνδέσμου στο Στρατηγείο της Ανώτατης Συμμαχικής Διοίκησης Μετασχηματισμού και των ανταλλαγισμών επιστολών περί παράτασης της ισχύος αυτού», σελ. 13471

ii. Οι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εσωτερικών, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Δικαιοσύνης, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας κατέθεσαν στις 6-6-2025 σχέδιο νόμου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Άμυνας των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Αλβανίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας του Καναδά και των Καναδικών Ενόπλων Δυνάμεων και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Δανίας και του Υπουργού Άμυνας της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Άμυνας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και του Υπουργείου Εθνι-

κής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Ιταλικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Ισλανδίας και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Νορβηγίας και του Υπουργού Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πολωνίας και του Υπουργού Άμυνας του Βασιλείου της Ισπανίας και του Γενικού Επιτελείου της Δημοκρατίας της Τουρκίας (το οποίο ενεργεί για λογαριασμό της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας) και του Υπουργείου Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας και του Ανώτατου Στρατηγείου Συμμαχικών Δυνάμεων Ευρώπης σχετικά με την ίδρυση, λειτουργία, επάνδρωση, χρηματοδότηση, διοίκηση και υποστήριξη της Διακλαδικής Διοίκησης Συμμαχικών Δυνάμεων στο Νόρφολκ», σελ. 13471

iii. Ο Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό, οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού Προστασίας του Πολίτη, Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Δικαιοσύνης, Πολιτισμού, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού κατέθεσαν στις 6-6-2025 σχέδιο νόμου: «Ενίσχυση της δημοσιότητας και της διαφάνειας στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο - Τροποποιήσεις ν. 5005/2022 και ν. 3548/2007 και λοιπές διατάξεις», σελ. 13471

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 13489 - 13493

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ο. , σελ. 13486 – 13489, 13493 - 13501

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 13501 - 13518

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 13535 - 13553

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 13518 - 13535

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 13469 - 13486

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 13546

ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ό. , σελ. 13486, 13493, 13496, 13497

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 13502, 13504, 13505, 13517

ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 13036

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 13491

ΚΟΚΚΑΛΗΣ Β. , σελ. 13517, 13524

ΚΟΥΒΕΛΑΣ Δ. , σελ. 13546

ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. , σελ. 13529, 13536

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 13493, 13536, 13546, 13547, 13553

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 13491, 13525, 13526, 13529

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 13524, 13525, 13526, 13527, 13529

ΜΑΝΤΖΟΣ Δ. , σελ. 13546

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Α. , σελ. 13546
ΝΑΤΣΙΟΣ Δ. , σελ. 13491
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 13469, 13471, 13475, 13479

ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ Β. , σελ. 13498
ΦΛΩΡΟΣ Κ. , σελ. 13552, 13553
ΧΑΤΖΗΩΑΝΝΙΔΟΥ Μ. , σελ. 13501
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 13508, 13510
ΧΝΑΡΗΣ Ε. , σελ. 13530
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ. 13522

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ. , σελ. 13488
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ Ε. , σελ. 13503, 13504, 13505
ΒΑΤΣΙΝΑ Ε. , σελ. 13529
ΒΕΤΤΑ Κ. , σελ. 13517, 13547
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ. 13546, 13547
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Σ. , σελ. 13509
ΓΙΩΡΓΟΣ Ι. , σελ. 13469
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ. 13481, 13482
ΔΕΛΗΚΑΡΗ Α. , σελ. 13503
ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ Χ. , σελ. 13523
ΔΗΜΑΣ Χ. , σελ. 13534, 13547
ΘΡΑΣΚΙΑ Ο. , σελ. 13521
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ. 13550
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 13546
ΚΑΠΠΑΤΟΣ Π. , σελ. 13549
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. , σελ. 13524
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 13482
ΚΟΚΚΑΛΗΣ Β. , σελ. 13515, 13516, 13517, 13525, 13526
ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ. 13484
ΚΟΤΙΔΗΣ Β. , σελ. 13477
ΚΟΥΒΕΛΑΣ Δ. , σελ. 13548
ΚΡΗΤΙΚΟΣ Ν. , σελ. 13519
ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ Ε. , σελ. 13551
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. , σελ. 13482, 13504, 13505, 13516, 13517, 13525, 13526, 13527, 13533, 13537, 13552
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 13514
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 13486, 13493, 13527
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 13507, 13508
ΛΙΒΑΝΟΣ Μ. , σελ. 13531
ΛΙΝΟΥ Α. , σελ. 13496
ΜΑΝΤΖΟΣ Δ. , σελ. 13497, 13513, 13527
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Α. , σελ. 13549
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 13473, 13526
ΜΕΤΑΞΑΣ Κ. , σελ. 13475
ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ Κ. , σελ. 13489
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Σ. , σελ. 13532, 13533
ΝΑΤΣΙΟΣ Δ. , σελ. 13491
ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ Α. , σελ. 13471
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Β. , σελ. 13533
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Θ. , σελ. 13520
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ι. , σελ. 13510
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 13518
ΠΑΠΑΝΗΛΙΟΥ Γ. , σελ. 13496
ΠΑΠΑΣ Θ. , σελ. 13506
ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ Σ. , σελ. 13486
ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ Φ. , σελ. 13487
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 13479
ΠΕΤΣΑΣ Σ. , σελ. 13511
ΠΛΕΥΡΗΣ Α. , σελ. 13527, 13529
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. , σελ. 13505
ΣΠΑΝΙΑΣ Α. , σελ. 13498
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. , σελ. 13500
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Γ. , σελ. 13499
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 13502

Γ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 13517

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΛΓ'

Τρίτη 10 Ιουνίου 2025

Αθήνα, σήμερα στις 10 Ιουνίου 2025, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.06' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Καλή σας ημέρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Αρχίζει η συνεδρίαση.

Θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα:

Η Διάρκης Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της στις 5 Ιουνίου 2025 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία έως δύο συνεδριάσεις, ενιαία, επί της αρχής, επί των άρθρων και επί της τροπολογίας. Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννης Γιώργος για δεκαπέντε λεπτά.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ: Καλημέρα σε όλους.

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι για μένα μεγάλη τιμή να εισηγούμαι σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών με τίτλο: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις». Είναι ένα νομοσχέδιο που δεν περιλαμβάνει απλώς διατάξεις και κανόνες, αλλά πρόκειται για ένα νομοσχέδιο που αγγίζει ζωές. Αποτελεί μια προσπάθεια να αλλάξουμε νοοτροπίες, να αναδείξουμε τις προτεραιότητες και να διαμορφώσουμε έναν πολιτισμό οδικής συμπεριφοράς που δεν θα συμβιβάζεται πια με την αδιαφορία και την απώλεια. Από την αρχή πρέπει να γίνει σαφές πως το παρόν νομοσχέδιο δεν περιορίζεται σε μια απλή τεχνική ή τυπική επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Συνιστά μια βαθιά μεταρρύθμιση αυτού, με έντονο κοινωνικό χαρακτήρα και

ουσιαστικό περιεχόμενο.

Στεκόμαστε σήμερα μπροστά σ' ένα ζήτημα που μας αφορά όλους, ένα ζήτημα που δεν γνωρίζει ηλικίες, επαγγέλματα ή κοινωνικές τάξεις. Το γεγονός ότι συνεχίζουμε να θρηνούμε ανθρώπινες ζωές στην ασφαλτο καθιστά επιτακτική τη λήψη επιπρόσθετων μέτρων. Χρειαζόμαστε μια πιο αποτελεσματική και στοχευμένη πολιτική που να βασίζεται, όχι μόνο στην καταστολή, αλλά στην πρόληψη, στην εκπαίδευση, στη διαμόρφωση κουλτούρας υπευθυνότητας.

Η πολιτεία έχει χρέος, κι αυτό είναι αδιαπραγμάτευτο, να διασφαλίσει ότι κανένας θάνατος στους δρόμους δεν θα θεωρείται αναπόφευκτος, ότι η ανθρώπινη ζωή δεν είναι ένα στατιστικό σε κάποιον πίνακα, αλλά ο πυρήνας κάθε δημόσιας πολιτικής.

Ο στόχος του παρόντος νομοσχεδίου είναι ξεκάθαρος: Να προστατεύσει τις ζωές των ανθρώπων, να βελτιώσει την οδική ασφάλεια και να ενισχύσει μια κουλτούρα ευθύνης και σεβασμού στον δρόμο, που ως αποτέλεσμα θα έχουν τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόνο το 2022 πάνω από είκοσι χιλιάδες άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι πλέον ευάλωτες κατηγορίες ήταν οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές. Η εικόνα της χώρας μας σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ιδιαίτερα ανησυχητική, παρά την αισθητή βελτίωση που έχει σημειώσει τα τελευταία χρόνια.

Σύμφωνα με τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 6^η χειρότερη θέση όσον αφορά τους θανάτους από τροχαία δυστυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκων. Ο ευρωπαϊκός μέσος όρος θανάτων από τροχαία ανέρχεται περίπου σε σαράντα έξι θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων.

Στην Ελλάδα όμως ο αντίστοιχος δείκτης παραμένει σημαντικά υψηλότερος αγγίζοντας τους εξήντα πέντε θανάτους ανά εκατομμύριο, κατατάσσοντας με αυτόν τον τρόπο τη χώρα μας μεταξύ των λιγότερο ασφαλών στην Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα δημόσιας ασφάλειας και υγείας.

Συνεπώς, η χώρα μας απέχει από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Οι αριθμοί όμως από μόνοι τους δεν δίνουν την πραγματική εικόνα. Κι αυτό γιατί πίσω από κάθε στατιστική, πίσω από κάθε αριθμό, υπάρχει μια ανθρώπινη ιστορία, μια οικογένεια που δοκιμάζεται, ένα παραγωγικό δυναμικό που χάνεται και υπάρχει ιδιαίτερη ανησυχία γι' αυτό το γεγονός, καθώς μεγάλο ποσοστό των θυμάτων αφορά νέους ανθρώπους, γεγονός που υπονομεύει τον οικογενειακό προγραμματισμό, τη δημογραφική προοπτική και την αναπτυξιακή δυναμική της χώρας.

Γνωρίζουμε όλοι ότι το τρίπτυχο άνθρωπος-υποδομές-μέσα

μεταφοράς παίζουν καθοριστικό ρόλο στη μείωση των ατυχημάτων, πέραν των όποιων μέτρων ληφθούν. Έχουμε λοιπόν συλλογική ευθύνη. Έχουμε ευθύνη να επενδύσουμε σε πολιτικές που σώζουν ζωές, που ενισχύουν τη συνοχή της κοινωνίας μας, που κάνουν τους δρόμους ασφαλείς για όλους, για τον οδηγό, για τον πεζό, το παιδί στο σχολικό, τον ηλικιωμένο που διασχίζει τη διάβαση.

Η οδική ασφάλεια δεν είναι απλώς τεχνικός όρος, είναι δείκτης πολιτισμού, είναι δείκτης σεβασμού στον άνθρωπο, είναι δείκτης ποιοτικής διακυβέρνησης. Όλοι γνωρίζουμε πως η μάχη για την οδική ασφάλεια δεν κερδίζεται μόνο με νόμους ή πρόστιμα. Κερδίζεται με παιδεία, κερδίζεται με ενημέρωση, κερδίζεται με σεβασμό στη ζωή, τη δική μας και των γύρω μας. Τα τροχαία ατυχήματα εξακολουθούν να αποτελούν μια από τις πιο σύνθετες και επείγοντες προκλήσεις για τη δημόσια πολιτική στη χώρα μας. Πρόκειται για ένα ζήτημα με έντονο ανθρωπιστικό, κοινωνικό και οικονομικό αποτύπωμα που αγγίζει κάθε οικογένεια και κάθε πολίτη. Αν θέλουμε μια κοινωνία ασφαλή, ανθρώπινη και πολιτισμένη, τότε η οδική ασφάλεια οφείλει να είναι πολιτική προτεραιότητα πρώτης γραμμής.

Εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να αποδεχτούμε πως η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη κινείται προς αυτή την κατεύθυνση, αποδεικνύοντας στην πράξη ότι η οδική ασφάλεια και οι σύγχρονες μεταφορές είναι προτεραιότητα. Μεγάλα έργα υλοποιούνται αυτή την περίοδο σε κάθε γωνιά της χώρας. Πρόκειται για έργα που στοχεύουν στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, στη μείωση των ατυχημάτων, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και στη δημιουργία νέων ευκαιριών ανάπτυξης της περιφέρειας.

Μεταξύ αυτών αναφέρω χαρακτηριστικά τον βόρειο οδικό άξονα της Κρήτης, τη νέα εθνική οδό Πατρών-Πύργου, το έργο Αντίρριο-Ιωάννινα-Κακαβιά, την κεντρική οδό, τον κεντρικό άξονα Ε65, το μετρό της Θεσσαλονίκης που είναι πλέον πραγματικότητα, αλλά και την ανατολική περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης, το γνωστό σε όλους μας Flyover, το οποίο προχωρά με γοργούς ρυθμούς. Όλα αυτά τα έργα δεν είναι απλώς υποδομές, είναι η απτή απόδειξη ότι προχωράμε με σχέδιο και συνέπεια για μια Ελλάδα πιο λειτουργική, πιο ασφαλή, πιο φιλική προς τους πολίτες.

Όπως προανέφερα, η υποδομή από μόνη της δεν αρκεί. Χρειαζόμαστε αλλαγή νοοτροπίας, χρειαζόμαστε υπεύθυνη συμπεριφορά από όλους μας. Εδώ, κυρίες και κύριοι, μπαίνει ο ανθρώπινος παράγοντας, γιατί μην ξεχνάμε πως ο άνθρωπος είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας στην οδική ασφάλεια. Η συμπεριφορά μας στους δρόμους είτε ως οδηγοί, είτε ως πεζοί καθορίζει σε μεγάλο βαθμό αν θα αποφύγουμε τα ατυχήματα ή αν θα γίνουμε μέρος του προβλήματος. Για να το πετύχουμε αυτό θα πρέπει να ξεκινήσουμε από τη νέα γενιά, να διαμορφώσουμε μια νέα οδική αγωγή, ξεκινώντας πρώτα από την οικογένεια και στη συνέχεια μέσα από την εκπαίδευση.

Η οδική συμπεριφορά των γονέων είναι αυτή που διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της οδικής συνείδησης των παιδιών, καθώς αποτελεί το πρώτο και πιο ισχυρό πρότυπο προς μίμηση. Τα παιδιά παρατηρούν από μικρή ηλικία πώς οι γονείς τους κινούνται στον δρόμο, αν φοράνε ζώνη ασφαλείας, αν σέβονται τους κανόνες, αν δείχνουν ευγένεια στους πεζούς ή επιθετικότητα στους άλλους οδηγούς. Οι καθημερινές αυτές εικόνες αποτυπώνονται βαθιά και διαμορφώνουν στάσεις και αντιλήψεις που θα μεταφερθούν αργότερα στην ενήλικη οδική του συμπεριφορά.

Ένας γονιός που δείχνει σεβασμό στον δρόμο, που εξηγεί, που επιλέγει τη σωστή πρακτική, αντί της βιασύνης ή της παράβασης δεν διδάσκει μόνο με λόγια, αλλά με το παράδειγμα.

Επίσης, και η πολιτεία έχει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της οδικής συμπεριφοράς με διαρκή εκπαίδευση, με στοχευμένες ενημερωτικές εκστρατείες, με ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας. Αυτό θα επιτευχθεί και με συνέργειες των αρμόδιων Υπουργείων, των συναρμόδιων Υπουργείων, των κοινωνικών φορέων και βεβαίως της αυτοδιοίκησης. Μόνο έτσι θα μειώσουμε τα τροχαία δυστυχήματα. Μόνο έτσι θα σώσουμε ζωές.

Και εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ευχαριστήσω θερμά όλους τους εισηγητές, τους ειδικούς αγορητές των κομμάτων, αλλά και τους εκπροσώπους των δεκαεπτά φορέων που συμμετείχαν στις συνεδριάσεις της επιτροπής και κατέθεσαν τις απόψεις τους επί του νομοσχεδίου.

Έγινε, ομολογουμένως, ένας εποικοδομητικός διάλογος με ουσιαστικές παρεμβάσεις, που ανέδειξαν συγκλίσεις, επισημάνσεις και προτάσεις βελτίωσης. Και βέβαια, σε αυτή την εποικοδομητική συζήτηση σημαντική υπήρξε η συνεισφορά του Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνου Κυρανάκη και των συνεργατών του, ο οποίος πραγματικά άκουσε και επεξεργάστηκε όλες τις τεκμηριωμένες θέσεις.

Οφείλουμε ωστόσο να αναγνωρίσουμε πως η διαμόρφωση του νέου κώδικα αποτελεί συνεκτική προσπάθεια. Αξίζει να γίνει αναφορά και στην προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου, στον κ. Σταϊκούρα, στην κ. Αλεξοπούλου και στον κ. Οικονόμου, που συνέβαλαν ουσιαστικά στον κορμό και την τελική διαμόρφωση του κώδικα.

Αναφερόμενος στον νέο ΚΟΚ, αυτός οικοδομείται σε τέσσερις θεμελιώδεις άξονες. Πρώτος άξονας είναι η πρόληψη. Με τη μείωση των ορίων ταχύτητας, ιδίως στις κατοικημένες περιοχές, με την εγκατάσταση νέων τεχνολογικών μέσων εποπτείας και με την εστίαση στην οδηγική παιδεία δημιουργούμε συνθήκες για λιγότερα ατυχήματα και για μια νέα κουλτούρα συνειδητής και υπεύθυνης οδήγησης.

Δεύτερος άξονας είναι η υποτροπή. Όταν η παραβατικότητα επαναλαμβάνεται, τιμωρείται. Οι νέες προβλέψεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εξασφαλίζουν κλιμακωτές ποινές, αφαίρεση διπλώματος και όπου επιβάλλεται ενεργοποίηση ποινικών διατάξεων.

Τρίτος άξονας είναι ο σεβασμός στην ανθρώπινη ζωή. Οι επικίνδυνες συμπεριφορές αντιμετωπίζονται πλέον με αποφασιστικότητα. Ο νέος κώδικας εκπέμπει μήνυμα μηδενικής ανοχής για συμπεριφορές που απειλούν ζωές.

Και ο τέταρτος άξονας είναι η βιώσιμη κινητικότητα. Η κυκλοφορία στον δημόσιο χώρο οφείλει να διέπεται από την αρχή της συνύπαρξης με σεβασμό στις ανάγκες και τα δικαιώματα όλων των χρηστών του οδικού δικτύου.

Με το νέο νομοθετικό πλαίσιο διασφαλίζεται η ασφαλής και ισοτιμία μετακίνηση πεζών, ποδηλάτων, ατόμων με αναπηρία, οδηγών καθώς και χρηστών νέων μορφών μετακίνησης, όπως τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα. Πιο ειδικά, αυστηροποιούνται οι ποινές για τις πιο επικίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές. Μιλάμε για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ουσιών, τη χρήση κινητού τηλεφώνου, την παραβίαση φωτεινών σηματοδότην, του STOP, την οδήγηση χωρίς δίπλωμα και τη μη χρήση ζώνης ή κράνους. Εισάγεται νέο όριο ταχύτητας, τα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα στις κατοικημένες περιοχές, πρόκειται για μέτρο που ήδη εφαρμόζεται σε μεγάλες πόλεις της Ευρώπης με εντυπωσιακά αποτελέσματα. Είναι ένα μέτρο που αποσκοπεί στη δραστηκή μείωση των τροχαίων και θανατηφόρων ατυχημάτων, γιατί ας είμαστε ξεκάθαροι, η ταχύτητα σκοτώνει.

Θεσπίζονται αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, καθώς οι οδηγοί που επανειλημμένα παρανομοούν θα αντιμετωπίζουν κλιμακούμενες ποινές με πρόστιμα που φτάνουν έως και τις 8.000 ευρώ και αφαίρεση διπλώματος για χρόνια, ενώ για επικίνδυνες πρακτικές, όπως οι κόντρες ή η υπερβολική ταχύτητα, ενεργοποιούνται άμεσα διοικητικές και ποινικές διαδικασίες.

Προχωράμε σε οδηγοκεντρική επιβολή κυρώσεων. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι δεν τιμωρείται το όχημα, τιμωρείται ο οδηγός. Δεν αφαιρούνται πλέον πινακίδες σε όλες περιπτώσεις. Δίνεται ιδιαίτερη μέριμνα στα άτομα με αναπηρία. Η κατάληψη ραμπών, διαβάσεων ή θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ, πλέον, τιμωρείται αυστηρά με πρόστιμο, αλλά και με αφαίρεση διπλώματος. Δεν πρόκειται για μικροπαραβάσεις, πρόκειται για πράξεις κοινωνικού αποκλεισμού που δεν χωρούν σε μια πολιτισμένη κοινωνία.

Νομιμοποιείται η διήθηση των δικύκλων με όρους και προϋποθέσεις. Ψηφιοποιείται πλήρως το σύστημα καταγραφής παραβάσεων και επιδιώκεται η ορθή λειτουργία των λεωφορειολωρίδων, χωρίς να αποκλείεται η κίνηση εφ' ολοκλήρου εντός αυτών των ταξί, των μέσων μεταφοράς ατόμων με αναπηρία, ενώ διευθετείται

και το θέμα αποβίβασης και επιβίβασης νεφροπαθών και καρκινοπαθών.

Τέλος, αντιμετωπίζονται θέματα κυκλοφορίας των αυτοκινήτων τροχόσπιτων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων.

Κλείνοντας, αγαπητοί συνάδελφοι, θα ήθελα να τονίσω πως στον πυρήνα αυτής της μεταρρύθμισης βρίσκεται μία και μόνη αξία, ο σεβασμός προς την ανθρώπινη ζωή. Με αυτή την αξία ως οδηγό προχωράμε αποφασιστικά, θέτοντας στο επίκεντρο των πολιτικών μας τον άνθρωπο, την ασφάλειά του και τη συνοχή της κοινωνίας μας. Η τελική διαμόρφωση του νομοσχεδίου βρήκε θετικά προσκείμενη την πλειονότητα των εισηγητών, των εκπροσώπων των κομμάτων και των φορέων και αυτό είναι κάτι που μας γεμίζει ευθύνη, αλλά και ελπίδα.

Το μεγάλο στοίχημα, όμως, τώρα ξεκινά. Είναι η εφαρμογή και η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αυτό θα κρίνει και την επιτυχία του νομοθετήματος. Οφείλουμε, λοιπόν, όλοι να στηρίξουμε αυτή τη μεταρρύθμιση, όχι μόνο με την ψήφο μας, αλλά και με τη στάση μας, γιατί όπως ανέφερα και παραπάνω η οδική ασφάλεια δεν είναι απλώς ένα τεχνικό ζήτημα, είναι δείκτης του πολιτισμού μας, της ευθύνης μας απέναντι στους πολίτες και της αποτελεσματικότητας της διακυβέρνησης που προσφέρουμε, είναι υπόθεση βαθιά πολιτική, κοινωνική και τελικά ανθρώπινη.

Σας καλώ, λοιπόν, να στηρίξουμε όλοι μαζί το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, γιατί η ανθρώπινη ζωή είναι αδιαπραγμάτευτη και η ευθύνη κοινή, γιατί η οδική ασφάλεια είναι ζήτημα ζωής και ευθύνης και πρέπει να είναι η υπέρτατη εθνική προτεραιότητα, είναι ο καθρέφτης μιας πολιτισμένης κοινωνίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Γιώργο.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι:

Πρώτον, οι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εσωτερικών και Δικαιοσύνης κατέθεσαν στις 6-6-2025 σχέδιο νόμου: «Κύρωση του Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή Μετασχηματισμού (SACT) και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας, σχετικά με την τοποθέτηση Εθνικού Αντιπροσώπου Συνδέσμου στο Στρατηγείο της Ανώτατης Συμμαχικής Διοίκησης Μετασχηματισμού και των ανταλλαγείων επιστολών περί παράτασης της ισχύος αυτού».

Δεύτερον, οι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εσωτερικών, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Δικαιοσύνης, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας κατέθεσαν στις 6-6-2025 σχέδιο νόμου: «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ του Υπουργείου Άμυνας των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Αλβανίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας του Καναδά και των Καναδικών Ενόπλων Δυνάμεων και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Δανίας και του Υπουργού Άμυνας της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Άμυνας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Ιταλικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Ισλανδίας και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Νορβηγίας και του Υπουργού Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πολωνίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ρουμανίας και του Υπουργού Άμυνας του Βασιλείου της Ισπανίας και του Γενικού Επιτελείου της Δημοκρατίας της Τουρκίας (το οποίο ενεργεί για λογαριασμό της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας) και του Υπουργείου Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας και του Ανώτατου Στρατηγείου Συμμαχικών Δυνάμεων Ευρώπης σχετικά με την ίδρυση, λειτουργία, επάνδρωση, χρηματοδότηση, διοίκηση και υποστήριξη της Διακλαδικής Διοίκησης Συμμαχικών Δυνάμεων στο Νόρφολκ».

Και τρίτον, ο Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό, οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού Προστασίας του Πολίτη, Ανάπτυξης, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Δικαιοσύνης, Πολιτισμού, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού κατέθεσαν στις 6-6-2025 σχέδιο νόμου: «Ενίσχυση της δημοσιότητας και της διαφάνειας στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο - Τροποποιήσεις ν.5005/2022 και ν.3548/2007 και λοιπές διατάξεις».

Παραπέμπονται στις αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές.

Επίσης, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης διαβίβασε στη Βουλή σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και τον ν.3126/2003 «Ποινική Ευθύνη των Υπουργών», όπως ισχύει την 6-6-2025, ποινική δικογραφία που αφορά στον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, Κωνσταντίνο Καραμανλή.

Θα δώσω τώρα το λόγο στον εισηγητή από το ΠΑΣΟΚ τον κ. Αναστάσιο Νικολαΐδη.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν χρειάζονται ιδιαίτερα επιχειρήματα για να αναδειχθεί πόσο σημαντικό είναι το ζήτημα της αύξησης της οδικής ασφάλειας και της μείωσης των τροχαίων συμβάντων. Αποτελεί αληθινή τραγωδία αυτό που συμβαίνει στο οδικό δίκτυο της πατρίδας μας, όπου εκατοντάδες συμπολίτες μας χάνουν τη ζωή τους κάθε χρόνο. Μάλιστα τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν τον κύριο λόγο θανάτου για νέους έως είκοσι εννέα ετών. Είναι αυτονόητο ότι απαιτούνται άμεσες και δραστικές παρεμβάσεις από πλευράς πολιτείας και ενεργοποίηση όλης της κοινωνίας, έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί αυτό το αρνητικό φαινόμενο.

Η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί μια αυτονόητη συνθήκη για να μειωθεί ο αριθμός των τροχαίων. Ταυτόχρονα ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες, να λαμβάνει υπ' όψιν όλα τα κοινωνικά δεδομένα, να συμβάλλει στη βελτίωση των συνθηκών που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους οδηγοί και πεζοί και να δίνει λύσεις στα μείζονα προβλήματα, όπως είναι το κυκλοφοριακό και η στάθμευση.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όμως, από μόνος του δεν επαρκεί για να επιλυθεί το πρόβλημα της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, καθώς απαιτείται ένα συνδυαστικό πλέγμα δράσεων και πρωτοβουλιών. Όσο αυστηρές και αν γίνουν οι ποινές, εάν δεν υπάρχουν συστηματικοί έλεγχοι για την τήρηση όσων προβλέπονται, τότε δεν θα υπάρχει αποτέλεσμα.

Το αίσθημα της ατιμωρησίας κυριαρχεί στους δρόμους και γι' αυτό χρειάζεται να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην αστυνόμευση και στους αυστηρούς ελέγχους. Εκτός από τη χορήγηση του κατάλληλου εξοπλισμού για διενέργεια εξειδικευμένων ελέγχων και την εκπαίδευση του προσωπικού ανά τακτά χρονικά διαστήματα, το σπουδαιότερο πρόβλημα όσον αφορά τη διενέργεια μεγάλου αριθμού ελέγχων είναι η υποστελέχωση των υπηρεσιών της Αστυνομίας. Επιτέλους, κύριε Υπουργέ, πρέπει να μπει ένα τέλος στη λογική των αποσπάσεων χωρίς νόημα. Μετακινούνται αστυνομικοί από τη μία περιοχή της χώρας σε μία άλλη για να καλύψουν ανάγκες. Στη συνέχεια, όμως, γίνονται νέες μετακινήσεις για να καλυφθούν τα κενά που δημιουργήθηκαν. Ως αποτέλεσμα των συνεχών αποσπάσεων οι αστυνομικοί κάνουν βόλτες ανά την Ελλάδα και υπάρχουν σημαντικά κενά σε κρίσιμες υπηρεσίες.

Εκτός από τη διενέργεια αυστηρών και συστηματικών ελέγχων, απαιτούνται συνδυαστικά και άλλες πρωτοβουλίες για να αυξηθεί η οδική ασφάλεια στη χώρα μας. Είναι σημαντικό να υπάρξουν κατάλληλες οδικές υποδομές με αναγκαία συντήρηση των δρόμων και με έμφαση στη σήμανση, στις διαγραμμίσεις και στα σηθαία. Επιπλέον, χρειάζεται ένας ανασχεδιασμός κρίσιμων κοινωνικών υποδομών με βάση εθνικές και διεθνείς προδιαγραφές, ιδιαίτερα σε θέσεις με μεγάλη συχνότητα και σημαντικότητα τροχαίων συμβάντων.

Μία ακόμη σημαντική πρωτοβουλία σχετίζεται με τη δημιουρ-

γία νέων γενιών οδηγών, που θα λειτουργούν στο δρόμο με σεβασμό για τους άλλους χρήστες αλλά και με βάση τους κανόνες που υπάρχουν. Γι' αυτό και είναι απαραίτητη η ένταξη του μαθήματος οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης, με τρόπο όμως που θα επιφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα. Επίσης, απαιτείται η περαιτέρω ενεργοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης με την ταυτόχρονη διάθεση πόρων, ώστε να εκπονηθούν σύγχρονες κυκλοφοριακές μελέτες, που θα λαμβάνουν υπόψη τοπικά δεδομένα και χαρακτηριστικά.

Τέλος, μία σημαντική παράμετρος για τη μείωση των τροχαίων είναι και η αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να καταστούν ελκυστικά προς τους συμπολίτες μας και να επιλέγονται για τις μετακινήσεις τους. Η σημερινή κατάσταση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι αποκαρδιωτική.

Δεν αρκεί όμως μόνο η ανανέωση στα οχήματα. Χρειάζεται να υπάρχει και ο αντίστοιχος αριθμός κατάλληλα εκπαιδευμένων οδηγών. Οι βάρδιες δεν βγαίνουν και είναι συνηθισμένο το φαινόμενο τα δρομολόγια να παρουσιάζουν μεγάλες καθυστερήσεις ή ακόμα και κάποια από αυτά να μην εκτελούνται λόγω ελλείψεως του προσωπικού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επεξεργασία του νομοσχεδίου στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με την ακρόαση των φορέων και τις τοποθετήσεις όλων των συναδέλφων Βουλευτών απέδειξε ότι η διαδικασία διαβούλευσης δεν ήταν πλήρης, όχι στο τυπικό μέρος αλλά στο ουσιαστικό. Υπήρξε πλήθος προτάσεων, πολλές από αυτές ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες που έρχονται να δώσουν λύσεις σε προβλήματα και να βελτιώσουν τις υφιστάμενες συνθήκες. Η διαδικασία κατάρτισης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θα πρέπει να είναι μια δυναμική διαδικασία, η οποία θα στοχεύει στην ενεργοποίηση όσο το δυνατόν μεγαλύτερων τμημάτων της κοινωνίας. Φυσικά ο διάλογος θα πρέπει να γίνεται με σεβασμό στην αντίθετη άποψη και με ανταλλαγή επιχειρημάτων.

Πρόσφατα τέθηκε υπ' όψιν μου σειρά επιστολών από την Πανελλήνια Ένωση Επιχειρηματιών Ιδιοκτητών Στεγασμένων Σταθμών Αυτοκινήτων προς την παρούσα και την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου. Έχουν λάβει απάντηση στα έγγραφά τους με εντελώς υπηρεσιακό περιεχόμενο. Δεν πρέπει να εξηγήσετε σε αυτούς τους ανθρώπους, γιατί δεν λαμβάνεται υπ' όψιν το αίτημά τους όσον αφορά τη στάθμευση; Δεν θα ήταν πιο χρήσιμο αν συνομιλούσατε μαζί τους για να λυθεί το πρόβλημά τους;

Καταθέτω στα Πρακτικά τη σχετική αλληλογραφία, όπως μου κοινοποιήθηκε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, στο θέμα της διαβούλευσης και με αφορμή το πρόσφατο τραγικό περιστατικό η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, στην οποία συμμετέχω, πραγματοποιεί συνεδριάσεις με ουσιαστικό περιεχόμενο και προχωρά σε κατάθεση σημαντικών προτάσεων. Στο πλαίσιο της λειτουργίας της κατατέθηκαν από την πλευρά μου συγκεκριμένες προτάσεις, κάποιες από τις οποίες αφορούσαν και την κίνηση των απορριμματοφόρων στο οδικό δίκτυο και τη λήψη επιπλέον μέτρων για την ασφάλεια των εργαζομένων.

Καταθέτω στα Πρακτικά το σχετικό έγγραφο.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο παρόν σχέδιο νόμου υπάρχουν διάφορα προβληματικά σημεία, τα οποία θεωρώ ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστούν εξ αρχής. Πρώτα απ' όλα όσον αφορά τα νέα όρια ταχύτητας, θέτουμε εκ νέου το ζήτημα της πρόβλεψης για μειωμένο όριο ταχύτητας σε περιοχές με μεγάλη ροή πεζών ειδικά παιδιών. Εκτός από τα σχολεία τέτοιοι χώροι είναι οι παιδικές χαρές, τα πάρκα και οι αθλητικές εγκαταστάσεις.

Σχετικά με το θέμα της χρήσης των λεωφορειολωρίδων από τα ταξί, καταθέτουμε εκ νέου την πρότασή μας και ζητάμε να υιο-

θετηθεί και να αποτελέσει τη βάση για άμεση επανεξέταση του θέματος. Πρόκειται για μία ρεαλιστική προσέγγιση με βάση τα πραγματικά δεδομένα. Προτείνουμε την εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης από επιστημονικό φορέα, που θα λάβει υπ' όψιν όλα τα σύγχρονα και πραγματικά δεδομένα της κίνησης στους δρόμους της Αθήνας. Στη συνέχεια να υπάρξει πιλοτική εφαρμογή σε μία μακρά χρονική περίοδο, ώστε να καλύπτονται ακόμη και ειδικές περιόδους, όπως είναι οι εορταστικές, όταν η κίνηση είναι αυξημένη. Και τέλος απόφαση από κατάλληλη επιστημονική επιτροπή για να υπάρξει η κατάλληλη νομοθέτηση. Δεν μπορεί να καλούμαστε, κύριε Υπουργέ, να λάβουμε μια τόσο σοβαρή απόφαση, χωρίς να έχουμε την απαιτούμενη επιστημονική τεκμηρίωση.

Επίσης, είναι σημαντικό να εξηγηθεί γιατί ενώ για το όριο των τριάντα χιλιομέτρων σε αστικούς δρόμους γίνεται επίκληση σε μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, δεν ακολουθείται η ίδια διαδικασία και για το ζήτημα της κίνησης στις λεωφορειολωρίδες.

Ένα άλλο σημείο του νομοσχεδίου που προκαλεί έντονο προβληματισμό, είναι οι ρυθμίσεις σχετικά με τη χρήση των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων. Η ενίσχυση της μικροκινητικότητας μπορεί να συμβάλει στην επίλυση ζητημάτων, όπως είναι το κυκλοφοριακό. Θα πρέπει όμως να γίνει με κανόνες και ασφάλεια για όλους. Επίσης, δεν λαμβάνεται μέριμνα για το τεράστιο πρόβλημα της στάθμευσης -το οποίο είναι ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα γι' αυτά τα οχήματα- σε σημεία μάλιστα που προκαλούν μεγάλο και τεράστιο πρόβλημα στην κίνηση των πεζών.

Όσον αφορά τα όρια ταχύτητας είναι πραγματικά προβληματικό το γεγονός ότι θα επιτρέπεται σε όχημα, που ο οδηγός μπορεί να είναι ακόμη ενήλικος, να κινείται με είκοσι πέντε χιλιόμετρα σε δρόμους όπου το όριο για τα υπόλοιπα οχήματα είναι πενήντα χιλιόμετρα. Μάλιστα οι οδηγοί των ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων προσωπικής χρήσης, που είναι κάτω από τα δεκαεφτά, θα τα χρησιμοποιούν χωρίς να έχουν στοιχειώδεις γνώσεις οδικής κυκλοφορίας και συμπεριφοράς.

Η πρότασή μας είναι η θέσπιση ενός διπλάσιου μικροκινητικότητας για ανήλικους, ώστε να αποκτήσουν βασικές γνώσεις και να μπορούν να κυκλοφορούν στους δρόμους, έχοντας τουλάχιστον μια πρώτη επαφή με τους κανόνες οδικής ασφάλειας.

Για τα όρια ταχύτητας των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων η πρότασή μας είναι συγκεκριμένη και έχει ως εξής: Να επιτρέπεται η κίνησή τους σε δρόμους με όριο τα τριάντα χιλιόμετρα καθώς και σε δρόμους με το όριο των πενήντα χιλιομέτρων, εφόσον όμως υπάρχουν δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και η κίνησή τους θα γίνεται μόνο στη δεξιά. Επιπλέον, να υπάρχει ειδική σήμανση για ποδήλατα και ηλεκτρικά πατίνια, όπως συμβαίνει στο εξωτερικό, ώστε να διασφαλιστεί κατά το δυνατόν η ασφαλής χρήση του δρόμου από τα οχήματα. Καταθέτω στα Πρακτικά το σχετικό φωτογραφικό υλικό.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Γενικότερα για ζητήματα μικροκινητικότητας θα πρέπει να αναπτυχθεί στενή συνεργασία με τους δήμους και κυρίως με τον Δήμο Αθηναίων στα όρια του οποίου προκύπτουν πολύ σοβαρά ζητήματα από τη χρήση των ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων προσωπικής χρήσης. Υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις από την πλευρά του Δήμου Αθηναίων για προτεινόμενες αλλαγές στο νομοσχέδιο σχετικά με τις παρεμβάσεις στάθμευσης, την υποχρεωτική παροχή κράνους και την παροχή εξουσιοδότησης στους ΟΤΑ για τη ρύθμιση θεμάτων μικροκινητικότητας. Καταθέτω στα Πρακτικά το έγγραφο του Δήμου Αθηναίων για τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, καλώντας το Υπουργείο σας να τις υιοθετήσει.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνω την αναφορά μου σε ζητήματα οδικής κυκλοφορίας με την κατάθεση συγκεκριμέ-

νων προτάσεων, που θεωρώ ότι θα συμβάλουν στην αύξηση του επιπέδου ασφάλειας. Θεωρούμε ότι θα πρέπει να υπάρξει ρητή αναφορά στον ΚΟΚ ότι στους κυκλικούς κόμβους προτεραιότητα έχει πάντα αυτός που κινείται εντός του κύκλου, όπως ισχύει παντού στην Ευρώπη. Πρόκειται για μια λειτουργική ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως συμβαίνει και στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη.

Επίσης προτείνουμε τη θέσπιση μηδενικού ΦΠΑ για την προμήθεια κράνους και εξοπλισμού προστασίας. Είναι γνωστό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σύνθημα ότι «το κράνος σώζει ζωές» και ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο τα όποια έσοδα του κράτους πρέπει να περάσουν σε δεύτερη μοίρα.

Όσον αφορά το μέρος του νομοσχεδίου με τις λοιπές διατάξεις θα σταθώ στο θέμα της υπαίθριας διαφήμισης, καθώς και στο Μητρώο Τεχνικών Έργων. Για τις διατάξεις περί της υπαίθριας διαφήμισης θεωρούμε ότι προκύπτουν σοβαρά ερωτηματικά ως προς τη διαφάνεια, την προστασία του δημόσιου χώρου, τη διασφάλιση της αρχής της χρηστής διοίκησης και της προστασίας των οδηγών.

Για το π.δ.71/2019 και το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Μητρώου Τεχνικών Έργων υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις από το ΠΑΣΟΚ, αλλά και από τους εμπλεκόμενους φορείς. Πρέπει να τις λάβετε υπ' όψιν και να μπει ένα τέλος στη λογική της παράτασης στην παράταση. Δεν λύνεται το πρόβλημα με την προσέγγιση που υπάρχει από την πλευρά της Κυβέρνησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα της αύξησης της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας και της μείωσης των τροχαίων είναι στην κυριολεξία ζήτημα ζωής ή θανάτου και μας αφορά όλους. Απαιτείται μια ολοκληρωμένη πολιτική πρόληψης και οι όποιες αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι απλά ένα κομμάτι σε αυτή τη διαδικασία. Εφόσον οι αλλαγές δεν συνδυαστούν με συστηματικούς ελέγχους, τότε ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας θα καταστεί απλά ένα εργαλείο απόδοσης ευθυνών και επιβολής ποινών μετά όμως από τα τροχαία συμβάντα.

Η εθνική επανεκκίνηση στους δρόμους και στα πεζοδρόμια της χώρας μας αποτελεί επιτακτική ανάγκη και σε αυτή την προσπάθεια πρέπει να συμβάλλουμε όλοι και ο καθένας από την πλευρά του. Σε αυτό το πλαίσιο ψηφίζουμε «ναι» επί της αρχής, καταθέτοντας προτάσεις, ασκώντας κριτική και ψηφίζοντας αρνητικά όπου διαφωνούμε. Οφείλουμε στους ανθρώπους που χάθηκαν στην ασφάλτο, στις οικογένειές τους που πορεύονται με αυτή την απώλεια, αλλά και στις επόμενες γενιές να κινητοποιηθούμε και να λάβουμε κάθε δυνατή πρωτοβουλία, ώστε οι δρόμοι της πατρίδας μας να παρέχουν ασφάλεια και να σταματήσουν να αποτελούν τόπο τραγωδίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Νικολαΐδη.

Παρακαλώ να κλείσει το ηλεκτρονικό σύστημα.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τον ΣΥΡΙΖΑ κ. Αλέξανδρος Μεικόπουλος.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια, πραγματικά, είναι ένα θέμα βαθιά κοινωνικό και ανθρώπινο. Στην Ελλάδα κάθε χρόνο μετρούμε ζωές που χάνονται στην ασφάλτο, σοβαρούς τραυματισμούς, οικογενειακές τραγωδίες. Ένας βαρύς και διαρκής φόρος αίματος, μια πραγματικότητα που παρά το τεράστιο κόστος έχουμε αποτύχει, δυστυχώς, χρονικά να αντιμετωπίσουμε.

Η σημερινή συζήτηση, όπως και όλες οι προηγούμενες κατά την επεξεργασία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στις επιτροπές, είναι πραγματικότητα ότι αντιμετωπίστηκε από όλους θα πω τους συναδέλφους που συμμετείχαν όχι ως μια άτυπη νομοθετική διαδικασία, αλλά ως μια πρώτη κοινή προσπάθεια να φέρουμε έναν νέο κώδικα πιο κοντά στην πραγματικότητα των δρόμων μας και πάνω απ' όλα πιο κοντά στην ανάγκη να τους κάνουμε ασφαλέστερους.

Ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία συμμετείχαμε με υπευθυνότητα και διάθεση συμβολής. Ακούσαμε τους φορείς, στηρίξαμε ό,τι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, κάναμε προτάσεις και κρατήσαμε καθαρή θέση όπου χρειάστηκε να ασκήσουμε κριτική, σε κενά, αδικίες ή ατολμίες του νέου κώδικα.

Θέλω να ξεκινήσω την εισήγησή μου από ορισμένες γενικές παρατηρήσεις. Έπρεπε ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας να αλλάξει; Ναι, χωρίς αμφιβολία. Ένας κώδικας του περασμένου αιώνα, με ποσοδικές τροποποιήσεις δεν είναι δυνατόν να συμβαδίσει με τα νέα κυκλοφορικά δεδομένα, να συνομιλήσει, για να το πούμε απλά, με τα πατίνια και τα ηλεκτρικά ποδήλατα του 2025.

Είναι ο κώδικας που καλούμαστε να ψηφίσουμε σήμερα ένας νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όπως λέει η Κυβέρνηση; Εμείς θεωρούμε πως δεν είναι. Είναι μια βαθιά τροποποιημένη εκδοχή του ισχύοντος κώδικα με στοχευμένες αλλαγές σε κρίσιμα άρθρα, όπως στα νέα όρια ταχύτητας, η ανακατηγοριοποίηση παραβάσεων βάσει επικινδυνότητας και αντικοινωνικότητας, η εισαγωγή της υποτροπής, τα νέα πρόστιμα, οι προσαρμογές για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, όμως δεν πρόκειται για έναν κώδικα που ξαναγράφτηκε από την αρχή, ενσωματώνοντας μια νέα φιλοσοφία οδηγικής εκπαίδευσης και συμπεριφοράς, ευρωπαϊκά πρότυπα και στρατηγικές, με γλώσσα και ύφος απλά και κατανοητά. Δεν είναι ένας κώδικας θεσμικά αυτόνομος. Παραπέμπει σε υπουργικές αποφάσεις, κοινές υπουργικές αποφάσεις, προεδρικά διατάγματα, ενώ πολλά κρίσιμα ζητήματα μεταφέρονται στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης χωρίς ξεκάθαρο, βέβαια, πλαίσιο ευθύνης και κατάλληλα εργαλεία.

Στη χώρα μας η αυθαιρέσια στον δρόμο έχει προσλάβει χαρακτηριστικά εθνικού δικαίου. Είναι πραγματικά βαθιά ριζωμένη η αντίληψη ότι οδηγική δεινότητα είναι το να παραβιάζεις τους κανόνες και να μην τιμωρείσαι. Οδηγική μαγκιά το να χρησιμοποιείς το όχημα σου ως μέσο επιβολής. Οδηγικό θράσος το να μην αποδέχεσαι ότι πρέπει να συνυπάρξεις με τους άλλους χρήστες του δρόμου. Μέχρι και ένα είδος ιδιότυπης οδηγικής αλληλεγγύης υπάρχει, ξέρετε, όταν αναβοσβήνουν τα φώτα για να προειδοποιήσουν τα μπλόκα της τροχαίας.

Ο κώδικας που συζητάμε βρίσκεται λοιπόν αντιμέτωπος με μια σειρά από μεγάλες προκλήσεις, την έλλειψη οδηγικής παιδείας και κυκλοφοριακής νοημοσύνης, τη μορφή της κυκλοφορίας που μεταβάλλεται ταχέως, τη συστηματική προτίμηση στο αυτοκίνητο και την απουσία στρατηγικής για την προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων, την έλλειψη υποδομών και την κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα εντός των πόλεων και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο.

Ποιο είναι λοιπόν το βασικό εργαλείο που χρησιμοποιεί ο προτεινόμενος κώδικας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας; Η αυστηροποίηση των ποινών, που επιβάλλονται για τις παραβάσεις. Θετικό σημείο εγώ θα πω η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων, η απενοχοποίηση του οχήματος, η εισαγωγή της έννοιας της υποτροπής, όμως οφείλουμε να είμαστε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ειλικρινείς. Η οδηγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η παραβίαση STOP και κόκκινου σηματοδότη, η προσπέραση από τη ΛΕΑ και άλλες επικίνδυνες συμπεριφορές στους δρόμους απαγορευόταν και πριν με πρόστιμα διόλου ευκαταφρόνητα. Στην Ελλάδα, λοιπόν, δεν πάσχουμε, κατά τη γνώμη μας, από νόμους. Και νόμους έχουμε και προβλεπόμενες ποινές. Το πρόβλημα είναι ότι δεν εφαρμόζονται.

Έστω λοιπόν, για να φέρω ένα παράδειγμα, ότι ψηφίζουμε σήμερα τον πληρέστερο, αρτιότερο και αυστηρότερο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αν δεν υπάρχει επιτήρηση, τροχονομική και με τεχνολογικά μέσα, παρακολούθηση και εφαρμογή, θα έχει περιορισμένο αποτύπωμα ή θα αποτύχει. Η αυστηροποίηση των ποινών λοιπόν από μόνη της δεν είναι πανάκεια. Η συνταγή αυτή αποδεδειγμένα δεν λειτουργήσει. Έμειναν οι πηχιαίοι τίτλοι και οι καλές προθέσεις Υπουργών που παρέμειναν όμως, δυστυχώς, υποσχέσεις. Όταν λοιπόν η νομοθεσία δεν παράγει το επιθυμητό αποτέλεσμα, επειδή δεν εφαρμόζεται, το να ξανανομοθετούμε με αυστηρότερες ποινές, περιμένοντας άλλο αποτέλεσμα, είναι τουλάχιστον απερίσκεπτο.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας για να είναι αποτελεσματικός

πρέπει πρώτα από όλα να είναι δίκαιος και να εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο για όλους. Το σύστημα ποινών να είναι αδιάβλητο. Όταν η παρανομία καλύπτεται για τους γνωστούς, για τους έχοντες μέσον, για αυτούς που ξέρουν ποιον να πάρουν τηλέφωνο, καταλήγει να είναι ένα προσχηματικό χαρτί για εισπρακτικούς και επικοινωνιακούς λόγους. Και αυτά τα φαινόμενα πρέπει να αντιμετωπιστούν. Γιατί όταν πολίτης αντιλαμβάνεται ότι δεν είναι ίσος απέναντι στο νόμο, χάνεται η εμπιστοσύνη και διαβρώνεται επί της ουσίας η έννοια της συμμόρφωσης.

Τονίσαμε και στις επτροπές ότι δεν υπάρχει αναλογία προστίμων και μισθών. Τα πρόστιμα είναι εξαντλητικά, αποσυνδεδεμένα από την οικονομική πραγματικότητα. Ένα ακόμα ερώτημα: Ποια είναι η ανταποδοτικότητα τους; Θα γίνεται ένας επιπλέον απολογισμός για το πού πηγαίνουν τα χρήματα που εισπράττονται από πρόστιμα, δηλαδή ποια μέτρα λαμβάνονται, τι βελτιώνεται με αυτά;

Ίσως νομίζω, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να εξετάσετε τη δημιουργία ενός ξεχωριστού ταμείου για την αξιοποίηση μέρους των εσόδων στην κατεύθυνση της πρόβλεψης τόσο σε επίπεδο εκπαίδευσης όσο και σε επίπεδο υποδομών. Πολλά, πάρα πολλά μπορούν να γίνουν, όπως προγράμματα επιμόρφωσης για τους παραβάτες χρήστες του δρόμου, επιδότηση μέσων προστασίας, μηδενικός ΦΠΑ σε κράνη, εξοπλισμός προστασίας για τις μηχανές, παιδικά καθίσματα αυτοκινήτων. Τα πρόστιμα να επιστρέφουν στους δρόμους με διαγραμμίσεις, φωτεινούς σηματοδότες, ασφαλείς διαβάσεις, προστατευμένα πεζοδρόμια, προστατευτικά στηθαία, αξιόπιστους και ασφαλείς ποδηλατόδρομους, όχι σαν αυτούς που έγιναν για να παρθούν απλώς οι πόροι των ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Το ανέφερε και η εκπρόσωπος των επιχειρήσεων ενοικίασης οχημάτων, αν δεν κάνω λάθος. Οι τουρίστες διαμαρτύρονται ή εμπλέκονται σε συγκρούσεις, λόγω έλλειψης σήμανσης και μέσων προστασίας στους δρόμους.

Επίσης νομίζω ότι πρέπει να δούμε και το θέμα της επιβράβευσης του συνετού οδηγού και των θετικών κινήτρων για υπεύθυνη και ασφαλή οδήγηση, όπως για παράδειγμα τη μείωση ασφαλιστρών, όπως εφαρμόζεται και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Συνεχίζω με το κρίσιμο ζήτημα των υποδομών. Η οδηγική ασφάλεια είναι πρώτα από όλα θέμα πρόληψης και μέσων και υποδομών. Αν η πολιτεία θέλει να είναι δίκαιη απέναντι στους πολίτες, πρέπει να τους αποτρέπει από το να παρανομήσουν και να τους προστατεύει πριν τραυματιστούν, όχι μόνο να τους τιμωρεί εκ των υστέρων.

Στην Ελλάδα σημαντικό μέρος των τροχαίων ατυχημάτων εντοπίζεται σε σταθερά σημεία του οδικού δικτύου, όπου υπάρχουν δηλαδή απότομες στροφές χωρίς ορατότητα, φαρμμένα οδοστρώματα, ελλιπής φωτισμός και σήμανση, πρόχειρες επεμβάσεις, που δημιουργούν παγίδες. Θέλουμε όντως υπεύθυνους οδηγούς, αλλά θέλουμε και υπεύθυνους δρόμους, οδικά έργα που θα αντέχουν και δεν θα κάνουν εκπτώσεις στην ασφάλεια των χρηστών τους.

Καλώς θεωρούμε ότι συζητήσαμε για την ανάγκη να τηρούνται οι κανόνες διέλευσης σιδηροδρομικών γραμμών. Από την άλλη όμως -ας το είπαμε και στις επιτροπές- πρέπει να δούμε και το ότι υπάρχουν σιδηροδρομικές διαβάσεις χωρίς φανάρια, ηχητικά σήματα ή μπάρες. Μαζί με τον κώδικα ας δούμε τι μπορούμε να κάνουμε για τη χαρτογράφηση των επικινδύνων σημείων ανά περιφέρεια με συνεργασία Τροχαίας, των ΟΤΑ και φυσικά πολιτών και την προτεραιοποίηση παρεμβάσεων σε σημεία που εμφανίζουν σταθερά υψηλό αριθμό τροχαίων συμβάντων.

Επισημάνθηκε ιδιαίτερα στην ακρόαση των φορέων από διάφορους εκπροσώπους η ανάγκη συντήρησης των επαρχιακών οδικών δικτύων και το αίτημα των περιφερειών να ενισχυθούν οικονομικά για να το κάνουν. Θα μου επιτρέψετε σε αυτό το σημείο να κάνω μια παρέκκλιση και να κάνω και ορισμένες σύντομες παρατηρήσεις από την περιοχή μου, τη Μαγνησία. Όπως γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, η Μαγνησία είναι αποκομμένη σιδηροδρομικά από τον Σεπτέμβριο του 2023. Για να πηγαίνουν στη Λάρισα εργαζόμενοι, επαγγελματίες, πολίτες, που χρειάζεται να μετακινηθούν για ιατρικούς ή άλλους λόγους, χρησιμοποιούν είτε τον αυτοκινητόδρομο είτε την παλιά εθνική οδό Λάρισας-Βόλου, για να γλυτώσουν τα διόδια, δρόμος μεγάλης επικινδυνότητας, λόγω

στενότητας και έλλειψης φωτισμού, για όσους γνωρίζουν. Αυτές είναι στην πραγματικότητα οι επιλογές τους. Τον φετινό Απρίλιο είχαμε και την κατάρρευση τμήματος του νέου παραλιακού δρόμου που θα συνδέει τη Λάρισα με τον Βόλο πριν ακόμη αυτός εγκαινιαστεί.

Έλαβα την απάντηση του Υπουργείου, που δηλώνει επί της ουσίας αναρμόδιο. Θεωρώ όμως ότι για ένα έργο για το οποίο διαπανήθηκαν χρήματα φορολογουμένων και συνδέεται με την ασφάλεια των υποδομών το Υπουργείο οφείλει να διερευνήσει το ζήτημα σε βάθος και να αναζητήσει ευθύνες, όχι να σηκώνει τα χέρια ψηλά. Οι υπόλογοι για επικίνδυνα και πλημμελή οδικά έργα πρέπει και αυτοί να τιμωρούνται.

Με την ευκαιρία νομίζω ότι πρέπει να θίξουμε και το θέμα των αναλογικών διοδίων. Κύριε Υπουργέ, η Ελλάδα παραπέμφθηκε τον Μάιο στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και απειλείται με οικονομικές κυρώσεις, λόγω μη ενσωμάτωσης της σχετικής ευρωπαϊκής Οδηγίας. Τα αναλογικά διόδια είναι ένα δίκαιο σύστημα με το οποίο όσο περισσότερα χιλιόμετρα διανύεις τόσο πληρώνεις. Στην Ελλάδα ένας οδηγός που χρησιμοποιεί μόνο ένα μικρό τμήμα του δρόμου πληρώνει το ίδιο με κάποιον που τον διανύει ολόκληρο. Η χώρα μας έχει μείνει για έναν ανεξήγητο λόγο πίσω παρά τις προειδοποιήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η γενική κατάσταση των πανάκριβων διοδίων για δρόμους που προπληρώνουν οι οδηγοί συνεχίζεται κανονικά.

Επανέρχομαι τώρα στο κρίσιμο θέμα της πρόληψης, που είναι νομίζω ένα κομβικό σημείο, ένας άξονας της οδικής ασφάλειας στον οποίο δεν έχει δοθεί η απαραίτητη προσοχή και ασκήσαμε κριτική γι' αυτό. Αν θέλουμε να μειώσουμε, πραγματικά, τα τροχαία και να καλλιεργήσουμε συνείδηση στον κόσμο, δεν αρκεί να τιμωρούμε τον παραβάτη, πρέπει να προλαβαίνουμε και την παράβαση. Ο Υπουργός είπε ότι θα υπάρχουν καμπάνιες ενημέρωσης για το νέο ΚΟΚ και ορθά το είπε αυτό. Όμως ας αναρωτηθούμε κάτι, πόσοι χρήστες του δρόμου, οδηγοί αυτοκινήτων, μηχανών, ποδηλάτες, πεζοί δεν γνώριζαν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που ήταν σε ισχύ τόσα χρόνια; Όταν διασταυρώνονται ο οδηγικός αναλφαριθμητισμός και η έλλειψη οδηγικής κουλτούρας, νομίζω θα συμφωνήσουμε όλοι ότι, πρέπει να γίνουν πολύ περισσότερα στην κατεύθυνση της πρόληψης και της εκπαίδευσης.

Διατυπώθηκαν νομίζω πάρα πολύ ενδιαφέρουσες προτάσεις, όπως για παράδειγμα, η ένταξη του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, η αξιοποίηση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής όπου υπάρχουν και η δημιουργία καινούργιων. Ίσως, κύριε Υπουργέ, να εξετάζαμε και το γεγονός να χρησιμοποιούσαμε και μαρτυρίες ανθρώπων που έχουν επιβιώσει ή έχουν επηρεαστεί άμεσα από τροχαία συμβάντα και θέλουν να μοιραστούν τις προσωπικές τους εμπειρίες. Μπορεί αυτό το πράγμα να έχει έναν πολύ ισχυρότερο και πιο βιωματικό αντίκτυπο στους εφήβους σε σχέση με παραδοσιακές καμπάνιες ενημέρωσης.

Και φυσικά όταν μιλάμε για οδηγική εκπαίδευση πρέπει να μιλήσουμε για τη διαβλητότητα των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών και τα κυκλώματα που σπίνονται γύρω από τις ανανεώσεις των διπλωμάτων οδήγησης. Όσο υπάρχουν δηλαδή τέτοια περιθώρια στον δρόμο θα κυκλοφορούν άτομα που δεν ξέρουν ή δεν είναι ικανά να οδηγούν. Υπάρχει ο τρόπος, Όταν διασταυρώνονται και οι καλές πρακτικές, μένει η βούληση και η πολιτική πρωτοβουλία.

Αναλυτικά εκφράσαμε τεκμηριωμένα τις παρατηρήσεις και τις ενστάσεις μας στα επιμέρους άρθρα κατά τη συζήτηση στις επιτροπές με τη διάθεση πάντα να είμαστε χρήσιμοι. Θα σταθώ εν τάχει σε ορισμένα μόνο σημεία. Συμφωνούμε με τη μείωση ορίων ταχύτητας στον αστικό ιστό με δεδομένο ότι η ταχύτητα είναι ο κύριος προσδιοριστικός παράγοντας, που καθορίζει την έκταση ενός τροχαίου συμβάντος και το κύριο μέρος των τροχαίων συμβάντων είναι μέσα στις πόλεις. Οι δήμοι και οι περιφέρειες θα πρέπει άμεσα να προχωρήσουν στην αντίστοιχη τροποποίηση του ορίου και της χρήσης του και φυσικά πρέπει να υπάρχει αστυνόμευση.

Πέραν όμως της σήμανσης και της εντατικοποίησης της αστυνόμευσης θα πρέπει τα νέα όρια να συνδυαστούν, κύριε Υπουργέ, και με ήπιες παρεμβάσεις. Αναμένουμε να δούμε πώς θα εφαρμο-

στεί και πώς θα αστυνομευτεί αυτό το όριο όταν δεν καταφέραμε μέχρι σήμερα να εφαρμόσουμε το πενήνταρι.

Για τα ζητήματα της μικροκινητικότητας, τη διήθηση, τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα εκφράσαμε αναλυτικά τις αντιρρήσεις μας. Όταν λείπει η συνολική στρατηγική για μείωση της αυτοκίνησης και την ενίσχυση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, τότε το να προσθέτουμε νέα οχήματα μικροκινητικότητας στο ήδη βεβαρημένο οδικό δίκτυο ισοδυναμεί με τη διαιώνιση της κυκλοφοριακής κρίσης, όχι με την επίλυση της. Η διήθηση τώρα με δεδομένη την έλλειψη οδηγικής κουλτούρας, την κακή κατάσταση στα οδοστρώματα, την αδυναμία αστυνόμησης του μέτρου και το γεγονός ότι συχνότατα δεν υπάρχει πολύ απλά επαρκής χώρος για να γίνεται με ασφάλεια η διήθηση, νομίζω ότι αυτό αποτελεί έναν πρόχειρο αυτοσχεδιασμό.

Για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα επιστήσαμε την προσοχή σας στο ότι μιλάμε για δεκαπεντάχρονους αναβάτες χωρίς άδεια οδήγησης, χωρίς καμία εκπαίδευση, που θα κινούνται μέσα σε σύνθετα κυκλοφοριακά περιβάλλοντα όταν τα υπόλοιπα οχήματα κινούνται με διπλάσια ή τριπλάσια ταχύτητα. Αν πράγματι θέλουμε να ενταχθούν υπεύθυνα στο κυκλοφοριακό μας σύστημα, αυτό δεν γίνεται ούτε με πρόχειρες ρυθμίσεις ούτε με απλή αναφορά στον κώδικα. Χρειάζεται συνολικό πλαίσιο, οδική παιδεία, υποδομές, αυστηροί και ρεαλιστικοί κανόνες, εποπτεία και ασφάλεια. Δεν εντάσσουμε τα πατίνια αυτήν τη στιγμή στο σύστημα, τα ρίχνουμε επί της ουσίας στο χάος.

Τέλος, στο θέμα της απαγόρευσης χρήσης λεωφορειολωρίδων από έμφορτα ταξί ασκήσαμε κριτική για το γεγονός ότι επιλέξατε τη σύγκρουση αντί για τον διάλογο ιδίως όταν η κοινωνική συναίνεση και ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι αναγκαίοι για να εφαρμοστεί στην πράξη ένας νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Είμαστε αντίθετοι, κύριε Υπουργέ, στην εργαλειοποίηση των λεωφορειολωρίδων ως μηχανισμό μπόνους και ποινών με όρους αγοράς και αποκλεισμών. Την ώρα που συζητάμε για μείωση της ιδιωτικής αυτοκίνησης επιλέγετε να τιμωρήσετε ένα μέσο μεταφοράς, που προσφέρει λύσεις ειδικά σε αστικές περιοχές. Πριν προχωρήσετε σε μια γενικευμένη απαγόρευση της διέλευσης των έμφορτων ταξί από τις λεωφορειολωρίδες οφείλετε, νομίζω, να έχετε εφαρμόσει, ελέγξει και αξιολογήσει πρώτα τα μέτρα που ήδη προβλέπει ο κώδικας και αφορούν την αυθαίρετη και καταχρηστική χρήση των λωρίδων από ιδιωτικά ΙΧ. Διότι πώς μπορούμε να είμαστε σίγουροι ότι οι μεταφορές πολιτών με ταξί είναι το πρόβλημα, όταν δεν έχουμε περιορίσει ούτε καν ελέγξει αποτελεσματικά τις αποδεδειγμένες αυθαιρεσίες άλλων κατηγοριών οχημάτων;

Το να αποκλείετε, λοιπόν, εκ προοιμίου τα έμφορτα ταξί από τις λεωφορειολωρίδες χωρίς να έχετε προηγουμένως αποδείξει με στοιχεία ότι είναι αυτά που δημιουργούν την καθυστέρηση, δεν είναι κυκλοφοριακή πολιτική, είναι μια εύκολη πολιτική δημιουργίας εντυπώσεων. Είναι απόφαση χωρίς βάση δεδομένων, χωρίς πιλοτική εφαρμογή, χωρίς κυκλοφοριακή μελέτη, χωρίς σεβασμό σε έναν επαγγελματικό κλάδο. Προτείνουμε, λοιπόν, να δοκιμαστεί πρώτα ένα πλαίσιο συνύπαρξης ταξί και μέσων μαζικής μεταφοράς στις λεωφορειολωρίδες και να αξιολογηθεί αυτό.

Καταλήγοντας -και ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε- ευχή μας είναι πραγματικά ο νέος κώδικας να βελτιώσει την ασφάλεια στους δρόμους. Είναι ένα πρώτο βήμα, το οποίο θα πρέπει να συνδυαστεί με κατάλληλες υποδομές, έναν αξιόπιστο και διαφανή μηχανισμό ελέγχου και αστυνόμησης και να γίνει μια σοβαρή προσπάθεια στην κατεύθυνση της πρόληψης και της κυκλοφοριακής αγωγής. Χρήσιμο είναι πρώτα να εφαρμοστεί και έπειτα να αξιολογείται, να επικαιροποιείται και να διορθώνεται, όπου χρειάζεται, τακτικά. Η επιτυχία του θα εξαρτηθεί όχι από το πόσο αυστηρός είναι στα χαρτιά, αλλά από το κατά πόσον εφαρμόζεται με δικαιοσύνη, υποδομή, λογική και συνέπεια. Διαφορετικά, πολύ φοβάμαι ότι θα μείνει ένα κείμενο καλών προθέσεων, ανεφάρμοστο στην πράξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία επί της αρχής στεκόμαστε θετικά, με τις αντιρρήσεις που διατυπώσαμε για πολύ συγκεκριμένα άρθρα και πιστεύω πλήρως τεκμηριωμένα.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μεϊκόπουλο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», σαράντα δύο μέλη από τη Λέσχη Φιλίας Ελληνορώων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον ειδικό αγορητή από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, τον κ. Βασίλειο Μεταξά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ - ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, για άλλη μια φορά, άλλη μία κυβέρνηση έρχεται να αντιμετωπίσει το πολύ σοβαρό πρόβλημα της οδικής ασφάλειας με τα ίδια ακριβώς υλικά που χρησιμοποίησαν και όλες οι προηγούμενες και που σε καμία περίπτωση, όπως δείχνουν και τα ίδια τα στοιχεία, δεν οδήγησαν στην αποτελεσματική αποφυγή των τροχαίων ατυχημάτων. Για άλλη μια φορά, είδαμε μπόλικά κροκοδείλια δάκρυα για το θέμα, εμφανίσεις κυβερνητικών στελεχών σε μέσα ενημέρωσης για τις δήθεν τομές που φέρνει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και είδαμε και αρκετά επικοινωνιακά παιχνίδια -επιτρέψτε μου να το πω έτσι- που βαφτίζονται μέτρα και που σε καμία περίπτωση δεν ακουμπούν στο ελάχιστο τις βασικές αιτίες της σημερινής τραγικής κατάστασης στην ασφάλτο. Για άλλη μια φορά, σχεδόν αποκλειστικός μπουσουλός και αυτής της Κυβέρνησης σε σχέση με την οδική ασφάλεια είναι το τρίπτυχο «ποινές - ποινές - ποινές», φέρνοντας ένα κείμενο που κυρίως προχωρά σε μια τιμαριθμοποίηση του προηγούμενου κώδικα σε σχέση με τις ποινές.

Είναι τόσο χαρακτηριστική η εμμονή σας σε αυτή την αποτυχημένη συνταγή που δεν μήκατε καν στον κόπο να ασχοληθείτε με άλλα άρθρα, όπως για παράδειγμα το άρθρο 85 που τιπολοποιεί «Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές οχημάτων». Δηλαδή, ουσιαστικά μιλάμε για τον τεχνικό εξοπλισμό των οχημάτων που υπήρχε και στον προηγούμενο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αυτό το άρθρο, ανάμεσα στα άλλα, γράφει πως τα επιβατηγά αυτοκίνητα, οχήματα και τα φορτηγά μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μέχρι και τρεισήμισι τόνων είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας στα μπροστινά καθίσματα. Ή λέει μέσα ότι τα επιβατηγά οχήματα χρειάζεται να έχουν μόνο έναν καθρέπτη που να βλέπει πίσω. Προφανώς το άρθρο αυτό που αναφέρεται στον τεχνικό εξοπλισμό των οχημάτων ποσώς σας ενδιαφέρει, μιας και δεν καταγράφει κάποιο πρόστιμο.

Όμως, είναι ένα από τα πολλά παραδείγματα που αναδείξαμε και στη συζήτηση στις επιτροπές, που αποδεικνύει ότι ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας με ευθύνη σας παραμένει διαποτισμένος από τη γενικότερη ανορθολογική, αντιεπιστημονική και αντιδραστική αντίληψη, σύμφωνα με την οποία η αυστηροποίηση των διοικητικών κυρώσεων και ποινών, με την εισαγωγή μάλιστα ακόμη πιο επιβαρυντικών στις περιπτώσεις υποτροπής, αποτελεί δήθεν πανάκεια για την αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων και παραβατικών συμπεριφορών, στη συγκεκριμένη περίπτωση στην οδική κυκλοφορία. Κινείται στη γνωστή -και αποτυχημένη- όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της- εισπρακτική λογική μέσω της αύξησης των προστίμων. Παραμένει εγκλωβισμένος στη λογική της ατομικής ευθύνης, που φυσικά υπάρχει και αυτή, όμως την αποθεώνει, με σκοπό τη μετάθεση της συζήτησης από το σύνολο των παραγόντων που απαιτούνται για να διασφαλιστεί η οδική ασφάλεια.

Φυσικά, πρώτα και κύρια, θέλετε να μεταθέσετε την ευθύνη κύρια από τις κρατικές ευθύνες, που ξεκινούν από τις υποδομές και φτάνουν μέχρι την εκπαίδευση. Για παράδειγμα, τις κρατικές ευθύνες για τον φόρο αίματος στους παράδρομους, στους επαρχιακούς δρόμους, αφού έχετε παραδώσει τους αυτοκινητόδρομους στις διάφορες κατασκευαστικές εταιρίες με τα γνωστά διόδια, με ευθύνη όλων των κυβερνήσεων. Περίπου 8 ευρώ κοστίζουν τα διόδια, κοστίζει η διαδρομή Λάρισα - Βόλος με επι-

στροφή, με αποτέλεσμα όλοι να χρησιμοποιούν τον παράδρομο και την παλαιά εθνική οδό που βρίσκονται στα κακά τους τα χάλια και να έχουμε δυστυχήματα κάθε λίγο και λιγάκι. Τις κρατικές ευθύνες, όπως για παράδειγμα στο προχθεσινό έγκλημα στην Ποσειδώνος, που άλλη μια υπάλληλος, άλλη μια εργαζόμενη δεν γύρισε στο σπίτι από το μεροκάματο, μία υπάλληλος της καθαριότητας, διότι για εσάς τα μέτρα ασφαλείας θεωρούνται πολυτέλεια. Και άλλα πολλά.

Από αυτά θέλετε να φύγει η συζήτηση και να πάει στην ατομική ευθύνη, γιατί αυτά σε τελική ανάλυση είναι και τα πρωταρχικά ζητήματα που επιδρούν καταλυτικά στην εξασφάλιση της αποφυγής τροχαίων ατυχημάτων. Αυτές τις ευθύνες, λοιπόν, προσαθείτε να πετάξετε από πάνω σας, στρέφοντας τη συζήτηση στις ποινές και τα πρόστιμα. Είναι σοβαρότατες και αφορούν όλα τα κόμματα, μιας και όλοι σας έχετε την ίδια στρατηγική κατεύθυνση σε σχέση με την οδική ασφάλεια, ιδίως τα κόμματα που κυβερνήσατε.

Θα απολογηθείτε, άραγε, όλοι σας που έχετε αφήσει το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής εκτός σχολείου; Και ενώ για το θέμα αυτό υπήρξε πρόβλεψη και στον κώδικα του 1999, όμως δεν κάνατε τίποτα τόσες και τόσες κυβερνήσεις που περάσατε, ώστε να ενταχθεί ως βασικό μάθημα στο σχολικό πρόγραμμα. Την ίδια στιγμή δίνετε άδεια σε ένα δεκατριάρχρονο παιδί να μπορεί με ένα ποδήλατο να πάει στον δρόμο. Δώδεκα χρόνων, λέει, άμα το συνοδεύει και ένας δεκαεξάχρονος. Δεκαπέντε χρόνων παιδί μπορεί να οδηγήσει ηλεκτρικό πατίνι. Από πού θα μάθει για το τι θα κάνει όταν θα βγει στον δρόμο, τι σημαίνουν τα σήματα, πώς συμπεριφέρεσαι δίπλα σε άλλα οχήματα, σε πεζούς; Ποια είναι η δική σας λογική; Η λογική της ατομικής ευθύνης. Ας τα μάθει μόνο του το παιδί.

Στη συζήτηση στις επιτροπές για το ζήτημα αυτό και απέναντι στην επιμονή του ΚΚΕ να ενταχθεί το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία ο Υφυπουργός κ. Κυρανάκης είπε ότι δεν χρειάζεται να αποτελεί μέρος του υποχρεωτικού προγράμματος. Σε άλλο σημείο ανέφερε, μάλιστα, ότι το ζήτημα είναι η συνήθεια και όχι τα μαθήματα. Πρόκειται για μια συνολική λογική σε σχέση με τις μεταφορές, την προστασία της ασφάλειας και της ζωής, όπως τη βλέπουμε και σε άλλες πλευρές με αφορμή το έγκλημα στα Τέμπη, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, αντίστοιχα τις αεροπορικές, τις θαλάσσιες, σε συνθήκες που αυτή η προστασία λογαριάζεται ως κόστος και που πολλές φορές μετατίθεται στις πλάτες του λαού και μετά με ευκολία του καταλογίζεται και η ευθύνη για τη μη συμμόρφωση, σε συνθήκες που κάτω από τα κέρδη των μεγάλων ομίλων συνθλίβονται οι ανάγκες του λαού, ακόμα και το δικαίωμα στην ασφαλή μετακίνηση. Σε συνθήκες που το εθνικό για το λαό αστικό κράτος αξιοποιεί κάθε ευκαιρία για να προωθήσει τις απαιτήσεις των μονοπωλίων. Σε αυτές τις συνθήκες αυτή η λογική αποτελεί μια πολύ βολική καραμέλα για όλους τους υπερασπιστές του καπιταλισμού και της βαρβαρότητας του.

Δεν είναι τυχαίο, λοιπόν, ότι τόσο το λεγόμενο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας «Ελλάδα 2030», όσο και οι αντίστοιχες ευρωπαϊκές Οδηγίες περιορίζουν τη συζήτηση στους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως αναφέρουν τα αντίστοιχα κείμενα, σε ό,τι έχει να κάνει με τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων. Δεν είναι τυχαίο ότι ακόμα και στα στοιχεία που παρουσιάζονται σε σχέση με τα αίτια των ατυχημάτων στους δρόμους ποτέ δεν υπάρχει ανάδειξη της συσχέτισης του ατυχήματος με την κατάσταση του οδικού άξονα, την κατάσταση του οχήματος κ.ο.κ., της συσχέτισης αυτών και άλλων αντίστοιχων παραγόντων τελικά και με την ατομική συμπεριφορά, με την ατομική ευθύνη, με τον χρόνο αντίδρασης, την αποτελεσματικότητα της αντίδρασης κ.ο.κ..

Δεν συγκεντρώνονται στοιχεία, δεν γίνονται έρευνες για το πώς, για παράδειγμα, επιδρούν στην οδική συμπεριφορά οι μισθοί πείνας, τα δεκατρίαωρα που έχετε θεσπίσει, η λεγόμενη «διεθνήτηση» του χρόνου εργασίας» και τα άλλα εξοντωτικά αντεργατικά μέτρα στο πλαίσιο των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών και πάντα για τον κατά τα άλλα κοινό στόχο της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας των καπιταλιστών. Ή για το πώς επιδρά ο άναρχος χωροταξικός σχεδιασμός, ο άναρχος πολεοδομικός σχεδιασμός, πλάτος δρόμων, πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, θέσεις πάρκινγκ κ.λπ., πάντα φυσικά και αυτά με

κριτήριο το κέρδος. Ή για το πώς επιδρά το διαρκές τρέξιμο μιας λαϊκής οικογένειας για το κυνήγι δεξιοτήτων για τα παιδιά της από μικρή ηλικία, αφού έχετε διαλύσει το δημόσιο σχολείο.

Ενδεικτικό λοιπόν αυτής της αποσπασματικής και τελικά αντιεπιστημονικής λογικής είναι και τα όσα αναφέρονται στα κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που λέει το εξής: Βάση της στρατηγικής μας αποτελεί η παραδοχή ότι οι άνθρωποι κάνουν σφάλματα, μεταθέτοντας λοιπόν εξ αρχής την όλη συζήτηση στη λογική του ανθρώπινου λάθους.

Και ενώ υπάρχουν όλες οι τεχνολογικές και επιστημονικές δυνατότητες που μπορούν να μπουν στην υπηρεσία του ανθρώπου, αυτές μένουν αναξιοποίητες στον βαθμό που δεν φέρνουν προσιθέμενη αξία, όπως το λέτε εσείς, δηλαδή κερδοφορία, κέρδος, για μια χούφτα παράσιτα. Και όταν αξιοποιούνται, αυτό γίνεται με τα κριτήρια της καπιταλιστικής οικονομίας. Δηλαδή, έχεις να πληρώσεις; Τότε μπορείς να τις αξιοποιήσεις. Από τα σύγχρονα και πιο ασφαλή αυτοκίνητα μέχρι τη σωστή συντήρησή τους, μέχρι την αξιοποίηση των πιο σύγχρονων οδικών αξόνων, όλα μπαίνουν κάτω από αυτό το πρίσμα.

Ακόμη και η ίδια η κατασκευή ασφαλούς και σύγχρονης υποδομής για τις μεταφορές και τις οδικές μεταφορές, με όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας της ανθρώπινης ζωής, ακόμα κι αυτή, μπαίνει στη μέγγενη των επιλέξιμων έργων. Δηλαδή, θα φτιαχτούν μόνο αν έχουν κάποιο όφελος για τους ομίλους.

Σε αυτές, λοιπόν, τις συνθήκες ακολουθεί και υπακούει στη συνολική αυτή γραμμή η νομική αποτύπωση των κανόνων οδικής συμπεριφοράς, στη συγκεκριμένη περίπτωση και στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Δεν είναι τυχαίο ότι, πέραν όλων των άλλων, βρήκατε την ευκαιρία, και μέσα από αυτό το νομοθέτημα, να προωθήσετε τις απαιτήσεις μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων.

Κατ' αρχάς, είναι ευδιάκριτο μέσα στο κείμενο ότι δημιουργείτε ένα επιπλέον πιο αυστηρό νομικό πλαίσιο για να προστατεύσετε τις κατασκευαστικές εταιρείες, που διαχειρίζονται τους αυτοκινητοδρόμους από διαφυσμένα κέρδη. Μαζί όμως με τις κατασκευαστικές βρήκατε ευκαιρία να προωθήσετε και τις απαιτήσεις των πράσινων ομίλων, αλλά και μεγάλων εταιρειών στον κλάδο του ταξί που έχουν τη δυνατότητα να προμηθευτούν τα πανάκριβα ηλεκτρικά ταξί, δίνοντας τη δυνατότητα, όπως το βάλατε μέσα στο κείμενο, στα ηλεκτρικά ταξί να χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες.

Εδώ αποκαλυφθήκατε πανηγυρικά, κύριε Κυρανάκη, και φυσικά μαζί σας αποκαλύφθηκε και η Κυβέρνηση. Καταρρίφθηκαν τα ψεύτικα επιχειρήματά σας για τη δήθεν προστασία των επιβατών στα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα υπόλοιπα που λέγατε δακρύβρεχτος σε διάφορα πάνελ.

Για την τεράστια κερδοφορία των πράσινων αρπακτικών ήταν η όλη φασαρία που ανοίξατε, και μαζί, για να δώσετε ένα ακόμα πλήγμα στους αυτοαπασχολούμενους, ενισχύοντας τη βίαιη συγκέντρωση του κλάδου σε μια χούφτα εταιρείες μέσω της καταστροφής των μικρών ιδιοκτητών ταξί. Εδώ βρίσκεται η ουσία και αφήστε τον αποπροσανατολισμό.

Στο ΚΚΕ -το λέμε ξεκάθαρα- στηρίζουμε την προτεραιότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Επομένως, προφανώς δεν διαφωνούμε επί της αρχής με τη δυνατότητα η χρήση των λεωφορειολωρίδων να γίνεται αποκλειστικά από τα παραπάνω μέσα, με σαφή προσδιορισμό των όποιων εξαιρέσεων, αλλά και με παράλληλα μέτρα που να μπορούν να βοηθούν στην αποσυμφόρηση, δηλαδή εξασφάλιση δωρεάν χώρων στάθμευσης, αύξηση δρομολογίων για να εξυπηρετούνται οι εργαζόμενοι στην καθημερινότητά τους και άλλα τέτοια μέτρα που δεν τα παίρνετε, γιατί σας είναι κόστος, γιατί τα θεωρείτε κόστος. Ανάμεσα σε αυτές τις εξαιρέσεις, φυσικά και πιθανές διευκολύνσεις για τα ταξί, τα οποία εκτελούν συμπληρωματικό δημόσιο έργο με τις αντίστοιχες μελέτες, που δεν κάνατε.

Στηρίζουμε τα αιτήματα που κατατέθηκαν για τους νεφροπαθείς, τους καρκινοπαθείς και όχι μόνο σε σχέση με τη χρήση των λεωφορειολωρίδων, αλλά στο πλαίσιο των μέτρων ολόπλευρης στήριξής τους, των μετακινήσεών τους, της ενίσχυσης της δημόσιας και δωρεάν υγείας απέναντι στα καταστροφικά μέτρα και αυτής της Κυβέρνησης.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την κατάσταση στο οδικό δίκτυο ειδικά της Αττικής, είναι ανάγκη εκπόνησης νέας σύγχρονης αντικειμενικής μελέτης που να επανεξετάσει τα περιθώρια χρήσης των λεωφορειολωρίδων κατά περίπτωση ή για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα, εννοείται αποκλειστικά για τα έμφορτα οχήματα.

Κυρίες και κύριοι, υπάρχουν πάμπολλα παραδείγματα για το πώς τελικά και ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας προσαρμόζεται στο ασφυκτικό πλαίσιο των ανεπαρκών υποδομών και των υποδομών που έχουν σαφές ταξικό πρόσημο στην κυρίαρχη κατεύθυνση στο πλαίσιο της καπιταλιστικής οικονομίας ότι η ασφάλεια και η προστασία της ζωής αποτελούν κόστος και μπαίνουν στη ζυγαριά κόστους - οφέλους.

Αυτός είναι ο λόγος που και δεν θέλετε, αλλά και δεν μπορείτε να προχωρήσετε σε μια ολοκληρωμένη πολιτική, σε ολοκληρωμένα μέτρα για την οδική ασφάλεια. Είναι και ο λόγος που και η κριτική των υπολοίπων κομμάτων δεν είναι στην ουσία στον πυρήνα της στρατηγικής αυτής, αλλά στο ποιος μπορεί καλύτερα να εφαρμόσει μια επί της αρχής χρεοκοπημένη πολιτική.

Κάτω από αυτή τη λογική απορρίπτετε τελικά, ακριβώς επειδή κοστίζουν με βάση τα δικά σας αγοραία κριτήρια, και επισημάνσεις που γίνονται από φορείς που ασχολούνται με τα ζητήματα της κινητικότητας και που το ΚΚΕ παρακολουθεί και παίρνει υπ' όψιν αυτά τα ζητήματα.

Δεν μπορείτε όμως να υιοθετήσετε και άλλα αιτήματα όπως, για παράδειγμα, αυτά που μπαίνουν από εργατικά σωματεία, ιδιαίτερα σε σχέση με τα μέτρα ατομικής προστασίας στους εργαζόμενους, για παράδειγμα, στις ταχυμεταφορές και αλλού.

Την ίδια στιγμή, όμως, βρίσκετε την ευκαιρία να ενισχύσετε τα μέτρα καταστολής και παρακολούθησης απέναντι στον εχθρό λαό. Αξιοποιείτε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για να περάσετε ένα κλίμα αποδοχής μέτρων, όπως η άρση του τηλεφωνικού απορρήτου, που το θέτετε μέσα χωρίς να υπάρχει λόγος. Για ατύχημα, λέει μέσα, που θα γίνει για τη χρήση κινητού. Άρα, το τι λέει ο άλλος στο κινητό την ώρα εκείνη ποιον ενδιαφέρει; Θέλετε να περάσετε μια λογική γενικότερη στο κόσμο και νομιμοποίηση αυτών των αντιδραστικών μέτρων.

Ή, για παράδειγμα, θέλετε να περάσετε το ηλεκτρονικό φακέλωμα με αφορμή την υποτροπή ή τις κάμερες, που βρήκατε ευκαιρία -τα έχουμε ξαναζηήσει- από τους Ολυμπιακούς του 2004. Η ίδια κουβέντα! Πάτε να βρείτε μία πρόφαση για να φέρετε τις κάμερες, δηλαδή να φέρετε μια διαρκή παρακολούθηση στον βασικό σας στόχο, τον εχθρό λαό.

Είναι επικίνδυνα τα όσα είπατε με αφορμή τα άρθρα για την υποτροπή, ότι όλοι είναι ύποπτοι, ότι όσοι έχουν κάνει μία παράβαση είναι ύποπτοι μέχρι την επόμενη παράβαση. Είναι μια συνολικότερη λογική που την εισάγετε -αυτή τη λογική της υποτροπής- και σε άλλες πλευρές του δικαίου. Και φυσικά, έχουν σαφές στόχο.

Η εμπειρία λοιπόν έχει δείξει πως όλα αυτά, κάτω από το πρόσημα της αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος, της εγκληματικότητας κ.λπ., αξιοποιούνται ως εργαλεία για τη νομιμοποίηση του συστηματικού καθημερινού φακελώματος των πολιτών σε όλες τις πτυχές της ζωής τους από το διαδίκτυο μέχρι τους δρόμους. Είναι μέτρα που -να το ξέρετε- το λαϊκό κίνημα δεν πρόκειται να τα αφήσει έτσι. Σας έχει κάνει κουρελόχαρτο και άλλες παρόμοιες διατάξεις. Θα το κάνει και τώρα.

Συνοψίζοντας, λοιπόν, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, πρώτον, είναι φτιαγμένος από την γνωστή και αποτυχημένη λογική της αυστηροποίησης των ποινών ως πανάκεια για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Δεύτερον, αξιοποιείται με στόχο να προωθηθούν οι απαιτήσεις μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων. Και τρίτον, αξιοποιείται για να προωθηθούν νέες αντιδραστικές ρυθμίσεις με στόχο το λαϊκό κίνημα.

Για όλους αυτούς τους λόγους, το ΚΚΕ καταψηφίζει το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μεταξά.

Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλης Κοτίδης, ο εισηγητής από την Ελληνική Λύση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει αλλάξει δραστικά ήδη αρκετές φορές από τις κυβερνήσεις που έχουν περάσει μέχρι τώρα. Παρ' όλα αυτά, τα νούμερα στα τροχαία συμβάντα, όπως είπαν οι φορείς και εσείς, κύριε Υπουργέ -και όχι δυστυχήματα ή ατυχήματα-, συνεχίζουν να διογκώνονται. Παρά, λοιπόν, την αυστηρότητα των ποινών που επιλέγονται ως η εύκολη λύση, η Κυβέρνηση έχει αποτύχει παταγωδώς να ενισχύσει την οδική ασφάλεια.

Αν προσέξουμε, μείωση τροχαίων συμβάντων υπάρχει μόνο το 2021 κι αυτό γιατί -αν θυμάστε- ήμασταν έγκλειστοι λόγω COVID επειδή δεν κυκλοφορούσαμε. Κανένας άλλος λόγος ή χειρισμός από τις κυβερνήσεις και τα υπουργεία δεν έχει αποδώσει στο θέμα αυτό. Επιλέγονται και πάλι, με τα προτεινόμενα άρθρα, αυστηρότερες ποινές προς τους παραβάτες ως πανάκεια για τα προβλήματα στους δρόμους, εντείνοντας -μεταξύ άλλων- τις προστριβές των πολιτών με τα αστυνομικά όργανα.

Όμως, μια πραγματική τομή στην ασφάλεια του οδικού δικτύου θα ήταν η αναβάθμισή του με την επιδιόρθωση των επικίνδυνων σημείων, την αντικατάσταση των χαμένων συμβάσεων, την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας στις σιδηροδρομικές διαβάσεις και ούτω καθεξής. Με άλλα λόγια, λείπει παντελώς από την κυβερνητική πολιτική ένα σχέδιο πραγματικής ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας στη χώρα και επιλέγεται αντί αυτού, για επικοινωνιακούς κυρίως λόγους, μια ακραία αύξηση ποινών και των ποινών προς τους πολίτες για την κάθε μεμονωμένη παράβαση. Έχουμε προτείνει γι' αυτό τον λόγο -όχι μόνο εμείς, αλλά και πάρα πολλοί φορείς- έναν ενιαίο φορέα οδικής ασφάλειας, για να είναι πιο ευέλικτος και να μην κωλυσιεργούν οι διαδικασίες.

Στο άρθρο 17 ορίζεται κυρωτικό πλαίσιο για την παραβίαση φωτεινού σηματοδότη από ποδηλάτες. Αλήθεια; Υπάρχουν τόσοι ποδηλατόδρομοι και τόσο ασφαλείς υποδομές για τους ποδηλάτες, ώστε να εισάγουμε τέτοιους νόμους; Ας λύσουμε πρώτα το βασικό ζήτημα και το θέμα για την παραβατική συμπεριφορά των ποδηλατών, το βλέπουμε αργότερα. Παρ' όλα αυτά, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επιλέγει την αυστηροποίηση και πάλι των ποινών. Αυτό έχει αποδειχθεί πως δεν σταματά την αύξηση των τροχαίων συμβάντων.

Στο άρθρο 17 ορίζεται ότι κάθε όχημα οφείλει να έχει οδηγό, με την εξαίρεση του λεωφορείου αστικού τύπου, στο πλαίσιο πιλοτικής ή δοκιμαστικής λειτουργίας επιβατικού αυτοκινήτου ή φορτηγού αυτοκινήτου και τα λοιπά, με μέγιστο βάρος τρεισήμισι τόνους. Η εν λόγω πρόβλεψη μάς οδηγεί σε επικίνδυνους δρόμους. Δρομολογείται, με τη βούλα της ελληνικής πολιτείας, η σταδιακή αντικατάσταση των οδηγών από μηχανήματα και προσβάλλεται βανάουσα η ιδιωτικότητα της ανθρώπινης προσωπικότητας. Ας γίνει αυτό το πείραμα σε μια άλλη χώρα που έχει και σωστό οδικό δίκτυο.

Στο άρθρο 18 τα βάζετε για μια ακόμα φορά με τους κτηνοτρόφους μας. Κατά τη μεταφορά των ζώων -λέει- θα πρέπει να έχουν πολλούς οδηγούς, ενώ εφόσον οδηγούν και κινούνται τη νύχτα, θα πρέπει να επισημαίνονται τα ζώα στην αρχή και στο τέλος του κοπαδιού με ευδιάκριτα φώτα. Μάλιστα, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, ο πέλεκυς πέφτει βαρύς! Από 10 σε 150 έγινε το πρόστιμο. Έτσι στηρίζετε την πληττόμενη κτηνοτροφία της χώρας μας; Μάλλον κάπως έτσι μεταφέρονται και τα κοπάδια από την Κρήτη στη Μακεδονία για βόσκηση. Έτσι το καταλαβαίνουμε.

Στο άρθρο 24 έχουμε τα όρια ταχύτητας. Συμφωνούμε για τη μείωση των τριάντα χιλιομέτρων την ώρα στον αστικό ιστό, αλλά εδώ υπάρχει ένα πρόβλημα, πως θα πρέπει ο οδηγός κάθε στιγμή που αλλάζει δρόμο μέσα στην πόλη να σκεφτεί σε τι δρόμο είναι, σε ένα μονόδρομο με μία λωρίδα, με δύο λωρίδες, πόσο όριο έχω, πενήντα, τριάντα; Θα υπάρχει μια πολύ μεγάλη σύγχυση σε αυτό το πράγμα. Έχει εκπονηθεί κάποια επιστημονική μελέτη επ' αυτού;

Υπάρχουν και άλλες διαφορές μας σε αυτό το άρθρο, όπως αυτό που έχετε για τα σαράντα χιλιόμετρα την ώρα για φορτηγά που μεταφέρουν προσωπικό σε κατοικημένες περιοχές. Δίνετε τριάντα χιλιόμετρα στα ΙΧ και τριάντα στα φορτηγά προσωπικού, που μεταφέρουν προσωπικό. Στους αυτοκινητόδρομους θα πρέ-

πει να υπάρχει μια ειδική μελέτη για κάθε τμήμα του δρόμου ανάλογα με το πώς ορίζεται το συγκεκριμένο τμήμα με το ανώτατο όριο ταχύτητας. Φυσικά η πολιτεία από την πλευρά της θα πρέπει το σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας να το συντηρεί συνεχώς και να το διατηρεί σε όσο το δυνατόν καλύτερη κατάσταση.

Μεγάλο πρόβλημα είναι η συχνή διόρθωση τμημάτων του δρόμου, πράγμα που σημαίνει όχι ότι δεν πρέπει να το συντηρείτε σωστά, αλλά οι τόσο συχνές συντηρήσεις σημαίνουν ότι δεν γίνεται κάτι σωστά στην παραλαβή των δρόμων από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Στο άρθρο 31 μεταφέρεται το βάρος της ευθύνης της διάσχισης σιδηροδρομικών διαβάσεων αποκλειστικά στον οδηγό. Η πολιτεία και τα αρμόδια όργανά της -που υπάρχουν διάσπαρτες αφύλαχτες σιδηροδρομικές διαβάσεις!- δεν φτάνει ποτέ. Το θέμα είναι να βρούμε τον εύκολο ένοχο και τον βρήκαμε φυσικά.

Στα άρθρα 16 με 36 που ορίζουν κανόνες οδικής συμπεριφοράς, αλλά και ρυθμίζουν τη χρήση οδικού δικτύου, απλά ακολουθούν τη λογική του προστίμου, μη προσφέροντας κανέναν άλλον -λέτε- ορισμό.

Δεν υπάρχει προσπάθεια ενίσχυσης της παιδείας, της οδικής ασφάλειας και της πρόληψης γενικότερα. Έχουμε προτείνει στην παιδεία, σε κάθε εκπαιδευτική βαθμίδα, το μάθημα της οδικής ασφάλειας. Δεν μπορεί, όταν φτάνει ένας υποψήφιος οδηγός σε μια σχολή, μέσα σε είκοσι ώρες να του μεταλαμπαδεύσουμε και την οδήγική συμπεριφορά. Αυτό πρέπει να γίνει από την παιδική ηλικία. Το λέτε και το λέμε τόσα χρόνια, αλλά δεν έχει γίνει κανένα βήμα ως τώρα. Ελπίζουμε!

Στο άρθρο 44 βλέπουμε ειδικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων, τα ΕΠΗΟ. Στα πατίνια, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να εισαχθούν αυστηρές ρυθμίσεις που επιβάλλουν απαγορεύσεις, όπως τη χρήση ακουστικών κατά την οδήγηση του ποδηλάτου ή ηλεκτρικού πατινιού και την υποχρέωση αντανακλαστικού ρούχου.

Η παράβαση των σχετικών απαγορεύσεων επιβάλλει βαριές κυρώσεις, οι οποίες όμως λειτουργούν περισσότερο εισπρακτικά παρά ως μέτρο ασφάλειας, ειδικά μάλιστα σε παραβάσεις που δεν είναι πάντα σαφείς και δίκαιες.

Ειδική μνεία οφείλουμε στα πατίνια που έχουν εξελιχθεί σε μάλιστα των ελληνικών δρόμων. Η χρήση τους είναι ανεξέλεγκτη. Η έλλειψη επαρκούς νομοθέτησης δημιουργεί επικίνδυνες καταστάσεις τόσο στους οδηγούς όσο και στους πεζούς. Πρέπει να θεθούν πιο σκληροί κανόνες, ειδικά τώρα που έχει γίνει πάρα πολύ μεγάλη μόδα. Υπάρχουν εταιρείες που χειρίζονται αυτά τα πατίνια και δεν υπάρχουν πινακίδες, δίπλωμα και ασφάλεια σε αυτά τα οχήματα και στους οδηγούς.

Στο άρθρο 46, όπου υπάρχουν κυρώσεις για την οδήγηση υπό την επίδραση αλκοόλ, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών, θεωρούμε ότι μια ακόμα μικρή ποσότητα αλκοόλ μειώνει την ικανότητα οδήγησης και γι' αυτό θα πρέπει να μην υπάρχει η παραμικρή ανοχή.

Επίσης, η επιστροφή της άδειας οδήγησης μετά από ενενήντα μέρες ή η απλή επιβολή προστίμου χωρίς φυλάκιση για ποσοστό πάνω από 0,8 ανά λίτρο αίματος είναι επεικής και δεν αποτρέπουν τους παραβάτες. Να μην ξεχνάμε ότι ένας από τους κυριότερους λόγους πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων είναι η υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ ειδικά από τις νεότερες ηλικίες. Εμείς προτείνουμε το 0 ή το 0,2 ανά λίτρο αίματος, όπως είπαν και πολλοί φορείς.

Το άρθρο 47, όπου καθορίζεται η συμπεριφορά σε περίπτωση ατυχήματος, αν και κινείται σε θετική κατεύθυνση, θα μπορούσε να επιφέρει ακόμα πιο αυστηρές ποινές.

Έχουμε ξαναπεί, κύριε Υπουργέ, για τους κυκλικούς κόμβους ότι είμαστε οι μόνοι στην Ευρώπη που έχουμε αντίθετο κανονισμό σε κυκλικούς κόμβους. Θα πρέπει να υπάρχει η προτεραιότητα σε αυτούς που κινούνται στους κυκλικούς κόμβους, για να υπάρχει αποσυμφόρηση σε περίπτωση μεγάλης κυκλοφορίας στους δρόμους. Σκεφτείτε πως έρχονται οι Ευρωπαίοι οδηγοί στη χώρα μας και μεπερδεύονται. Είναι πάρα πολύ σοβαρό το θέμα, πρέπει να το δείτε.

Θέλουμε να δούμε -γιατί έχετε υποσχεθεί την αλλαγή του άρ-

θρου για τα τροχόσπιτα, τα αυτοκινούμενα, κύριε Υπουργέ- πώς θα το φέρετε και πώς θα το αλλάξετε, με την υπόσχεση που μας έχετε δώσει.

Επίσης, δεν είναι κατανοητό -και αν μπορείτε να μας το εξηγήσετε- γιατί διαφοροποιείται το διοικητικό πρόστιμο σε οδηγούς, που δεν έχουν άδεια οδήγησης, ανάλογα με τον τύπο του οχήματος. Η ουσία της παράβασης είναι ίδια. Υπάρχει διάκριση ανάμεσα στον οδηγό αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας; Υπάρχει η ίδια παράβαση, γιατί υπάρχει διαφορετικό πρόστιμο και διαφορετική συμπεριφορά;

Η πρότασή μας είναι η πρόβλεψη των ποινικών κυρώσεων για όλες τις παραβάσεις, που αφορούν την άδεια κυκλοφορία του οχήματος και την άδεια οδήγησης του οδηγού.

Για τα άρθρα 106 έως και 129 η πρώτη παρατήρηση είναι ότι πρόκειται για πρόχειρο και κακογραμμένο κείμενο, που δίνει εντύπωση της βιαστικής διεκπεραίωσης. Ένα κάποιο θετικό βήμα είναι η αυστηροποίηση των διατάξεων περί υποτροπής, αλλά οι υπερβολικές νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις -άρθρο 117- δημιουργούν πραγματικά πρακτικά προβλήματα τόσο στη γνώση όσο και στην εφαρμογή της νομοθεσίας από τα αρμόδια αστυνομικά όργανα.

Επίσης, πρέπει να εισαχθεί η πρόβλεψη, σε περίπτωση ύπαρξης ενός μόνο αυτοκινήτου στην οικογένεια, να επιστρέφονται έστω με προϋποθέσεις τα στοιχεία του αυτοκινήτου, για να μην τιμωρείται όλη η οικογένεια για την ανοησία ενός παιδιού.

Τέλος, είμαστε αντίθετοι στην υπερβολή της διάρκειας παραχώρησης χώρων υπαίθριων διαφημίσεων που φτάνει μέχρι τα είκοσι πέντε συν είκοσι πέντε χρόνια. Είναι μια ρύθμιση που εξυμνεί τις μεγάλες εταιρείες. Παράλληλα, δεν υπάρχει κανένα ποιοτικό κριτήριο στην παραχώρηση των φόρων για την υπαίθρια διαφήμιση. Το γεγονός αυτό χωρίς να υπάρχουν ποιοτικά φίλτρα μας οδηγεί στη σκέψη ότι δεν θέτετε φραγμούς σε κάθε διαφήμιση. Για άσεμνο περιεχόμενο, για παράδειγμα, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος αποπροσανατολισμού των οδηγών. Για τις ανανεώσεις των οδηγιών ή των υποψηφίων οδηγών καθώς και σε μεγάλους ηλικίας ανθρώπους θα πρέπει να συνδεθεί άμεσα με το Υπουργείο Υγείας το Υπουργείο Μεταφορών για να χτυπάει το καμπανάκι σε κάθε χρήση φαρμάκου και επέμβασης που μπορεί να κάνει κάποιος οδηγός ή υποψήφιος οδηγός ώστε να άρεται αμέσως η άδεια οδήγησής του, έτσι όπως γίνεται και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Γιατί όχι στη χώρα μας; Αν θέλετε να καθαρίσετε τον βούρκο, κύριε Υπουργέ, δεν θα το διαπραγματεύεστε με τα βατράχια. Η εκπαίδευση σε κάθε εκπαιδευτική βαθμίδα όπως είπαμε είναι επιτακτική. Και οι εκπαιδευτές όμως έχουν προτείνει μια πανεπιστημιακή εκπαίδευση και στους εκπαιδευτές και τους εξεταστές.

Τις προηγούμενες εβδομάδες στο Υπουργείο Δικαιοσύνης υπήρξε ένα παράδειγμα για τους δικαστές που δεν γίνονται δικαστές αν δεν υπάρχει εμπειρία δικηγόρου με τριάντα δικαστικές παραστάσεις σε αίθουσα δικαστηρίου. Αυτό γιατί δεν το κάνετε στους εξεταστές; Γιατί δηλαδή ο εξεταστής που δεν έχει εκπαιδεύσει ούτε μισή ώρα κάποιον οδηγό καλείται να εξετάσει τους υποψηφίους οδηγούς; Γίνεται μόνο στη χώρα μας. Η Ελλάδα χρειάζεται κανόνες ξεκάθαρους και αυστηρούς γιατί μόνο έτσι μπορεί να υπάρξει ασφάλεια στους δρόμους. Δεν είναι δυνατόν να αφήνετε την ασφάλεια των πολιτών μας στο έλεος της αμέλειας και της ανευθυνότητας. Τα μέτρα που θεσπίζονται από τις διαστάσεις των οχημάτων πρέπει μέχρι τη ρύθμιση κυκλοφορίας και στους λιμένες μας, θα πρέπει να εφαρμόζονται αυστηρά. Ο πολίτης έχει δικαίωμα να κυκλοφορεί με ασφάλεια χωρίς φόβο και κίνδυνο. Οι αρμόδιοι φορείς έχουν υποχρέωση να επιβάλλουν, να επιβλέπουν και να τιμωρούν κάθε παράβαση χωρίς εξαιρέσεις και εύνοιες. Είναι καιρός να προστατεύουμε τον Έλληνα οδηγό, τον πεζό, τον ταξιδιώτη, τον επαγγελματία.

Η ασφάλεια στους δρόμους είναι εθνικό ζήτημα και δεν χωράει χαλαρότητα. Οι δρόμοι της χώρας μας δεν είναι χώρος ανομίας και παρανομίας αλλά ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και την ευημερία των πολιτών. Αν οι κρατικοί μηχανισμοί δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτή την ευθύνη τότε πρέπει να παραιτηθούν. Ο ελληνικός λαός απαιτεί δρόμους ασφαλείς οργανωμένους και νόμιμους. Η ασφάλεια δεν είναι πολυτέλεια. Είναι δικαίωμα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κοτίζη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τις συνεδριάσεις, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», τριάντα ένας μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 23^ο Δημοτικό Σχολείο Κερατσινίου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας ευχόμαστε καλή πρόοδο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια από τη Νέα Αριστερά κ. Θεοπίστη Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώ λέγοντας ότι είναι θετική η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι αδήριτη ανάγκη. Τόσα χρόνια γίνονταν μικρές αλλαγές. Έχει να επικαιροποιηθεί από το 2007.

Θα ξεκινήσω μερικά τι θα περιμέναμε από τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Οδική ασφάλεια, γιατί είναι ένα βασικό εργαλείο στην κατεύθυνση μείωσης, βέβαια, των τροχαίων ατυχημάτων και της προστασίας των ευάλωτων χρηστών της οδού. Επιβολή ποινών ειδικά για σοβαρές παραβάσεις, όπως οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, υπερβολική ταχύτητα. Διευκόλυνση και οργάνωση της κυκλοφορίας ειδικά σήμερα με την είσοδο νέων μέσων μετακίνησης, όπως πατίνια, αυτόνομα οχήματα κ.λπ.. Ενημέρωση και εκπαίδευση των οδηγών ώστε να εξασφαλιστεί ότι κατανοούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και βέβαια συνεχής αξιολόγηση των σχολών οδήγησης και του σχετικού εκπαιδευτικού υλικού. Αειφορία. Να μην ξεχνάμε την περιβαλλοντική διάσταση. Ο ΚΟΚ πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις που προάγουν τη βιωσιμότητα. Δηλαδή, προώθηση μέσων μαζικής μεταφοράς, μείωση ρύπανσης από τα οχήματα κ.λπ.. Συνεχής επικαιροποίηση.

Φυσικά, δεν φτάνει να ψηφιστεί ένας νέος κώδικας. Το πιο σημαντικό είναι η συστηματική παρακολούθηση και αναθεώρησή του έτσι ώστε αυτός να αξιολογείται και να προτείνονται τροποποιήσεις με βάση τις εξελίξεις στη χώρα μας αλλά και διεθνώς. Θα έπρεπε να προβλέπεται αναθεώρηση το πολύ μέσα σε δέκα χρόνια. Και βεβαίως με συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, κυβέρνηση, τοπική αυτοδιοίκηση, αστυνομία, επιστημονική κοινότητα. Όλοι αυτοί πρέπει να εμπλέκονται. Επομένως, θεωρώ ότι ο νέος ΚΟΚ που συζητάμε εξυπηρετεί τα προηγούμενα.

Θα ξεκινήσω από τα θετικά. Η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων ανάλογα με την επικινδυνότητά τους είναι ένα θετικό μέτρο. Η απενοχοποίηση του οχήματος με εισαγωγή ποινών στον οδηγό για επικίνδυνη οδήγηση συμπεριφορά, επίσης. Η θέσπιση του ορίου ταχύτητας 30 χιλιόμετρα εντός αστικών περιοχών. Θα πω περισσότερα παρακάτω. Οι ρυθμίσεις για τους ευάλωτους χρήστες της οδού. Αντίστοιχες ρυθμίσεις για τα οχήματα μικροκινητικότητας, τροποποιήσεις στην απαγόρευση στάθμευσης κ.λπ..

Παρ' όλο που το νομοσχέδιο που συζητάμε είναι βελτιωμένο σε σχέση με αυτό της διαβούλευσης -πολύ μπορώ να πω- παρά τις όποιες θετικές ρυθμίσεις επίκεντρο πάλι στον νέο κώδικα, αυτό που χαρακτηρίζει και διατρέχει όλο το νομοσχέδιο, είναι οι κυρώσεις. Συγκεκριμένα, η αυστηροποίηση των κυρώσεων από τις οποίες κάποιες αυξάνονται σωστά. Εγώ θα επαναφέρω τη θέση των Ελλήνων συγκοινωνιολόγων που διαχρονικά είναι υπέρ ενός σχετικά χαμηλού ύψους προστίμου σε συνδυασμό όμως οπωσδήποτε με εντατικοποίηση της επιτήρησης και της αστυνόμευσης. Η επιβολή αυστηρών ποινών χωρίς επιτήρηση έχει αποδειχθεί ότι συχνά οδηγεί στη μη εφαρμογή του ΚΟΚ. Το ίδιο ισχύει και για τις προβλέψεις σε ό,τι αφορά στην υποτροπιάζουσα παραβατική συμπεριφορά. Εδώ είναι θετικό ότι προβλέπονται αυστηρές ποινές σε περίπτωση επανάληψης της ίδιας παράβασης ενός έτους. Δεν προβλέπεται όμως διαφοροποίηση, κλιμάκωση ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης, για παράδειγμα, ανάλογα με το ύψος του ορίου ταχύτητας, το μέγεθος της υπέρβασης σε ό,τι αφορά το όριο ταχύτητας. Θετική ήταν η

πρόβλεψη που έγινε μετά τη συζήτηση στις επιτροπές για αυστηροποίηση της ποινής για εγκατάλειψη θύματος από οδηγό.

Ελπίζουμε ότι η αύξηση των προστίμων θα λειτουργήσει αποτρεπτικά σε παραβατικές οδηγικές συμπεριφορές, όμως εξακολουθεί ο νέος κώδικας να μη δίνει απαντήσεις σε ένα πολύ σημαντικό ζήτημα που είναι η επιλογή του μέσου μετακίνησης από τους χρήστες της οδού στην προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας του ποδηλάτου, της μετακίνησης πεζή, της δίκαιης χρήσης του δημόσιου χώρου, όλα όσα περιγράφονται με δύο λέξεις ως βιώσιμες και οδηγούν σε βιώσιμες, ανθρώπινες συνοδίες. Θα έπρεπε να προηγείται βέβαια ο συνδυασμένος πολεοδομικός και περιφερειακός σχεδιασμός και να έπονται οι κυρώσεις. Απουσιάζουν, λοιπόν, οι στόχοι για την αυριανή πόλη. Δεν υπάρχει ένας ολιστικός σχεδιασμός και αυτό είναι εμφανές στο νομοσχέδιο.

Θα μείνω λίγο στη ρύθμιση για την μείωση του ορίου ταχύτητας εντός των αστικών περιοχών, το οποίο πραγματικά συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Θα καταθέσω κάποια στοιχεία.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Είναι μεν πολύ θετική πρόβλεψη. Θα λέγαμε όμως ότι είναι άτολμη ακόμα, αφού αφορά μόνο μονόδρομους με μία λωρίδα κυκλοφορίας. Τα αναφέραμε πολύ αναλυτικά στις επιτροπές. Δεν γίνεται, δηλαδή, τοπικές οδοί με πολύ χαμηλή κυκλοφορία να έχουν όριο ταχύτητας 50 επειδή είναι διπλής κατεύθυνσης και γειτονικές συλλεκτικές οδοί να έχουν 30 χιλιόμετρα. Άρα και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των δρόμων πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και βεβαίως πρέπει να υπάρχει σειρά συνοδών μέτρων. Άλλο ένα «μεν αλλά» είναι ότι στον νέο κώδικα συμπεριλαμβάνεται η δυνατότητα κυκλοφορίας ποδηλάτων υπό προϋποθέσεις στον πεζόδρομο. Θετικό θα έλεγα. Το ποδήλατο λείπει γενικώς από παντού. Και δεν μπορούμε να ξεχάσουμε τους ποδηλατόδρομους, που κατά καιρούς σχεδιάστηκαν και μετά εγκαταλείφθηκαν.

Πάω σε ένα πολύ σοβαρό θέμα. Το συζητήσαμε εκτενώς και θα ήθελα και την άποψη του Υπουργού, αν τυχόν έχει αλλάξει γνώμη. Είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ουσιών. Εδώ απαιτούνται πιο τολμηρές παρεμβάσεις σε σχέση με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ουσιών, η οποία έχει αποδειχθεί ότι ευθύνεται για το μεγαλύτερο μέρος των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων που έχουν νεκρούς και τραυματίες.

Θα καταθέσω και εδώ κάποια στοιχεία, τα οποία έχουν ένα ενδιαφέρον. Σύμφωνα με ανακοίνωση της ΕΛ.ΑΣ. πάνω από το 50% των θανάτων που προκλήθηκαν από τροχαία στην Κρήτη το 2023 οφείλονταν στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή και ουσιών. Μην ξεχνάμε και το ναρκωτέστ που πρέπει να θεσπιστεί. Μελέτες αποδίδουν στη χρήση ουσιών από οδηγούς, από 10% έως 15% των συγκρούσεων που προκαλούν θάνατο ή σοβαρή αναπηρία. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες διενεργούνται και ναρκωτέστ.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, υπέρ της θέσπισης του μηδενικού αλκοόλ για όλους τους οδηγούς έχει ταχθεί το ΕΚΑΒ, από το 2018. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με συντριπτική πλειοψηφία τάχθηκε υπέρ της θέσπισης μηδενικού αλκοόλ, το 2021 και όπως δηλώθηκε από τους φορείς κατά την ακρόαση, εκτός του SOS, τροχαία εγκλήματα υπέρ της άμεσης θέσπισης του μηδενικού αλκοόλ τάχθηκε και ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών.

Ενδιαφέρον, βεβαίως, είχε και η δήλωση του εκπροσώπου του ΟΟΣΑ για την ύπαρξη εφαρμογής «Alcolocker» στα νέα λεωφορεία. Ένα πολύ σοβαρό μέτρο που μπορεί πραγματικά να μειώσει πολύ τα τροχαία αν εφαρμοστεί και γενικότερα.

Επομένως, επιμένουμε στη θεσμοθέτηση της μηδενικής κατάναλωσης αλκοόλ, το ναρκωτέστ και άλλα μέτρα, όπως μηχανισμός κλειδώματος οχήματος σε περίπτωση χρήσης αλκοόλ ή

ουσίων. Για όλα αυτά, φυσικά, φτάνουμε πάλι στο θέμα της επιτήρησης και της αστυνόμευσης, η οποία πρέπει να είναι αυστηρή.

Μεγάλη συζήτηση έχει γίνει για το άρθρο 55 και την είσοδο των ταξί στις λεωφορειολωρίδες. Θα μιλήσω και με την ιδιότητα της συγκοινωνιολόγου. Ξέρετε, πρέπει να ακούμε καμιά φορά και τους ειδικούς. Θα αναφέρω τα οφέλη για το κοινωνικό σύνολο που έχει η μη είσοδος των ταξί.

Μείωση καθυστερήσεων που οδηγεί σε ταχύτερες μετακινήσεις, μεγαλύτερη ακρίβεια δρομολογίων, μικρότερους χρόνους αναμονής. Αύξηση της αξιοπιστίας των λεωφορείων, με τους πολίτες να τα εμπιστεύονται περισσότερο και να ενθαρρύνεται έτσι η χρήση τους. Προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων, οπότε μειώνεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση, αλλά και οι ρύποι. Μείωση του λειτουργικού κόστους των λεωφορείων με λιγότερη κατανάλωση καυσίμων, μικρότερη φθορά κ.λπ., κοινωνική δικαιοσύνη, αφού συχνά οι άνθρωποι που μετακινούνται με λεωφορεία έχουν χαμηλότερο εισόδημα από όσους χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους. Αυτό βέβαια ισχύει για τη χώρα μας, κυρίως. Με την κατάσταση, όμως, των δημοσίων συγκοινωνιών συνήθως η χρήση των λεωφορείων γίνεται από ανάγκη και όχι από επιλογή. Πρέπει να γίνουν πολύ πιο ελκυστικά. Και, βεβαίως, η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, αφού τα λεωφορεία κινούνται ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα οχήματα.

Αυτό, όμως, που πραγματικά δεν μπορούμε να δεχτούμε και δεν μπορούμε να κατανοήσουμε είναι η διάκριση σε ό,τι αφορά τους μηδενικούς ρύπους. Το ζήτημα εδώ είναι η απρόσκοπτη κίνηση των λεωφορείων, όχι οι ρύποι. Είπαμε -επιώθηκε- και αν αυτά αυξηθούν;

Να σημειώσω, επίσης, ότι το δίκτυο των λεωφορειοδρόμων και στην Αθήνα αλλά και στη Θεσσαλονίκη είναι ιδιαίτερα φτωχό. Είναι πολύ μικρό. Πρέπει να επεκταθεί. Βεβαίως, αυτό δεν αποτελεί αντικείμενο του ΚΟΚ. Απλώς το λέω γιατί είναι ένα μέτρο για την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, το οποίο πραγματικά έχει αποτελέσματα.

Ακούω το επιχείρημα της αντίθετης άποψης ότι αν τα ταξί κινούνται στις λεωφορειολωρίδες, θα μειωθεί το κυκλοφοριακό. Δηλαδή, και πάλι λειτουργούμε με επίκεντρο το αυτοκίνητο, τη στιγμή που θα έπρεπε οι όποιες πολιτικές να στοχεύουν στη στροφή κάποιων από τα ΙΧ στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Τέλος, θεωρώ ότι η πρόταση θέλει αρκετή δουλειά και μελέτη και θέλει και να πείσουμε και να δούμε γρήγορα αποτελέσματα, αλλά αυτή η ιστορία με τα ηλεκτρικά, μάλλον χαλάει όλο το αφήγημα.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει όραμα και μακρόπνοο σχεδιασμό για τις δημόσιες συγκοινωνίες στην κατεύθυνση του περιορισμού της χρήσης των ΙΧ και της προώθησης ακριβώς των μέσων μαζικής μεταφοράς. Υλοποιούνται μεν κάποια σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά αποσπασματικά και συνήθως χωρίς να ακολουθούνται οι επιστημονικές κατευθύνσεις και δεν υπάρχει, βέβαια, σύστημα καταγραφής παρακολούθησης.

Παράλληλα, τα εν λόγω στοιχεία δεν έχουν προχωρήσει σε πολλές πόλεις της Ελλάδας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει σε αυτές σχεδιασμός που να ενσωματώνει την ανάπτυξη δικτύων ποδηλατοδρόμων, ασφαλείς πεζόδρομους, δημόσιες συγκοινωνίες, αξιόπιστες και προσβάσιμες. Είναι ολόκληρος ο σχεδιασμός, δεν είναι απλά μια κυκλοφοριακή μελέτη τα ΣΒΑΚ. Αλλάζει η πόλη και όχι μόνο στη μετακίνηση.

Τώρα εδώ, κύριε Υπουργέ, επειδή έχω πάρα πολλά παράπονα -γράφουν σήμερα και ασχολούνται με τα μέτρα- σε ό,τι αφορά το μετρό, σημειώνονται αργοπορίες, υπάρχει έλλειψη συρμών, ιδιαίτερα αυξημένη επιβατική κίνηση και βεβαίως επαναφέρω την πρόταση που κάναμε στις επιτροπές, ότι, ειδικά για τα Σαββατοκύριακα που οι νέοι βγαίνουν, πίνουν και τα λοιπά, πρέπει να επεκταθεί η λειτουργία του μετρό και τις νυχτερινές ώρες.

Τώρα, σε κάθε περίπτωση, πέρα από τις ποινές, αυτό που παίζει καθοριστικό ρόλο στην αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς είναι η εκπαίδευση των πολιτών, ξεκινώντας από το σχολείο -τα είπαμε αναλυτικά- έπεται κατά τη διαδικασία για την απόκτηση διπλώματος, αλλά και αργότερα ώστε να διαμορφωθεί μια κουλ-

τούρα κινητικότητας και οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες της οδού.

Ένας νόμος που επηρεάζει την καθημερινότητα των πολιτών, όπως είναι ο ΚΟΚ, δεν γίνεται να μη συνοδεύεται από αντίστοιχες εκπαιδευτικές πολιτικές. Και όταν μιλάμε για εκπαιδευτικές πολιτικές, αυτό πρέπει να αφορά και τους εκπαιδευτές των υποψηφίων οδηγών, δηλαδή τις προδιαγραφές και τις δεξιότητες που πρέπει αυτοί να διαθέτουν. Θα έπρεπε να υπάρχει ένα σαφές ενιαίο θεσμικό πλαίσιο που να ορίζει τις απαιτήσεις για την κατάρτιση των εκπαιδευτών και αυτό να συνδέεται με τον ΚΟΚ έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις για την κοινωνία της κυκλοφορίας.

Συνεχίζω με το σύστημα των αδειών οδήγησης, ένα πολύ σημαντικό ζήτημα, αφού ο οδηγός αποτελεί τον έναν από τους τρεις παράγοντες που εμπλέκεται στην πρόκληση τροχαίας σύγκρουσης, με βάση την επιστήμη της κοινωνικής τεχνικής. Καταλαβαίνετε ότι είναι πολύ σημαντική η εκπαίδευση του οδηγού, η οποία θα περιλαμβάνει όχι μόνο τις βασικές γνώσεις της οδήγησης αλλά και την καλλιέργεια μιας κουλτούρας ασφαλούς οδήγησης με σεβασμό στους κανόνες.

Εδώ, λοιπόν, πρέπει να θυμηθούμε ότι με τον ν. 4625/2019 είχε καταργηθεί ένα αδιάβλητο σύστημα που ίσχυε για πολλά χρόνια, με κέντρα διαφθοράς, συναλλαγής στην έκδοση άδειας οδήγησης -όλοι τα ξέρουμε αυτά- και με τον νόμο αυτόν η Νέα Δημοκρατία κατήργησε τον προηγούμενο νόμο, του 1519 και επανέφερε το παλιό στρεβλό και φθαρμένο σύστημα προσωρινά, κλείνοντας, βέβαια, το μάτι σε αυτά τα κυκλώματα. Μετά από δύο χρόνια, ήρθε νέος νόμος -μετά από δύο χρόνια- ο ν. 4850/2021 τον Νοέμβριο, με πλήθος διατάξεων δευτερογενούς νομοθεσίας που απαιτούνταν, με αποτέλεσμα σήμερα μετά από τριάντα χρόνια -και επειδή κάναμε και σχετική ερώτηση- να μην έχουν βγει οι υπουργικές αποφάσεις ακόμα και αυτό το σάπιο στρεβλό σύστημα συνεχίζει να λειτουργεί ανεξέλεγκτα και να δίνει διπλώματα, να αγοράζουν οι άνθρωποι ακόμα άδειες οδήγησης.

Και, βεβαίως, φτάνουμε στο πιο κρίσιμο ζήτημα, αυτό της οδικής ασφάλειας, αυτήν την εθνική πληγή, που και εδώ είμαστε κάτω από τη βάση. Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους. Θα καταθέσω και εδώ έναν συγκριτικό πίνακα με την αύξηση-μείωση, αναλόγως, των τροχαίων.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να μην τα επαναλάβω, αλλά φαίνεται ότι συνεχίζεται ο τραγικός αυτός απολογισμός και να θυμίσω τον στόχο του εθνικού στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας για μείωση νεκρών και βαριά τραυματιών μέχρι το 2030 κατά 50% και βέβαια τώρα όλοι καταλαβαίνουμε ότι αυτό φαίνεται πλέον ανέφικτο.

Κύριε Υπουργέ, πριν από έναν χρόνο σύσσωμη η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Αριστεράς κατέθεσε ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου για το θέμα της αύξησης των τροχαίων ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών από αυτά. Στη συγκεκριμένη ερώτηση θέταμε τα κρίσιμα ζητήματα: της σύστασης ενός κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα έχει την αποκλειστική ευθύνη για την οδική ασφάλεια, τη δημιουργία ενός εθνικού ταμείου οδικής ασφάλειας για την ορθότερη κατανομή των πόρων σε δράσεις και μέτρα οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας. Τη δημιουργία Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας, των δράσεων στοχευμένης ενημέρωσης σε σχολεία και σε ομάδες υψηλού κινδύνου ατυχημάτων και μακροπρόθεσμα, της θέσπισης υποχρεωτικής διδασκαλίας του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία για να αποκτηθεί αυτή κουλτούρα οδικής ασφάλειας.

Μέχρι σήμερα τα παραπάνω αποτελούν εξαγγελίες της Κυβέρνησης. Δεν έχει υλοποιηθεί τίποτα. Μάλιστα, η απάντηση του Υπουργείου στην ερώτηση της Νέας Αριστεράς ανέφερε, μεταξύ άλλων, για το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ότι δρομολογούνται οι διαδικασίες για τον χρονοπρογραμματισμό του και τη συγκρότησή του. Καμία εξέλιξη, βέβαια, δεν έχουμε. Η απάντηση έλεγε, επίσης, ότι για τη σύσταση κυβερνητικής επι-

τροπής για την οδική ασφάλεια, αλλά και εκτελεστικής επιτροπής για την υποβοήθηση του έργου της πρώτης επιτροπής. Και, βεβαίως, θα πούμε αυτό που έχει ειπωθεί εύστοχα: «Αν θέλεις να μη λύσεις ένα πρόβλημα, φτιάξε μια επιτροπή».

Αυτά τα περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, και πρέπει να γίνουν άμεσα.

Είναι γεγονός -για να τελειώσω σιγά-σιγά- ότι ο νέος ΚΟΚ είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα, το οποίο αγγίζει την καθημερινότητα όλων μας, τις ζωές των πολιτών και την ποιότητα του δημόσιου χώρου. Για εμάς στη Νέα Αριστερά η όποια αξιολόγηση του ΚΟΚ δεν μπορεί παρά να γίνεται μέσα από το πρίσμα της βιωσιμότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης, της αλληλεγγύης και του σεβασμού προς όλους τους χρήστες της οδού.

Ανέφερα αναλυτικά προηγουμένως ότι παρά τα θετικά σημεία ο νέος ΚΟΚ ως σύνολο αποτυγχάνει να προχωρήσει σε μια ουσιαστική αναδιάρθρωση του υπαρκτού πλαισίου. Και αυτή δεν είναι η μόνη αποτυχία της Κυβέρνησης, η οποία με τις πολιτικές της στον τομέα των μεταφορών έχει αποτύχει συνολικά να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που τίθενται σε ό,τι αφορά και την οδική ασφάλεια αλλά και τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Πέρκα.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Νίκης κ. Κομνηνός Δελβερούδης.

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο προτεινόμενος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει σε πολλά σημεία σωστή κατεύθυνση ομολογουμένως, αλλά σίγουρα επιδέχεται πολλές βελτιώσεις και δυστυχώς νομίζουμε ότι δεν λάβατε υπ' όψιν τις πολλές παρατηρήσεις των φορέων, αλλά και της Αντιπολίτευσης, εκτός από λίγες εξαιρέσεις που διαπιστώνουμε τώρα και αυτό είναι πολύ αισιόδοξο μήνυμα.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι -αν μου επιτρέπεται η έκφραση- ο πιο καθημερινός νόμος, που βρίσκει εφαρμογή, δηλαδή, στην καθημερινότητα και άμεσα στις ζωές μας και φυσικά στις ζωές των συνανθρώπων μας. Από τη στιγμή που μπαίνουμε στο αμάξι και πιάνουμε το τιμόνι, μπορεί να είμαστε είτε θύματα είτε θύτες. Δεν μπορεί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας να καταρτίζεται χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν οι παρατηρήσεις των φορέων και των κομμάτων φυσικά. Κι αν οι προτάσεις δεν γίνονται αποδεκτές, καλό θα είναι να έχουμε μια επαρκή αιτιολόγηση για τον λόγο της απόρριψής τους. Ακούστηκαν πολύ αξιόλογες προτάσεις.

Όσον αφορά στο ζήτημα της κυκλοφορίας στις λεωφορειολωρίδες, θεωρούμε εσφαλμένο τον αποκλεισμό των ταξί, των οποίων περιφρονείται ο κοινωνικός ρόλος και η εξυπηρέτηση από αυτά μεγάλου μέρους των συμπολιτών μας, ιδιαίτερα των ΑμεΑ, ηλικιωμένων και ανθρώπων που έχουν διάφορα κινητικά προβλήματα. Ο περιορισμός των τριάντα δευτερολέπτων είπαμε και στις επιτροπές ότι είναι επικίνδυνος, διότι δεν επαρκεί μισό λεπτό να επιβιβαστεί ή να αποβιβαστεί ένας πελάτης, ειδικότερα αν είναι ηλικιωμένος ή αν έχει κινητικές δυσκολίες. Αν πρέπει να δοθούν ρέστα, αν η συναλλαγή γίνεται με κάρτα και το διαθέσιμο δίκτυο τηλεφωνίας δεν είναι σταθερό, αν υπάρχουν αποσκευές, καταλαβαίνουμε όλοι ότι τα τριάντα δευτερόλεπτα δεν επαρκούν και με αυτόν τον τρόπο πάνω στη βιασύνη μπορεί να προκληθούν ατυχήματα. Συνήθως τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται όταν βιαζόμαστε.

Όπως είπαμε και στις επιτροπές, το άρθρο 55 που αφορά αυτό το συγκεκριμένο θέμα είναι το μεγαλύτερο μειονέκτημα του νομοσχεδίου και μας βρίσκει πλήρως αντίθετους. Η πρότασή μας για ελεύθερη διέλευση των ταξί στις λεωφορειολωρίδες παραμένει σταθερή, όπως και η πρόταση για ρητή πρόβλεψη στο άρθρο 55 για διέλευση από τις λωρίδες ειδικών κατασάσεων, όπως μεταφορά τραυματιών ή εγκύων γυναικών να προβλέπεται στον νόμο.

Αυτό που πρέπει να γίνει, κατά τη γνώμη μας -το ξαναείπαμε- για να υλοποιηθεί ο σκοπός της ύπαρξης των λεωφορειολωρίδων είναι να μην μπαίνουν σε αυτές όλοι οι υπόλοιποι. Επειδή έχουμε αρχίσει να συζητάμε εδώ και μια βδομάδα αυτό το νομοσχέδιο

και πάμε σε δεύτερη τώρα, αρχίζω και παρατηρώ όλο και περισσότερο ότι είναι συνεχώς γεμάτη η λωρίδα του λεωφορείου από ΙΧ. Δεν είναι η λύση να βγάλουμε έξω τους επαγγελματίες των ταξί. Για να γίνει αυτό, δηλαδή να διαφυλάξουμε τη γρήγορη διέλευση των λεωφορείων, πρέπει να γίνονται αποτελεσματικοί έλεγχοι. Αν δεν μπορείς να ελέγξεις την εφαρμογή ενός νόμου, δεν μπορείς και να τον αξιολογήσεις. Κι αν δεν μπορείς να τον αξιολογήσεις, τότε δεν νομίζω ότι υπάρχει λόγος να υπάρχει.

Αυτές οι μικρές διορθώσεις που προτείνουμε και θέλουμε να επιτευχθούν μπορεί να φαίνονται επουσίωδες, αλλά παίζουν μεγάλο ρόλο στην καθημερινότητα των πολιτών κι εμείς έχουμε ηθικό χρέος από τη θέση που μας έδωσε ο λαός να τον εκπροσωπούμε να μεριμνούμε και γι' αυτές τις λεπτομέρειες που θα βελτιώσουν την καθημερινότητά του.

Ένα ζήτημα που δεν θίγει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι η παράνομη κατάληψη των πεζοδρομίων, ώστε να καθίστανται απροσπέλαστα, είτε από μόνιμες κατασκευές, όπως σκάλες, αυθαίρετες επεκτάσεις των κτιρίων, είτε από στάθμευση αυτοκινήτων, μηχανών, πατινιών κ.λπ.. Όλοι μας αντιμετωπίζουμε αυτό το πρόβλημα και ιδιαίτερα οι άνθρωποι με κινητικές δυσκολίες, που δυσκολεύονται ή αδυνατούν να ελιχθούν στο οδόστρωμα. Μπορεί αυτές οι αυθαίρετες κατασκευές φυσικά να μην αφορούν εσάς, να είναι κατά βάση πολεοδομικές παραβάσεις, αλλά αφορούν άμεσα και την κυκλοφορία, γιατί αναγκάζουν τους πεζούς, που θα έπρεπε να περπατούν στο πεζοδρόμιο, να κατεβαίνουν και να κυκλοφορούν στο οδόστρωμα και να έχουμε διάφορα τροχαία συμβάντα.

Ομοίως, δεν υπάρχει πρόβλεψη για τα πατίνια και τις λεγόμενες «γουρουνες», τις τετράτροχες αυτές τις μηχανές, οι οποίες προκαλούν κάθε χρόνο στα νησιά μας πάρα πολλά ατυχήματα και θα έπρεπε να υπήρχαν προβλέψεις με αυστηρά όρια, πολύ περισσότερο για τα πατίνια που τα χειρίζονται ανήλικοι. Μιλάμε για ηλικίες των δεκαπέντε χρονών. Τώρα αν το πάρει αυτός που είναι δεκατριών ή δεκατεσσάρων, ποιος θα το ελέγξει; Η χρήση τους γίνεται περισσότερο από ανήλικους. Καλύτερα εμείς να τους στερήσουμε τα ηλεκτρικά πατίνια, παρά να θρηνούμε μετά.

Επισημάναμε και στην τελευταία συνεδρίαση της επιτροπής ότι στην Αθήνα αυτή τη στιγμή κυκλοφορούν περίπου τέσσερις με πέντε χιλιάδες ηλεκτρικά πατίνια. Παρ' όλα αυτά, ο νέος κώδικας δεν αντιμετωπίζει κανένα από τα σοβαρά προβλήματα που προκαλεί η χρήση των πατινιών, όπως η άναρχη στάθμευσή τους. Εκεί που τελειώνει η διαδρομή του, το αφήνει εκεί και φεύγει. Δεν κοιτάει αν είναι δρόμος που περνάνε οι τυφλοί συνάνθρωποί μας, αν είναι πεζοδρόμιο, αν είναι ράμπες ΑμεΑ. Προκαλούν εμπόδια στην κυκλοφορία των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία.

Επίσης, δεν υπάρχει πρόβλεψη για κατάλληλες υποδομές με ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας που θα κινούνται τα πατίνια και σταθμούς στάθμευσης για την ομαλή ένταξη των πατινιών στο κυκλοφοριακό δίκτυο με αποτελέσματα να αυξάνονται οι παραβάσεις και ο κίνδυνος ατυχημάτων. Η Δημοτική Αστυνομία επιβεβαίωσε ότι τον Μάρτιο του 2025 καταγράφηκαν ογδόντα οκτώ παραβάσεις, ενώ τον Απρίλιο αριθμός αυτός έφτασε τις εκατόν ενενήντα επτά.

Η αστυνομία φυσικά είναι ελλιπής, παρ' όλο που υπάρχουν κανόνες για τη χρήση των πατινιών. Η εφαρμογή τους είναι περιορισμένη λόγω έλλειψης επαρκούς αστυνόμευσης. Αυτό αποτελεί μια ακόμα παράλειψη του νομοσχεδίου, ότι δηλαδή δεν προβλέπει στοχευμένους ελέγχους. Όλοι μας διατυπώσαμε στην επιτροπή το αυτονόητο, δηλαδή ότι χωρίς ελέγχους, όπως είπα και προηγουμένως, και χωρίς πιστώσεις των παραβάσεων, ο κώδικας δεν έχει καμία αξία.

Θα ήταν ένα θετικό σημείο, επίσης, η καθιέρωση σχεδόν μόνιμων ελέγχων στους δρόμους έξω από νυχτερινά κέντρα, όπου ξέρουμε όλοι ότι όλη η νεολαία μας και όχι μόνο διασκεδάζει και γίνεται χρήση αλκοόλ. Η διενέργεια δειγματοληπτικών ελέγχων για την υπέρβαση του ορίου στην κατανάλωση αλκοόλ νομίζω ότι θα λειτουργεί αποτρεπτικά και σίγουρα θα γλιτώναν ανθρώπινες ζωές.

Την Τροχαία δεν πρέπει να την έχουμε απλά για να κόβει κλήσεις για παράνομη στάθμευση για να έχει το κράτος έσοδα. Πρέ-

πει να γίνεται κι αυτό, αλλά αν έχει μόνο αυτή την αρμοδιότητα, πρέπει να την ονομάσουμε «φορολογική υπηρεσία» και όχι Τροχαία ή Αστυνομία. Κι επειδή η πρόληψη είναι καλύτερη από τη θεραπεία, η καλύτερη υπηρεσία που θα μπορούσε να κάνει η Τροχαία είναι να αποτελεί τον αποτρεπτικό παράγοντα για τον οδηγό που σκοπεύει να βγει έξω να διασκεδάσει, να θεωρεί ότι η ψυχαγωγείται με αυτόν τον τρόπο καταναλώνοντας αλκοόλ και να πιάσει το τιμόνι και να βγει έξω στον δρόμο.

Όμως, το νομοσχέδιο αυτό δεν αφορά μόνο στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αλλά και σε κάποιες άλλες διατάξεις. Επειδή έχουμε αναφερθεί διεξοδικά σε όλες τις επιτροπές, να αναφερθούμε και σε αυτά λίγο. Αυτές οι άσχετες διατάξεις προστέθηκαν μετά τη δημόσια διαβούλευση -που το τονίζουμε συνεχώς ότι είναι μια κακή τακτική νομοθέτησης από την Κυβέρνηση- και μετάξυ αυτών των διατάξεων προστέθηκαν και διατάξεις που αφορούν την υπαίθρια διαφήμιση, οι οποίες σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση αποσκοπούν -μας λέει το Υπουργείο- «στην υιοθέτηση μέτρων για την καταπολέμηση φαινομένων παράνομης διαφήμισης, για την ενίσχυση της διαφάνειας και για την ορθολογική ρύθμιση ενός τομέα που συνδέεται με την οικονομική δραστηριότητα, αλλά και τη δημόσια ασφάλεια». Αναφέρομαι στα άρθρα 116 ως 121, με τα οποία δεν νομίζω ότι αντιμετωπίζεται το ζήτημα της παράνομης υπαίθριας διαφήμισης, το οποίο δεν είναι απλώς θέμα αισθητικής ή πολεοδομικό, αλλά είναι κατ'εξοχήν ζήτημα κράτους δικαίου και κοινωνικής υπευθυνότητας.

Η αυθαίρετη κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ιδιωτικό συμφέρον μάς δείχνει τη σχέση της εκάστοτε εξουσίας με τα οικονομικά συμφέροντα και κυρίως την κουλτούρα μας. Άρα το κράτος αν ενδιαφέρεται πραγματικά για τη δημόσια τάξη, τη δημοκρατία, τον σεβασμό των δημόσιων χώρων στον οποίο ζούμε καθημερινά, τότε θα πρέπει να προστατεύσει τον ίδιο τον δημόσιο χώρο και όχι να δίνεται η δυνατότητα όπως προβλέπεται στους ΟΤΑ να παραχωρούν -λέει- δημόσιους χώρους για υπαίθρια διαφήμιση με ισχύ ακόμα και για δώδεκα χρόνια.

Η αιτιολογία για την επέκταση της διάρκειας ισχύος της απόφασης του εκάστοτε δημοτικού συμβουλίου για τον καθορισμό των χρόνων υπαίθριας διαφήμισης από τρία σε δώδεκα χρόνια προφανώς και δεν μας καλύπτει. Λέτε συγκεκριμένα ότι η ρύθμιση αυτή του άρθρου 117 έχει ως στόχο τη μείωση του διοικητικού φόρτου, την απλοποίηση της διαδικασίας και τη διαμόρφωση σταθερού πλαισίου που ευνοεί την προσέλκυση επενδύσεων και την αποδοτική αξιοποίηση των χώρων. Όμως εμείς γνωρίζουμε ότι η υπαίθρια διαφήμιση αποτελεί πεδίο με μεγάλα οικονομικά συμφέροντα διαφημιστικών εταιρειών, δήμων και ιδιωτών, οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα πλέγμα συμφωνιών συχνά χωρίς διαφάνεια. Η ενοικίαση ταρατσών, η τοποθέτηση διαφημίσεων σε στάσεις λεωφορείων ή σε κάδους απορριμμάτων γίνονται χωρίς κανέναν έλεγχο.

Επίσης, με το άρθρο 119 φέρνεται ρυθμίσεις για τις διαφημίσεις οι οποίες διενεργούνται από τον αέρα, θυμίζοντάς μας την απαράδεκτη και προσβλητική διαφήμιση γνωστής εταιρείας αθλητικών ειδών και συγκεκριμένα ενός παπουτσιού πάνω από τον Παρθενώνα. Ο Ιερός Βράχος χρησιμοποιήθηκε ως φόντο για την εξύμνηση του καταναλωτισμού και της εμπορευματοποίησης, με το Υπουργείο Πολιτισμού να δηλώνει άγνοια -λέει- για το περιστατικό, γεγονός που γεννά ερωτήματα και επιβεβαιώνει αυτά που λέγαμε προηγουμένως. Πώς είναι δυνατόν το Υπουργείο Πολιτισμού να μη γνώριζε ότι θα γίνει μια τέτοια επίδειξη στην καρδιά της πολιτιστικής μας κληρονομιάς; Έρχεται εκ των υστέρων να καλύψετε τις ευθύνες σας, θέτοντας ως μόνους αρμόδιους και υπεύθυνους τους δήμους και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, χωρίς να προβλέπεται ούτε καν γνωστοποίηση της άδειας στο Υπουργείο Πολιτισμού.

Στο νομοσχέδιο αυτό υπάρχει και το άρθρο 124 με το οποίο δίνεται παράταση έως την 31^η Δεκεμβρίου 2025 για τη σύναψη συμβάσεων εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου. Για ποιον λόγο; Για την κάλυψη αναγκών που αφορούν σε έργα αποκατάστασης βλαβών των υποδομών σε περιοχές που επλήγησαν το 2023, από τις κακοκαιρίες «Daniel» και «Elias». Αυτά αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση. Ο κύριος Υπουργός μου απάντησε στην προτελευταία συνεδρίαση της επιτροπής ότι έχουν

υπογραφεί αυτές οι συμβάσεις μετά τις 28 Απριλίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στις 28 Απριλίου.

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ: Ναι, στις 28 Απριλίου.

Δεν μπορούμε να καταλάβουμε τότε γιατί φέραμε αυτήν τη διάταξη. Δεν είναι αξιο απορίας αυτό, εφόσον δεν υπάρχει λόγος ούτε να παρατείνουμε την ημερομηνία; Εφόσον έχουν υπογραφεί, τη διάταξη γιατί τη φέρνουμε; Ακόμα και αν είναι έτσι, όμως, είναι δυνατόν από το '23, οι ανάγκες των ανθρώπων περάσανε τόσο καιρό μέσα στο νερό και οι συμβάσεις υπεγράφησαν μόλις τον Απρίλιο του '25. Αν νομίζουμε ότι αυτό έχει να κάνει με άμεση λειτουργία του επιτελικού κράτους, ο καθένας βγάζει τα συμπεράσματά του.

Επίσης, για το άρθρο 123 -το επισήμανα και αυτό στην τρίτη συνεδρίαση της επιτροπής-, καταργούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων τα αναπληρωματικά μέλη τα οποία προβλεπόντουσαν μέχρι τώρα για κάθε τακτικό μέλος, με την αιτιολόγηση ότι έτσι θα καταστεί -λέει- δυνατή η άσκηση των αρμοδιοτήτων της υπό όρους σταθερότητας. Δηλαδή, με τα αναπληρωματικά μέλη δεν υπήρχε σταθερότητα. Μιλάμε για μια ανεξάρτητη αρχή, νομοθετικά προβλεπόμενη βέβαια, η οποία θα πρέπει πρωτίστως να προστατεύεται ως προς την προσωπική και λειτουργική της ανεξαρτησία και των μελών της.

Όμως εδώ βλέπουμε την Κυβέρνηση να παρακάμπτει για άλλη μια φορά τις διατάξεις που αφορούν στην ανεξαρτησία των ανεξάρτητων αρχών για τις οποίες θα λέγαμε ότι «βγάζει σπιράκια» η παρούσα Κυβέρνηση και προσπαθεί με κάθε τρόπο να τις ελέγξει. Διότι να θυμίσουμε ότι η θητεία της νυν διοίκησης της ΡΑΣ έχει λήξει, οπότε αυτό που γίνεται αντιληπτό με αυτήν την επιδίωξη είναι ότι όσο λιγότερα μέλη τόσο μεγαλύτερος έλεγχος και φυσικά και πιο εύκολος.

Κλείνοντας, να πούμε ότι μας κοινοποιήθηκε ένα αρχείο με στατιστικούς πίνακες για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα το οποίο εστάλη από το γραφείο του κυρίου Υπουργού. Στους πίνακες αυτούς γίνεται αναφορά στα στοιχεία για το 2023, τα οποία φυσικά δείχνουν μια μικρή βελτίωση στην κατάταξη της χώρας από την τέταρτη στην έκτη θέση, όμως δεν γίνεται αναφορά στα προκαταρκτικά στοιχεία του 2024, σύμφωνα με τα οποία η Ελλάδα είναι η τρίτη χώρα, μετά τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία, με τον υψηλότερο αριθμό θανάτων, αφού το 2024 καταγράφηκαν 64 θάνατοι από τροχαία ατυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκους, αριθμός πολύ μεγαλύτερος από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι 44 θάνατοι. Σε σχέση μάλιστα με το 2023 καταγράφεται και μικρή αύξηση του αριθμού των θανάτων σε ποσοστό 4%.

Εμείς σε κάθε περίπτωση ευχόμαστε και ευελπιστούμε τα τροχαία συμβάντα -σεβόμαστε αυτό που μεταφέρατε από τους ανθρώπους που έχουν τέτοια συμβάντα- να μη διενιστούν και να πάψουν να χάνονται ανθρώπινες ζωές άδικα στην άσφαλτο. Ελπίζουμε ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, παρά τις προβληματικές του ρυθμίσεις σε ορισμένα σημεία για τις οποίες τοποθετηθήκαμε στις συνεδριάσεις, να συμβάλει τα μέγιστα προς αυτήν την κατεύθυνση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Δελβερούδη.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Αδαμάντιος Καραναστάσης.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Χαιρετώ κάτω, γιατί δεν έχω παίξει ακόμα σε άδειο θέατρο στη ζωή μου, θα παίξουμε σήμερα σε άδεια Βουλή. Ευχαριστώ βέβαια την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Πλεύσης Ελευθερίας που είναι σύσσωμη πάλι εδώ, οριακά σχεδόν όσο οι υπόλοιποι και «πολλώ» και «ευ». Βέβαια σε λίγο θα γεμίσουν τα έδρανα εδώ για να χειροκροτήσουμε τον Πρωθυπουργό, αλλά να θυμίσω ότι εδώ είμαστε για τους πολίτες όχι για τον Πρωθυπουργό. Τέλος πάντων! Δεν είναι «τέλος πάντων», είναι ένα παράπονο της κοινωνίας αυτό που μας το λέει συνέχεια, δεν είναι δικό μου. Απλώς εμείς είμαστε μέσα στην κοινωνία συνέχεια.

Ξεκινάω με το νομοσχέδιο. Είπαμε εξαρχής για το νομοσχέδιο

αυτό ότι έχει έναν σαφή, εκσυγχρονιστικό χαρακτήρα σε μια εποχή που αλλάζουν τα πράγματα -έχει να συμβεί πάρα πολύ καιρό αυτό-, καθημερινά και από εδώ και μετά θα αλλάζουν πολύ περισσότερο, χωρίς να ξέρουμε πώς θα είναι κοινωνία μας του χρόνου ή σε έξι μήνες ή σε δύο χρόνια. Όμως, υπάρχει ένα μεγάλο αναίρετικό «αλλά». Αλλά, όπως είπα πάρα πολλές φορές στις επιτροπές μας -και στις συνεδριάσεις για το νομοσχέδιο-, ήμασταν μια επιτροπή, η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας που κάναμε πάρα πολλή δουλειά επί δύο χρόνια, μια πάρα πολύ σημαντική δουλειά. Μπορεί να έκαναν και άλλες επιτροπές -και σίγουρα έκαναν- σημαντικές δουλειές, απλώς το χαρακτηριστικό αυτής της επιτροπής είναι ότι κάναμε δουλειά μέσα σε ένα πολύ φιλικό, αρμονικό, διακομματικό περιβάλλον. Πάρα πολλές προτάσεις από όλους, ακουστήκαν πολύ σοβαρά πράγματα, καλέστηκαν άνθρωποι, σωματεία, άνθρωποι που είχαν πάθει ατυχήματα, άνθρωποι που είχαν πράγματα να πουν και ακούστηκαν από όλους μας όσοι είναι εδώ και κάποιοι είναι και ειδικοί -ο κ. Κοτίδης είναι ειδικός, είναι εκπαιδευτής-, ακούστηκαν πολύ σημαντικά πράγματα, τα οποία εξακολουθούν να μη λαμβάνονται υπ' όψιν στο νομοσχέδιο. Μου το λένε και άνθρωποι που βλέπουν τις επιτροπές μας, αυτές που κάναμε. Μου λένε: «Διαμαντή, πες τα». «Δίκιο έχεις». Τι κάνουμε στις επιτροπές; Γιατί συνεδριάζουμε δύο χρόνια; Γιατί; Ποιον κοροϊδεύουμε; Γιατί συνεδριάζουμε; Γιατί υπάρχουν αυτές οι επιτροπές, αν δεν λαμβάνεται τίποτα υπ' όψιν; Και εξακολουθούμε να μη λαμβάνουμε τίποτα υπ' όψιν απ' όσα έχουμε πει.

Επαναλαμβάνω κάποιες προτάσεις μας. Όλο αυτό δεν είναι παράπονο δικό μου, δεν έχω κάποια διάθεση να πω ότι τα λέω σοφά ή τα λέω καλά, αλλά λέμε κάποια πράγματα. Μας είχε πει ο πρώην πρόεδρος της επιτροπής ότι όλες οι προτάσεις θα πάνε στον Πρωθυπουργό, θα σταλεί PDF με τις προτάσεις μας και θα πάνε στον Πρωθυπουργό. Είπε ο κύριος Υπουργός ότι τις έχει αυτές τις προτάσεις. Πού είναι; Γιατί δεν τις βλέπουμε στο νομοσχέδιο; Καμία, από κανέναν.

Είπαν όλοι σήμερα, εξαιρετικές προτάσεις από όλα τα κόμματα. Και τα λέμε έτσι και λέμε, α, ένα «παρών», ένα «ναι», ένα «όχι» μετά και φύγαμε, πάμε για καφέ.

Επιδότηση κράνους. Επιμένω. Επιδότηση κράνους. Πρόταση να επιδοτείται το κράνος μηχανής. Να μη φεύγει μηχανή από την αντιπροσωπεία χωρίς κράνος. Δεν φεύγει αυτοκίνητο από αντιπροσωπεία χωρίς ζώνη ασφαλείας. Γιατί να φεύγει μηχανή χωρίς κράνος; Δεν ζυγίζουμε τα κουκιά μας αν έχουμε λεφτά στην τσέπη, αφού αγοράσουμε μηχανή. Είναι θέμα ασφάλειας. Το κράτος ρίχνει ένα πρόστιμο αν δεν έχεις κράνος και πρέπει είτε στην αντιπροσωπεία είτε στον αναβάτη να παρέχει αυτήν την επιδότηση. Όπως αντίστοιχα τα αυτοκίνητα έχουν ζώνες ασφαλείας. Για εμάς είναι απολύτως αυτονόητο, όπως υπάρχουν και άλλα αυτονόητα τα οποία δεν έχουν ληφθεί υπ' όψιν. Είναι αυτονόητο για μένα να μην αφαιρείται η άδεια σε ένα παράπτωμα του αυτοκινήτου, δεδομένου ότι ένα οικογενειακό αυτοκίνητο το οδηγούν και άλλοι. Και έτσι χάνεται ένα οικογενειακό αυτοκίνητο να αφαιρείται το δίπλωμα.

Υπάρχει και κάτι άλλο το οποίο θα σας φανεί λίγο παράταιρο, αλλά εγώ το σκέφτομαι εδώ και χρόνια. Εγώ είμαι κάτοχος δύο κατηγοριών, μηχανής μεγάλου κυβισμού και αυτοκινήτου. Έχω δώσει δύο φορές δίπλωμα, έχω δώσει δύο παράβολα, τα έχω κάνει όλα νόμιμα. Αν κάνω κάποιο παράπτωμα με το αυτοκίνητό μου, σε μια εποχή που όλα είναι ηλεκτρονικά, να μου αφαιρεθεί ηλεκτρονικά η δυνατότητα να οδηγώ αυτοκίνητο και για έξι μήνες να είμαι με τη μηχανή μου. Γιατί αφαιρείται συνολικά το δίπλωμα; Αφού έχω δώσει δύο φορές, έχω δύο ικανότητες. Τέλος πάντων, όλα αυτά είναι κάπως αυτονόητα στο μυαλό μου. Αφαιρείται, λέει, το δίπλωμα. Μα, εγώ έχω δώσει για τρεις κατηγορίες. Να μου αφαιρεθεί από αυτήν την κατηγορία, την επαγγελματική, να οδηγώ μόνο σκουτεράκι για έξι μήνες και να εξυπηρετούμαι, για το μέγα παράπτωμα που έκανα.

Μαθήματα Ειδικής Αγωγής. Πάρα πολύ σημαντικό, το λέμε όλοι και επαναλαμβανόμαστε. Αναφέρεται αορίστως η συμβολή στη διαπαιδαγώγηση, όχι όμως η υποχρεωτική διδασκαλία από το δημόσιο. Η πρότασή μας είναι εισαγωγή ρητής διάταξης για υποχρεωτική εβδομαδιαία ενότητα Κυκλοφοριακής Αγωγής από

την πρωτοβάθμια έως και τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

Ανεπαρκείς υποδομές. Μίλησαμε και γι' αυτό. Άρθρο 13 και 51. Δεν υπάρχει καμία συνολική πρόβλεψη αναβάθμισης οδικών υποδομών. Πρόβλεψη ειδικού χρηματοδοτικού πλαισίου με χρονοδιάγραμμα εκσυγχρονισμού επιστοπιδύνων διασταυρώσεων, σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση και Υπουργείο Υποδομών.

Κίνητρα για ανανέωση οχημάτων. Δεν υπάρχει γενικό πλαίσιο κινήτρων. Μόνο περιορισμένες προβλέψεις για τα ταξί. Επέκταση των κινήτρων σε όλο τον στόλο με κριτήρια ηλικίας, ασφάλειας και ρύπων. Προγράμματα απόσυρσης και επιδοτήσεις ηλεκτροκίνησης.

Προστασία δεδομένων. Το είπαμε και στις επιτροπές μας. Πάρα πολύ σημαντικό. Υπάρχει γενική αναφορά στο GDPR χωρίς συγκεκριμένους μηχανισμούς εποπτείας. Αναλυτική ενσωμάτωση στον νόμο του GDPR, μέσω ανεξάρτητου φορέα ελέγχου για τα δεδομένα που συλλέγονται από κάμερες και συστήματα επιτήρησης. Είναι κάτι που θα το βρούμε μπροστά μας. Η τεχνολογία τρέχει, θα το βρούμε μπροστά μας. Πρέπει να τα προβλέπουμε αυτά.

Επανεκπαίδευση οδηγών. Το έχουμε πει όλοι, το είπε ο κ. Κοτίδης, το λέμε συνέχεια. Επανεκπαίδευση οδηγών. Δεν προβλέπεται καθολική επανεκπαίδευση για παραβάτες, επαγγελματίες ή ηλικιωμένους οδηγούς. Δημιουργία μηχανισμού περιοδικής επανεκπαίδευσης με ψηφιακή πιστοποίηση για κρίσιμες κατηγορίες: Ταξί, νταλίκες, επαναλαμβανόμενες παραβάσεις.

Διαφθορά στις εξετάσεις. Το λέω συνέχεια χωρίς φόβο και με πολύ πάθος. Το λέω μέσα από τη Βουλή, το λέω και από το Βήμα της Ολομέλειας. Υπάρχει αυτή η «μαφία», αυτή η διαφθορά στα δίπλωμα. Γνωρίζουμε όλοι μας ότι κάποιος μπορεί, έχει τη δυνατότητα να αγοράσει δίπλωμα, με αποτέλεσμα να κυκλοφορούν αυτοί οι «χάροι» στους δρόμους, αυτοί οι άνθρωποι που δεν ξέρουν να οδηγούν και τους βλέπουμε καθημερινά. Έχω σταματήσει να οδηγώ τη μηχανή μου έναν χρόνο πια από τον φόβο αυτών, από τα παιδάκια που είναι εξαπλωμένα και με αλουμίνια πάνω, από τα αυτοκίνητα πάνω σε διαβάσεις, από τα STOP που περνάνε. Δεν ξέρουν τι είναι STOP, δεν ξέρουν κανέναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Το φαινόμενο εντάθηκε επί κορωνοϊού, εντάθηκε τότε που ο κόσμος δεν έπαιρνε τα μέσα μαζικής μεταφοράς και έπαιρνε ένα δίπλωμα. Και όλοι ξέρουμε πώς μπορεί να το πάρει.

Πρέπει να υπάρξει -και το είπαμε πάρα πολλές φορές στις επιτροπές μας και συμφωνήσαμε σε αυτό, νομίζω- επανεκπαίδευση και -γιατί όχι;- μάλιστα επανεκπαίδευση όλων μας με ένα μικρό παράβολο, ηλικιακά, χρονικά -πότε πήραμε το δίπλωμα- και ένα νέο σύστημα εξετάσεων εκσυγχρονισμένο, με παρακολούθηση, με κάμερες, με ανώνυμο σύστημα καταγγελιών, αξιολόγηση εξεταστών, κυρώσεις για πιθανές δωροδοκίες, ένα νέο σύστημα το οποίο θα ελέγχει τις εξετάσεις και θα παρέχεται ένα βίντεο το οποίο είναι διαθέσιμο σε όλους.

Ισόπεδες διαβάσεις τρένων. Το είπαμε και αυτό. Δεν γίνεται καμία αναφορά σε αναβάθμιση ή ασφάλιση σιδηροδρομικών διασταυρώσεων. Πρόταση ειδικού άρθρου με χρονοδιάγραμμα για μετατροπή επικίνδυνων ισόπεδων διαβάσεων σε ανισόπεδες.

Αντικοινωνικές παραβάσεις, άρθρα 106-108. Οι παραβάσεις κατηγοριοποιούνται αλλά δεν διαφοροποιούνται οι αντικοινωνικές παραβάσεις: ράμπες ΑμεΑ, αντικοινωνική στάθμευση. Δημιουργία ειδικής κατηγορίας αντικοινωνικών παραβάσεων με πολλαπλές ποινές, δημόσια καταγραφή παραβατών, πλατόφρμα μαύρης λίστας με επαναλαμβανόμενα περιστατικά.

Πολιτισμός έναντι της τιμωρίας, το λέω συνέχεια. Πρέπει να δοθεί το παράδειγμα. Και το παράδειγμα θα δοθεί αρχικά από τα Σώματα Ασφαλείας. Τα Σώματα Ασφαλείας αυτήν τη στιγμή θεωρούν ότι είναι υπεράνω του νόμου, ενώ πρέπει να τηρούν τον νόμο, να είναι ο νόμος. Είναι πάρα πολύ σημαντικό σε όλες τις προηγμένες κοινωνίες, το ξέρουμε όσοι ταξιδεύουμε, τα Σώματα Ασφαλείας να δίνουν το παράδειγμα. Είναι εκεί να σταματήσουν πρώτοι στη διάβαση, να σταματήσουν πρώτοι στο STOP, πρώτοι στο κόκκινο. Εδώ έχουμε το φαινόμενο πια που είναι ανεξέλεγκτο, τα Σώματα Ασφαλείας να μην υπολογίζουν τίποτα, να περνάνε ελεύθερα από παντού και ενίοτε να βαράνε και μια σειρήνα

λίγο πριν το φανάρι, να γελάνε και να περνάνε και να κάνουν πλάκα τους υπόλοιπους. Φυσικά, έτσι θα περάσουν και όλοι οι υπόλοιποι με κόκκινο. Φυσικά, έτσι δίνουμε το παράδειγμα και πρέπει το παράδειγμα αυτό να το δώσουμε όλοι μας. Βέβαια, δεν είμαστε εδώ όλοι μας, είμαστε πάρα πολύ λίγοι. Αλλά εδώ μέσα, αυτοί που με κάποιον τρόπο έχουμε εκλεγεί, να δίνουμε το παράδειγμα, όλοι μας, είμαστε οι Βουλευτές, το παράδειγμα στις διαβάσεις, στα κόκκινα, στους λεωφορειοδρόμους, παντού. Εμείς πρώτα.

Και, φυσικά, να υπάρξει πρόβλεψη για τα Σώματα Ασφαλείας. Να σταματήσει αυτό το ανεξέλεγκτο φαινόμενο της αυθαιρεσίας πάνω στους νόμους, να τηρούν τον νόμο, να είναι ο νόμος και να δίνουν το παράδειγμα σε όλη την κοινωνία.

Εισαγωγή πλαισίου πειθαρχικού ελέγχου για καταχρήσεις. Διαδικασία επώνυμης ή ανώνυμης καταγγελίας στην Εθνική Αρχή Οδικής Ασφάλειας, άρθρο δεοντολογίας για αιρετούς και ένστολους με εκστρατεία δημόσιας προβολής υποδειγματικής οδηγικής συμπεριφοράς.

Ταξί. Είπαμε για τα ταξί. Δυστυχώς κάποια στιγμή μονοπώλησαν το ενδιαφέρον τα ταξί. Εμείς είμαστε υπέρ της κίνησης των ταξί σε λεωφορειοδρόμους. Δυστυχώς αυτό το θέμα κατέληξε να είναι το διακύβευμα του νομοσχεδίου. Αλλά είμαστε υπέρ για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Πιστεύουμε ότι η κίνηση των ταξί στους λεωφορειοδρόμους, μόνο των ταξί, θα διευκολύνει την κίνηση στον υπόλοιπο δρόμο. Είναι σαφές, το λέμε εδώ και χρόνια, θα διευκολύνει. Ήδη τα ταξί χρησιμοποιούνται ως μέσα μαζικής μεταφοράς, με το χαμηλό κόμιστρο καθώς δεν έχουμε τα κόμιστρα του Λονδίνου και του Παρισιού. Χρησιμοποιούνται με αυτόν τον τρόπο. Γιατί να μη διευκολύνουμε τους ανθρώπους αυτούς και να μη διευκολύνουμε και την κυκλοφορία; Δεν είναι κίνητρο νομίζω η ηλεκτροκίνηση στα ταξί τη στιγμή που δεν ήταν κίνητρο τα 22.000 ευρώ που δεν τα πήρε κανένας, όπως μάθαμε από τον Υπουργό. Θεωρώ ότι είναι αυτονόητο τα ταξί να μπαίνουν στους λεωφορειοδρόμους, με πολύ αυστηρότερες ποινές για όλους τους υπόλοιπους. Γιατί αυτή τη στιγμή, τι έχουμε; Μιλάμε στη Βουλή για τους λεωφορειοδρόμους τη στιγμή που μπαίνουν όλοι και τα ταξί και τα ΙΧ, όλοι. Γίνεται αχαρμός. Χρειάζεται ένα πολύ αυστηρό πλαίσιο, όπως είναι της ΛΕΑ, για τους λεωφορειοδρόμους για τα υπόλοιπα ΙΧ αυτοκίνητα και να μπαίνουν μόνο τα ταξί και τα λεωφορεία.

Υπάρχει το διεθνές παράδειγμα. Έτσι συμβαίνει στις μεγάλες πρωτεύουσες και υπάρχει ένα μπέρδεμα εδώ και μία παρανόηση, γιατί λέμε «τα ταξί εκεί και τα ταξί εκεί». Υπάρχουν πόλεις που έχουν διαφορετικά ταξί. Υπάρχουν τα παραδοσιακά ταξί, τα «επίσημα» που λέμε. Αλλά τα περισσότερα είναι επίσημα. Έχουμε τα παραδοσιακά. Παραδείγματος χάριν, τα μαύρα ταξί στο Λονδίνο μπαίνουν παντού. Αντίστοιχα τα ταξί στη Ρώμη, στο Παρίσι, αντίστοιχα στο Μόναχο, όπου υπάρχει σήμανση καθώς κάποιοι δρόμοι, κάποιοι λεωφορειοδρόμοι δεν έχουν σήμανση. Στη Βαρκελώνη συμβαίνει το ίδιο. Τα παραδοσιακά ταξί διευκολύνονται και μπαίνουν και σε γραμμές τραμ και σε λεωφορειοδρόμους.

Και μιλήσαμε εκτεταμένα και για καμπάνιες ευαισθητοποίησης της κοινωνίας, των πολιτών, εκπαίδευσης. Προσφέρθηκα κι εγώ να προσφέρω μέσα από τη δουλειά μου πολλές φορές. Προσφέρθηκα στις επιτροπές, προσφέρονται και σήμερα να βοηθήσω όσο μπορώ ως σκηνοθέτης, παραγωγός, ηθοποιός, ως και εκατοντάδες άλλα πράγματα που κάνω. Ελπίζουμε κάποια από αυτά -είτε είναι αυτά που ανέφερα επιγραμματικά, υπήρχαν κι άλλα πολλά, κάποια που ακούστηκαν από συναδέλφους- σήμερα να συμπεριληφθούν στο νομοσχέδιο μέχρι να τελειώσει η συνεδρίαση και αυτό αναμένουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καρανασάση.

Και ολοκληρώνουμε τον κύκλο των εισηγητών και ειδικών αγορητών με τον κ. Ιωάννη Κόντη από τους Σπαρτιάτες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό παρ' όλο που έχει κάποια πράγματα τα οποία δεν έχουν

ρυθμιστεί, όπως έχουμε συζητήσει σε επιτροπές, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο χρειαζόταν να υπάρξει με τον τρόπο που έρχεται, με περιορισμό σε ταχύτητες, με διάφορα άλλα θέματα τα οποία μπαίνουν με τις λεωφορειολωρίδες, όχι βέβαια για τους ταξιτζήδες.

Θα πω βασικά τη δική μας σκέψη, όπως την αναπτύξαμε. Για εμάς αυτό που προέχει δεν είναι νόμοι οι οποίοι να επιβάλλουν ποινές ή πρόστιμα. Νόμοι υπάρχουν, όχι μόνο στο κυκλοφοριακό αλλά και σε άλλα θέματα. Δεν πιστεύω ότι ακόμη και η εντατική επιτήρηση μπορεί να βοηθήσει. Δεν μπορούμε να έχουμε έναν αστυνομικό σε κάθε λεωφορειολωρίδα ή μια κάμερα που να φωτογραφίζει. Έγκειται στη συνείδηση των οδηγών. Δυστυχώς, δεν έχουμε αναπτύξει κυκλοφοριακή συνείδηση. Βλέπουμε ότι κάθε μέρα βγαίνουν στον δρόμο και συναγωνίζονται ο ένας τον άλλον είτε ποιος θα προσπεράσει είτε ποιος θα κλείσει τον άλλον για να κερδίσει δέκα μέτρα δρόμου. Δυστυχώς, η συνείδηση αυτή δεν υπάρχει ούτε στα σχολεία μας. Και θα πει κανείς ότι και να υπάρξει, στην πορεία τα ξεχνάνε οι μαθητές όταν ενηλικιωθούν. Πιστεύω ότι θα πρέπει να υπάρχει εντατική κυκλοφοριακή συνείδηση. Να γίνονται μαθήματα στα παιδιά από μικρά δύο ώρες την εβδομάδα ή μία ώρα την εβδομάδα ή μία ώρα κάθε δεκαπέντε μέρες, όπως θέλει το Υπουργείο Συγκοινωνιών σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας. Και όσο ανεβαίνουν σε ηλικία τα παιδιά να τους δείχνουμε και τι προκύπτει από τα ατυχήματα, να τους δείχνουμε πολυτραυματίες, χωρίς φυσικά να προβάλλουμε τον τραυματία, να δείχνουμε καταστάσεις αυτοκινήτων που συγκρούστηκαν έστω και με μικρές θεωρούμενες ταχύτητες, 100 χιλιομέτρων, τα οποία πολλές φορές γίνονται άμορφη μάζα, γιατί δεν προσφέρουν και όλα τα αυτοκίνητα ασφάλεια.

Τα τελευταία χρόνια έχουμε και το κακό ότι έχουν μεγαλώσει σε όγκο και δυνατότητες τα αυτοκίνητα, ειδικά τα ηλεκτρικά, και κάποιος που δεν ξέρει με ένα μικρό γκάζωμα μπορεί να πεταχτεί και να πάει με αστραπιαία ταχύτητα. Δυστυχώς, δεν είναι εκπαιδευμένοι ακόμη στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα οι πολίτες.

Πρόσφατο είναι το παράδειγμα μιας υπέργηρης κυρίας στο Ψυχικό, που βγήκε από το γκαράζ του σπιτιού της και σκότωσε έναν φουκαρά που περνούσε με το μηχανάκι του γιατί αντί να πατήσει φρένο, πάτησε γκάζι, όπως είπα.

Θα πρέπει να υπάρξει συνείδηση των πολιτών, σχετικά με το για ποιον λόγο χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο. Θα πρέπει να υπάρξει στροφή και προς τα μέσα μεταφοράς, τα οποία όμως δεν είναι ακόμα κατάλληλα για να προσφέρουν αυτά που περιμένουν οι πολίτες, όταν καθυστερούν κάποιες γραμμές πάνω από σαράντα και πενήντα λεπτά.

Υπάρχει, λοιπόν, ένας συνδυασμός. Θα πρέπει να φτιαχτούν οι δρόμοι όπου γίνονται πολλά ατυχήματα στην επαρχία. Όπως είπε και ο εκπρόσωπος των περιφερειών, είναι βασικό πρόβλημα οι δρόμοι που συνδέουν νομούς ή μικρές πόλεις γιατί εκεί γίνονται πολλά ατυχήματα, γιατί υπάρχουν στενότητες και τυφλά σημεία.

Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη να φτιαχτούν όλοι οι δρόμοι με τα μπαλώματα. Εδώ βλέπουμε έναν δρόμο που γίνεται σήμερα και αύριο περνάει ένα συνεργείο είτε για ψηφιακή ίνα, είτε για ΟΤΕ ή για οτιδήποτε άλλο, τον ανοίγει, τον κλείνει πρόχειρα με ένα σαμαράκι και μετά τον ξανακλείνει. Αυτοί οι δρόμοι, ειδικά για τις μηχανές, είναι παγίδες θανάτου. Και συνεχίζουμε αυτό το θέμα χωρίς να το λύνουμε.

Επίσης, με την αυξανόμενη βελτιστοποίηση των αυτοκινήτων έχουμε σίγουρα λιγότερους θανάτους, ποσοστιαία αλλά και αριθμητικά. Έχουμε τα τελευταία χρόνια εξακόσιους, επτακόσιους θανάτους από δυστυχήματα έναντι των χιλίων, χιλίων πεντακοσίων παλιότερα, αλλά αυτό αποδίδεται στην ασφάλεια που δίνουν τα αυτοκίνητα τώρα που δεν είχαν σχέση με τα προηγούμενα. Κι αν δούμε τα ατυχήματα σε απόλυτο αριθμό, έχουν σχεδόν διπλασιαστεί. Έχουμε διακόσιες πενήντα χιλιάδες ατυχήματα τον χρόνο, έναντι εκατό χιλιάδων παλαιότερα. Οπότε, αυτοί οι αριθμοί δεν πρέπει να μας ξεγελούν. Ατυχήματα γίνονται και γίνονται κάθε μέρα περισσότερα.

Ήδη από την τελευταία επιτροπή, κύριε Υπουργέ, είχαμε τρία θανατηφόρα ατυχήματα. Στην τελευταία επιτροπή είχαμε την υπάλληλο του δήμου που τη σκότωσε ένα ταξί, είχαμε τη σύγ-

κρουση δύο μηχανών στην Παραλιακή που σκοτώθηκαν δύο επιβάτες και είχαμε κι ένα άλλο, νομίζω χθες. Δηλαδή, κάθε μέρα μετράμε ατυχήματα τα οποία είναι όλα είτε από αμέλεια είτε από κακοτεχνία είτε και από κακή κατάσταση του οδοστρώματος.

Είχα αμφιβολία για τα τριάντα και τα πενήντα χιλιόμετρα. Έψαξα βέβαια κάποιες μελέτες και είδα πως όντως αν πηγαίνεις με πενήντα χιλιόμετρα, έχεις οκτώ φορές περισσότερη δυνατότητα πρόκλησης θανάτου από ότι όταν πηγαίνεις με τριάντα. Στατιστικά με τριάντα χιλιόμετρα είναι 20% οι πιθανότητες θανατηφόρου ατυχήματος, ενώ είναι 80% με πενήντα χιλιόμετρα σε πεζό.

Συνεπώς και σ' αυτό συμφωνούμε, στο να επιβληθούν τα τριάντα χιλιόμετρα σε δρόμους βέβαια που είναι δρόμοι που μπορείς να προχωρήσεις με τριάντα και όχι να πας σε μεγαλύτερους δρόμους που θα πηγαίνεις με πενήντα ή και περισσότερα, όπως είναι η Συγγρού και άλλοι δρόμοι πολλαπλής κυκλοφορίας.

Να πούμε ότι στο θέμα της επανεξέτασης της άδειας των ηλικιωμένων, που είναι το άρθρο 105, αν θυμάμαι καλά, χρειάζεται προστασία από καταχρηστικές ανακλήσεις αδειών. Και, βέβαια, δεν μιλάμε για ανθρωπούς οι οποίοι είναι σε προχωρημένες ηλικίες, με προχωρημένα νοσήματα, αλλά να γίνεται μια εξέταση η οποία θα είναι πραγματική εξέταση και να δίνει τη δυνατότητα εάν ας πούμε -το έχω δει στην Αμερική- φοράς γυαλιά, να λείει η άδεια να οδηγείς με τα γυαλιά και όχι να τα βγάζεις και να φοράς τα γυαλιά ηλίου χωρίς να έχουν τους βαθμούς που απαιτούνται, γιατί κι αυτό είναι σημαντικό.

Σχετικά με το άρθρο 113, αν θυμάμαι καλά, που αφορά την Αυτόματη Ηλεκτρονική Βεβαίωση Παραβάσεων, θέλω να πω τα εξής. Κι εκεί πρέπει να ληφθεί μέριμνα στο να μη γίνουν παρεξηγήσεις, γιατί μπορεί να φωτογραφίζεται το όχημα από πίσω ή η πινακίδα, αλλά υπάρχουν πολλοί τρόποι για να το ξεπεράσουν αυτό. Υπάρχουν τεχνικές, όπως σας είπα και σε μια επιτροπή, οι οποίες παραποιούν ακόμα και το ίδιο το αυτοκίνητο από πίσω ή που τυφλώνουν τις κάμερες. Υπάρχουν ειδικά κόλπα που μπαίνουν σε πινακίδες -τα βάζουν στην Ευρώπη, φανταστείτε εδώ στην Ελλάδα- και τα οποία είναι μαγνητικά και με έναν τρόπο απομαγνητίζονται και πέφτουν αν τους σταματήσουν για έλεγχο.

Σίγουρα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τους ΑμεΑ και την κυκλοφορία τους τόσο πεζών, όσο και εποχούμενων. Να υπάρχουν προτεραιότητες διασταύρωσης, ειδικά σ' αυτούς τους δρόμους που είναι δύσκολοι για την κυκλοφορία. Να θεσμοθετήσουμε επιτέλους το ποιος έχει προτεραιότητα στις πλατείες, όταν μπαίνουμε, γιατί μπορεί να υπάρχει ένας κανόνας, αλλά βλέπουμε ότι σε άλλες πλατείες θεωρείται ότι έχει προτεραιότητα αυτός που έρχεται από δεξιά και σε άλλες αυτός που κινείται μέσα. Υπάρχουν πλατείες και στο Ψυχικό, της Αγίας Σοφίας νομίζω, που είναι ανάποδα από τα δεδομένα κι αυτό μπερδεύει πολλές φορές τους οδηγούς και επαφίεται στην καλή τους πρόθεση, το να μην τρακάρουν κάθε φορά. Αν κι εκεί γίνονται ένα σωρό τρακαρίσματα, γιατί μπαίνουν οδηγόι στο STOP και το περνάνε με ογδόντα χιλιόμετρα. Ψάξτε το σημείο εκείνο. Όπως έδειξα στο Πεντάγωνο για να μπεις στην πλατεία, έχει ένα τεράστιο STOP. Πηγαίνετε μια μέρα να καθίσετε τρία λεπτά. Όλα τα αυτοκίνητα περνάνε με ταχύτητα από εκεί, είναι τρομερό. Και το STOP είναι χειρότερο από κόκκινο.

Νομίζουμε ότι σ' αυτές τις παραβάσεις, ναι, θα πρέπει να υπάρχει με τη δεύτερη ή τρίτη φορά οριστική αφαίρεση του διπλώματος. Κάποιος που το κάνει μία φορά και το επαναλαμβάνει είναι εν δυνάμει υποψήφιος δολοφόνος, γιατί και να μη σκοτώσει το θύμα, μπορεί να του επιφέρει μόνιμη ζημία στην υγεία του. Υπάρχουν πάρα πολλοί άνθρωποι οι οποίοι ζουν σήμερα κάτω από αυτό το βάρος, τραυματισμένοι από ατυχήματα. Είναι χιλιάδες.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι κινείται σε καλά επίπεδα αυτό το νομοσχέδιο. Δεν θέλουμε να φέρουμε αντιρρήσεις. Τα άρθρα για τα οποία έχουμε αντίρρηση θα τα ψηφίσουμε στην κατ' άρθρον ψηφοφορία.

Υπάρχει ένα θέμα με την ταχύτητα διήθηση των δικύκλων, των μηχανών. Είπαμε ότι μπορούν να κάνουν διήθηση όταν είναι δίπλα σταματημένα τα αυτοκίνητα, αλλά στο 99% των περιπτώσεων δεν τηρείται αυτό. Βλέπουμε να γίνεται όχι μόνο μονό-

πλευρη διήθηση, αλλά να γίνεται και «σφήνα», όπως λέμε. Φεύγουν από αριστερά και μπαίνουν δεξιά. Αυτό είναι ένα σύνθετος φαινόμενο. Η υγεία και η σωματική ακεραιότητα του ίδιου του ποδηλάτη ή του μηχανοεποχούμενου έγκειται και στην προσοχή που θα δείξει κάποιο αυτοκίνητο. Και υπάρχουν άνθρωποι που οδηγούν αυτοκίνητο και είναι αφηρημένοι και πιστεύουν ότι πηγαίνουν ευθεία και δεν θα τους ενοχλήσει κανείς.

Πρέπει, λοιπόν, να είμαστε κι εκεί πολύ προσεκτικοί και να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε για να σταματήσει αυτή η κατάσταση.

Τέλος, είναι πολύ σημαντικό για εμάς το να βγουν από την κυκλοφορία οι οδηγοί που επανειλημμένα οδηγούν κάτω από την επήρεια οινοπνεύματος. Μία φορά άντε και να συγχωρεθεί με ένα ποτήρι παραπάνω. Και εξαρτάται από οργανισμό σε οργανισμό το πώς βγάζει την εξέταση και μπορεί άλλοι να επηρεάζονται ακόμα και με ένα ποτήρι, όντως. Εάν, όμως σταματήσουμε έναν οδηγό, ο οποίος για δεύτερη φορά -ή και περισσότερες, είναι πολλοί- συλλαμβάνεται κάτω από την επήρεια οινοπνεύματος, για εμάς και αυτός πρέπει να βγει από την κυκλοφορία. Ναι, πρέπει να βγει, να το τηρούμε. Όχι βγαίνει το λέμε, να βγει. Υπήρχε και αυτό, υπήρχαν και σοβαρές ποινές. Υπήρχε και φυλάκιση. Δεν έχει εφαρμοστεί.

Στη Θεσσαλονίκη πέρσι ή πρόπερσι κάποιος αλλοδαπής καταγωγής σκότωσε μια κοπέλα. Είχε συλληφθεί για το παρόμοιο αδίκημα πριν τρία-τέσσερα χρόνια και ήταν και υπό την επήρεια ουσιών και αλκοόλ και έτρεχε με υπερβολική ταχύτητα, με εκατόν πενήντα χιλιόμετρα. Σκότωσε την κοπέλα, ενώ είχε ξανακάνει το ίδιο.

Λοιπόν, δεν πρέπει να φτάνουμε στο σημείο να βλέπουμε να λένε: «Είχε συλληφθεί και πάλι. Είχε γίνει». Πρέπει να τελειώνει αυτό. Τουλάχιστον, ως προς την άδεια οδήγησης, να τελειώνει. Το αν θα επιβληθούν οι ποινές μετά είναι θέμα δικαστηρίων, Ποινικού Κώδικα. Ας εξαιρέσουμε, τουλάχιστον, το θέμα της κυκλοφορίας στον δρόμο. Να ξέρουν οι πολίτες ότι δεν θα είναι έρμαιο του κάθε ασυνείδητου, ο οποίος βγαίνει βράδυ για να μεθύσει και μετά παίρνει ένα αυτοκίνητο και βγαίνει να «θερίσει». Αυτά είναι τα βασικά θέματα, τα οποία πρέπει και τα ζητάει ο κόσμος.

Επίσης, είπαμε για το θέμα της στάθμευσης αυτοκινήτων σε καίρια σημεία, ειδικά στο κέντρο, τα οποία σε μέρη που στρίβεις για να μπεις στην οδό έχουν παρκάρε σχεδόν στη γωνία και αριστερά και δεξιά και δεν μπορεί να στρίψει κανείς. Έχω δει πάρα πολλές φορές μπλοκαρίσματα εκεί. Εκεί πρέπει η Τροχαία ή οι υπεύθυνοι σε συνεργασία με τον δήμο να κάνουν κάτι, γιατί είναι θέμα κυκλοφορίας και κυκλοφοριακής συνέχειας και αυτό.

Και η ευσυνειδησία δεν καλύπτει όταν υπάρχουν οδηγοί εκεί που τρώνε κάθε μέρα κλήση και παρ' όλα αυτά παρκάρουν έτσι. Το ότι δεν έχουν μέρη να παρκάρουν, δεν σημαίνει ότι θα παρκάρει ο καθένας κάτω από το σπίτι του. Να μην πάρει τρία αυτοκίνητα, που έχει ανθρώπους εδώ στο κέντρο που έχουν πάρει δύο ή τρία αυτοκίνητα, το ένα το παρκάρει στη Σκουφά και το άλλο το παρκάρει στη Σόλωνος. Πρέπει να αδειάσει ειδικά το κέντρο της Αθήνας. Ειδικά αυτό το θέμα είναι σημαντικό και απασχολεί όλο το κέντρο και μπλοκάρει κάθε μέρα η Αθήνα από δέκα ή είκοσι αυτοκίνητα.

Και, τέλος, κύριε Υπουργέ, εδώ πάλι δεν ξέρω αν είναι δικό σας θέμα, να μην καταλαμβάνουν και τα πεζοδρόμια, αλλά και δρόμους, είτε είναι καταστημάτων, που θέλει να ξεφορτώσει κάποιος και βάζει δύο καρέκλες. Υπάρχει νόμος και γι' αυτό. Βάζουν μια καρέκλα και κρατούν μια θέση. Βάζουν μια καρέκλα πιο πέρα και κρατάνε άλλη θέση. Διπλοπαρκάρουν κάποιον άλλο. Αυτά όλα πρέπει να σταματήσουν, είναι θέμα κυκλοφοριακό και αυτό.

Δεν είναι μόνο το θέμα της οδήγησης, είναι και το θέμα της συνεχούς ροής των αυτοκινήτων. Παίρνει ο άλλος δυο καρέκλες, έχει ένα ψιλκατζίδικο και τις βάζει μπροστά. Και αν πας να του πεις και τίποτα, θα τσακωθείς κιάλας. Θα σου πει: «Δικαίωμά μου είναι». Αυτή η νοοτροπία πρέπει να σταματήσει. Δεν θα επεκταθώ περισσότερο.

Εμείς θα είμαστε θετικοί στο νομοσχέδιο και θα περιμένουμε να πούμε κάποια πράγματα στη δευτερολογία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κόντη.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μία παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ορίστε, κυρία Κωνσταντοπούλου, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ζήτησα τον λόγο στο σημείο αυτό, καθώς αναμένουμε, όπως μαθαίνουμε, τον Πρωθυπουργό, που θα έρθει στη Βουλή μετά από εβδομήντα μέρες -από τις 2 Απριλίου έχει να πατήσει το πόδι του- για κάποιες οφειλόμενες επισημάνσεις. Και επειδή υποψιάζομαι ότι μάλλον θα έρθει, θα πει και θα απέλθει, δεν θα ακούσει κανέναν, δεν θα απαντήσει σε τίποτε, οπότε είναι σημαντικό προκαταβολικά να τεθούν τα ζητήματα, μήπως και ευαρεστηθεί ο κ. Μητσοτάκης και απαντήσει.

Το πρώτο, βέβαια, που αισθάνομαι την ανάγκη να πω είναι αυτό που επεσήμανε ο εισηγητής μας, αυτή η μονίμως άδεια Βουλή με τεράστια ευθύνη της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, τα άδεια έδρανα, η διαρκής περιφρόνηση στην ψήφο των πολιτών, στην εμπιστοσύνη των πολιτών, στην εμπιστοσύνη των απλών ανθρώπων και η εικόνα που θα αλλάξει σε λίγο, που θα γεμίσετε τα έδρανα εσείς, οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, μόνο για να χειροκροτήσετε τον κ. Μητσοτάκη.

Και όταν έχετε τόσο τσαλαπατήσει την κοινοβουλευτική λειτουργία, όταν έχετε τόσο ποδοπατήσει τη δημοκρατία, δεν θα πρέπει να αντιδράτε όταν κάποιοι, ιδίως δε οι συγγενείς των θυμάτων του εγκλήματος των Τεμπών, σας κατηγορούν γι' αυτήν την υπονόμευση του πολιτεύματος και είναι χρέος όλων των Βουλευτών -όχι μόνο των Βουλευτών που φέραμε στη Βουλή την πρόταση των συγγενών για τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής- τέτοιες προτάσεις να τις φέρνουν στη Βουλή.

Είναι η πρώτη φορά στα χρονικά σε όλη τη Μεταπολίτευση που μήνυση πρότασης σύστασης προανακριτικής επιτροπής, που προέρχεται από τα θύματα, που προέρχεται από την κοινωνία, που προέρχεται από τους πολίτες, έρχεται μέσα στη Βουλή. Και αυτό που κάναμε εμείς, οι Βουλευτές της Πλεύσης Ελευθερίας, συνοπογράφοντας την πρόταση αυτή, ήταν να κάνουμε το αυτονόητο, να άρουμε τα εμπόδια, που εσείς βάζετε όλον αυτό τον καιρό στο να έρχονται αντιμετώπι με τις ευθύνες τους τα κυβερνητικά πρόσωπα, οι Πρωθυπουργοί, οι Υπουργοί, οι Υφυπουργοί.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ**)

Σήμερα είναι μία μέρα σημαδιακή, που για άλλη μία φορά δεν μνημονεύτηκε από το Προεδρείο της Βουλής. Σήμερα είναι η επέτειος της Σφαγής του Διστόμου. Διακόσια είκοσι τρία θύματα, διακόσιοι είκοσι τρεις άμαχοι, αθώοι άνθρωποι, μανάδες, βρέφη σφαγιάστηκαν με τον πιο απάνθρωπο τρόπο στις 10 Ιουνίου του 1944 από τα ναζιστικά στρατεύματα κατοχής.

Στις εκδηλώσεις μνήμης εκπροσωπεί την Πλεύση Ελευθερίας η κόρη του εθνικού μας ήρωα, του Λάκη Σάντα, η Αλεξάνδρα Σάντα.

Ο λαός μας πλήρωσε το βαρύτερο φόρο αίματος. Διάστικτη είναι η πατρίδα μας από τόπους μαρτυρίου, από τόπους σφαγής, από τόπους ολοκαυτώματος. Και από το 2015 έχει υπολογιστεί η οφειλή της Γερμανίας, του γερμανικού κράτους προς το ελληνικό κράτος για τις θηριωδίες των Ναζί, για τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, τα εγκλήματα πολέμου, τις γενοκτονίες.

Ο κ. Μητσοτάκης τον Αύγουστο του 2019 δήλωσε ότι διεκδικεί η Ελλάδα την καταβολή των οφειλών αυτών, απαντώντας σε ερώτηση δημοσιογράφου στην κοινή συνέντευξη Τύπου, που έδωσε με την κ. Μέρκελ τότε. Από το 2019 έχουν περάσει άλλα έξι χρόνια μη διεκδίκησης και η ντροπιαστική στάση του κ. Μητσοτάκη ενώπιον του Σταϊνμάιερ το περασμένο φθινόπωρο, όταν αντί να του θέσει τα ζητήματα της απαράγραπτης οφειλής και της διεκδίκησης αποζημίωσης, ευχαρίστησε τον Πρόεδρο του γερμανικού κράτους, που είχε την καλοσύνη να επισκεφθεί τον τόπο του. Κανένας κύριος Μητσοτάκης, βεβαίως, δεν έχει το δικαίωμα να παραγράφει αυτές τις οφειλές και να μην τις διεκδικεί. Και είναι απιστία σε βάρος του Δημοσίου η μη εγγραφή των οφειλών αυτών, που έχουν υπολογιστεί από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους στον προϋπολογισμό του κράτους.

Η ανθρωπότητα ολόκληρη δεσμεύτηκε στο «ποτέ ξανά». Ποτέ ξανά πόλεμος, ποτέ ξανά γενοκτονία, ποτέ ξανά εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, ποτέ ξανά θηριωδίες και όμως μια άλλη γενοκτονία μαίνεται όλο αυτό το διάστημα στην Παλαιστίνη, στη Γάζα σε βάρος του παλαιστινιακού λαού.

Ο λαός μας είναι αλληλέγγυος στα θύματα της γενοκτονίας και το διαδηλώνουν. Η Κυβέρνηση τι κάνει; Θα περιμένω από τον κ. Μητσοτάκη να απαντήσει τι θα κάνει. Έχω καλέσει επανειλημμένα και τον κ. Γεραπετρίτη για το ζήτημα αυτό και έχω καταθέσει και επίκαιρη ερώτηση.

Υπήρξε χθες επίθεση στο ιστοφόρο, πλοiάριο «Madleen» με δώδεκα ακτιβιστές -εκ των οποίων οι δέκα είναι πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κύριοι!- από ισραηλινά στρατεύματα, παράνομη σύλληψη και απαγωγή και ομηρία των ακτιβιστών, μεταξύ των οποίων μία Γαλλίδα Ευρωβουλευτής. Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη θα συνεχίσει να στηρίζει αυτή την παράνομη στάση του κράτους του Ισραήλ και του καταζητούμενου από το Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο Νετανιάχου;

Ο κ. Μητσοτάκης εχθές έκανε εθνική παρέμβαση, λέει η ιστοσελίδα του. «Εθνική παρέμβαση του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη στην ολομέλεια της 3^{ης} Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για τους Ωκεανούς στη Νίκαια». Και του διέφυγε του κ. Μητσοτάκη ότι δεν είναι ελεύθερη η διέλευση των απλών ανθρώπων, των ακτιβιστών που παίρνουν στην πλάτη τους το χρέος της ανθρωπότητας, να μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια στην αποκλεισμένη από το κράτος του Ισραήλ Γάζα;

Εμείς στηρίζουμε την κοινωνία των πολιτών, τους απλούς ανθρώπους, τους πολίτες, τους ακτιβιστές, που σε πείσμα των απαγορεύσεων, σε πείσμα των συμφερόντων, παίρνουν πραγματικά στους ώμους τους την ευθύνη να σώσουν τον κόσμο και να σώσουν τα θύματα στην Παλαιστίνη. Στηρίζουμε τους ακτιβιστές του στόλου της ελευθερίας, του «Freedom Flotilla» και της «Madleen». Στηρίζουμε τους Έλληνες ακτιβιστές και ακτιβίστριες και τους ακτιβιστές και τις ακτιβίστριες απ' όλο τον κόσμο, που θα περπατήσουν προς τη Γάζα αρχής γενομένης από την επόμενη Πέμπτη. Και ζητάμε από την ελληνική Κυβέρνηση ανάληψη ευθύνης, εξηγήσεις, κυρώσεις στην εγκληματική κυβέρνηση του Ισραήλ και διεθνή ενεργοποίηση των υποχρεώσεων για προστασία των αμάχων, των παιδιών, των μωρών της Παλαιστίνης.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Πριν δώσω τον λόγο στον πρώτο ομιλητή, να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Βουλευτής Φλώρινας κ. Θεοπίστη Πέρκα και ο Βουλευτής Ξάνθης κ. Χουσεΐν Ζεϊμπέκ αιτούνται άδεια απουσίας στο εξωτερικό από 11-6-2025 έως 15-6-2025.

Το Σώμα εγκρίνει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Συνεπώς το Σώμα ενέκρινε τις ζητηθείσες άδειες.

Στο Βήμα τώρα ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρος Παπασωτηρίου.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΣΩΤΗΡΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας στο μυαλό πολλών ταυτίζεται με την πιθανότητα επιβολής προστίμων και άλλων διοικητικών κυρώσεων, όπως η αφαίρεση διπλώματος οδήγησης ή άδειας κυκλοφορίας. Το ζητούμενο όμως είναι να κάνουμε όλοι μαζί τη μετάβαση αυτή στην τιμωρητική προσέγγιση του ΚΟΚ σε μια άλλη αντίληψη, δηλαδή ότι αυτός αποτελεί ένα πραγματικά χρήσιμο εργαλείο για την προστασία όλων μας, όταν βρισκόμαστε στον δρόμο, για τη διασφάλιση της υγείας και της ζωής τόσο των οδηγών ή επιβατών όσο και των πεζών, στους οποίους η πολιτεία οφείλει να παρέχει ουσιαστική οδική ασφάλεια.

Αυτή την αλλαγή παραδείγματος φέρνει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, μια σύγχρονη αντίληψη που βασίζεται στη ρύθμιση της κυκλοφορίας με όρους βιώσιμης κινητικότητας, στην αναδιάρθρωση των παραβάσεων κατά βαθμό επικινδυνότητας και στη βελτίωση των ρυθμίσεων για μοτοσυκλέτες, μοτοποδήλατα και ηλεκτρικά οχήματα.

Ιδιαίτερη πρόνοια λαμβάνεται για τα άτομα με αναπηρία, προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα και η ασφάλειά τους στους δρόμους. Πιο συγκεκριμένα διευκολύνεται η κυκλοφορία ειδικά διαμορφωμένων ταξί με ράμπες όταν μεταφέρουν άτομα με αναπηρία και επιτρέπεται πλέον η κίνησή τους σε λεωφορειολωρίδες. Περιλαμβάνονται τα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια στα ειδικά οχήματα, που εξαιρούνται από περιορισμούς πρόσβασης στο οδικό δίκτυο. Και, τέλος, ενισχύεται η δυνατότητα κίνησης αμαξιδίων σε πεζόδρομους και κοινόχρηστους χώρους, πάντοτε με σεβασμό στους κανόνες ασφάλειας.

Πρόκειται επομένως όχι απλά για βήματα βελτίωσης της προσβασιμότητας των ηλικιωμένων και των αναπήρων στον δημόσιο χώρο, αλλά ουσιαστικά για μέτρα συμπερίληψης με απολύτως αναγκαία κοινωνική λειτουργία, όπως είναι το δικαίωμα στην ελεύθερη μετακίνηση.

Κύριε Υπουργέ, όλοι μας, είτε από τη θέση του οδηγού είτε από τη θέση του επιβάτη, γνωρίζουμε τα ζητήματα που επηρεάζουν την ποιότητα και την ασφάλεια των οδικών μεταφορών. Δυστυχώς, πολλά απ' αυτά αποτελούν συνδυασμό του ανθρώπινου παραγόντα και των προβλημάτων των ίδιων των οχημάτων, που βρίσκονται στους ελληνικούς δρόμους. Τέτοια είναι η παλαιότητα, τεχνικές ελλείψεις, η ρύπανση και ο υπερβολικός θόρυβος που δυστυχώς αρκετά αυτοκίνητα και δικύκλα παράγουν καθημερινά. Δεν είναι λίγες οι φορές που αυτά τα προβλήματα εμφανίζονται ακόμα και σε επαγγελματικά οχήματα, κάνοντας τους υπόλοιπους οδηγούς να αναρωτιούνται: «Μα δεν πρέπει να τους ελέγξει κάποιος;».

Το ερώτημα αυτό είναι δικαιολογημένο, καθώς σήμερα υπάρχουν διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που δεν φαίνεται να εφαρμόζονται σε όλο τους το φάσμα. Επομένως, πέρα από την καλή νομοθέτηση, στην οποία πραγματικά προχωράμε, οφείλουμε να εξετάσουμε προσεκτικά, γνωρίζοντας ότι δεν αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητά σας, την εφαρμογή των προβλεπών του ΚΟΚ ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων και τον περιορισμό της κυκλοφορίας όσων δεν έχουν πάει ΚΤΕΟ ή είναι ανασφάλιστα με παρέμβαση των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών, την εντονότερη και συχνότερη παρουσία της τροχαίας στους δρόμους, την απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων που δεν κυκλοφορούν νόμιμα στη χώρα μας, όπως αυτοκίνητα με πινακίδες τράνζιτ, αμάξια αντίκες, οχήματα με πινακίδες εξωτερικού κ.ο.κ..

Εδώ θα πρέπει να εμπλακεί ενεργά η ΑΑΔΕ αλλά και μικτά κλιμάκια ελέγχου ανά την Ελλάδα. Πολύ σημαντική σε αυτή την κατεύθυνση θα είναι η ενεργοποίηση της πολιτείας όχι μόνο για τον έλεγχο των παράνομων ΙΧ οχημάτων, αλλά και για τη συμμόρφωση μιας μειοψηφίας, ευτυχώς, ασυνειδητών αυτοκινητιστών, που δεν τηρούν τις τεχνικές προδιαγραφές και τους κανόνες ασφάλειας στους ελληνικούς δρόμους. Το φαινόμενο αυτό δυστυχώς παρατηρείται συχνά και στις εθνικές οδούς ή στους αυτοκινητόδρομους υψηλής ταχύτητας. Και αυτό πρέπει να σταματήσει.

Θέλω εδώ να σημειώσω ότι η δυτική Μακεδονία κρατά την αρνητική πρωτιά σε θανατηφόρα τροχαία σε ολόκληρη τη χώρα με ένα ποσοστό 27% των ατυχημάτων να καταγράφεται κάθε χρόνο στην περιφέρειά μας. Πρόκειται για ένα κακό ρεκόρ, που θέλουμε να πάψει να υπάρχει και εργαζόμαστε εντατικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φυσικά η οδική ασφάλεια δεν καθορίζεται μόνο από την οδική συμπεριφορά ή τις τεχνικές προδιαγραφές των οχημάτων. Είναι και συνάρτηση της ποιότητας του ίδιου του οδικού δικτύου και άρα εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη σύγχρονων καλά συντηρημένων υποδομών.

Σε αυτό το σημείο θέλω να υπογραμμίσω τη δέσμευση της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη για την αναβάθμιση του οδικού δικτύου στη Φλώρινα. Στον συγκεκριμένο νομό, τον οποίο εκπροσωπώ, αυτή τη στιγμή σχεδιάζονται ή βρίσκονται σε εξέλιξη οδικά έργα συνολικού ύψους 218 εκατομμυρίων ευρώ, με πρώτο φυσικά τον κάθετο άξονα Φλώρινα – Πτολεμαΐδα, που θα μας συνδέσει με την Εγνατία Οδό. Πρόκειται για μια οραματική παρέμβαση, που βρίσκεται στο στάδιο ωρίμασης των αναγκαίων μελετών, προκειμένου να ενταχθεί στο κατάλληλο χρηματοδοτικό εργαλείο.

Και εδώ, κύριε Υπουργέ, η εποπτεία και η συμμετοχή του Υπουργείου σας στην πρόοδο του έργου αποδεικνύεται διαχρονικά καθοριστική.

Κλείνοντας, κυρία Πρόεδρε, θέλω να πω δυο λόγια για το άρθρο 123 και την αναδιοργάνωση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Πρόκειται για μια απόλυτα αναγκαία παρέμβαση, όπως αποδεικνύουν τα λειτουργικά προβλήματα στα τρένα μας με κορυφαία την εθνική τραγωδία των Τεμπών.

Δεν μπορούμε να έχουμε μία ανεξάρτητη αρχή η οποία δηλώνει αδυναμία να λειτουργήσει, επειδή παραιτήθηκαν δύο μέλη της. Άρα σωστά παρεμβαίνει η Κυβέρνηση, προκειμένου να πάρει επιτέλους η διοίκηση της ΡΑΣ τις αναγκαίες αποφάσεις εκ των οποίων θυμίζω ότι αφορά την πιστοποίηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Φλώρινας, απόφαση που εκκρεμεί εδώ και καιρό και είναι φυσικά απαραίτητη για να επαναλειτουργήσει η γραμμή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το προς ψήφιση νομοσχέδιο έρχεται, λοιπόν, να ενισχύσει το θεσμικό πλαίσιο ασφάλειας των χερσαίων μεταφορών, επιβάλλοντας μεταξύ άλλων νέες κυρώσεις για παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας που έχουν ιδιαίτερη επίπτωση στην οδική ασφάλεια όλων μας. Γι' αυτόν και μόνο τον λόγο η Βουλή των Ελλήνων οφείλει να στηρίξει διακομματικά την προσπάθεια αυτή της Κυβέρνησης, δίνοντας το μήνυμα στην κοινωνία ότι αντιμετωπίζουμε με ενότητα και υπευθυνότητα το μεγάλο πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων, χωρίς πλέον να εθελουφλεί κανένας πολιτικός για τις διαστάσεις που έχει πάρει για την πατρίδα μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει ο κ. Φραγκίσκος Παρασύρης, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα, όπως και τόσα προηγούμενα από αυτά που καταθέτει η Κυβέρνησή σας, επιβεβαιώνει ότι κινούμαστε στη σφαίρα της επικοινωνίας και μόνο. Γιατί μπορεί η οδική ασφάλεια να παραμένει στις δεσμεύσεις σας, ωστόσο η μάστιγα των τροχαίων αποδεικνύει το μέγεθος της αποτυχίας. Οι φρικτές στατιστικές των τροχαίων δυστυχημάτων δεν μας αφήνουν πολλά περιθώρια ερμηνειών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τις αδικοχαμένες ζωές στην άσφαλτο και τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας έχουν ειπωθεί τα πάντα. Η δική σας Κυβέρνηση στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2021-2030 διά χειρός Κώστα Καραμανλή έθετε ως στόχο τη μείωση του αριθμού των νεκρών και σοβαρά τραυματιών σε οδικά ατυχήματα στο 50% μέχρι το 2030. Βρισκόμαστε στην πέμπτη χρονιά εφαρμογής του σχεδίου και ο στόχος για το 2030 έχει ήδη χαθεί.

Αντίθετα, από τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων -θεσμοθετημένο όργανο- τονίζεται ότι τα τελευταία χρόνια καταγράφεται αύξηση στον αριθμό των νεκρών στους δρόμους. Την τριετία 2021-2023 τα τροχαία ατυχήματα και οι νεκροί αυξήθηκαν. Το 2021 είχαμε 624 νεκρούς, το 2022 είχαμε 654 και το 2023 καταγράφηκαν 10.553 ατυχήματα με 646 νεκρούς. Τρεις χρονιές οι οποίες μαρτυρούν την αδυναμία επίτευξης των στόχων. Και στον τομέα αυτόν καταγράφεται μια πλήρης αποτυχία πολιτικής.

Κύριε Υπουργέ, το γνωρίζετε, δεν το αναφέρετε, σας απασχολεί εύχομαι ωστόσο, τα άρθρα του σχεδίου νόμου εύγλωττα μας προϊδεάζουν πως είτε δεν έχετε σκοπό είτε δεν είναι στις προτεραιότητές σας να αφαιρέσετε από τη χώρα μας μια ακόμα από τις θλιβερές πρωτιές. Αυτή είναι ότι κατέχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά νεκρών, 56%, σε τροχαία δυστυχήματα που συμβαίνουν σε κατοικημένες περιοχές σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, που είναι στο 36%. Επειδή ακριβώς τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα συμβαίνουν μέσα στις πόλεις και στο αστικό δίκτυο, σημειώνονται οι περισσότερες υπερβάσεις ταχύτητας με το 44% να κινείται εκτός των επιτρεπόμενων ορίων.

Σας απευθύνω μια ανθρώπινη έκκληση. Η παραλιακή λεωφόρος Ηρακλείου έχει μετατραπεί σε ένα τρομερό θυσιαστήριο ανθρώπων. Σύμφωνα με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, καταγράφονται οκτώ νεκροί, πέντε βαριά τραυματίες και δεκά-

δες τραυματίες ελαφρότερα σε μερικές εκατοντάδες μέτρα τα τελευταία χρόνια. Νέα παιδιά, στη συντριπτική τους πλειονότητα, έχουν χαθεί στην καρδιά της πόλης.

Στις 29 Νοεμβρίου κατέθεσα σχετική ερώτηση. Στις 9 Δεκεμβρίου από τη Γενική Γραμματεία Μεταφορών ενημερώθηκα ότι η τοποθέτηση καμερών ελέγχου της κυκλοφορίας σε επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου ή σε περιοχές όπου παρατηρούνται συχνές παραβατικές οδικές συμπεριφορές αποτελεί προτεραιότητα της πολιτείας για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Έχουν περάσει ήδη επτά μήνες, κύριε Υπουργέ, και εξ όσον γνωρίζω δεν έχει προχωρήσει καμία απολύτως ενέργεια. Προχωρήστε επιτέλους την τοποθέτηση καμερών, ηλεκτρονικών και ψηφιακών μέσων επιτήρησης και βεβαίως με τα συναρμόδια Υπουργεία προχωρήστε στις αναγκαίες τεχνικές παρεμβάσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας του συγκεκριμένου δρόμου.

Αντιστοίχως σας τονίζω πως καθυστερείτε τραγικά και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, ο οποίος μόλις μπήκε στην Αίθουσα, και ο κ. Σταϊκούρας έχουν ανακοινώσει ένα εκτεταμένο σχέδιο παρεμβάσεων με οριζόντια διαγράμμιση, με εύκαμπτα διαχωριστικά κολωνάκια, στα πρότυπα του οδικού άξονα Πάτρα - Πύργος. Οι μήνες όμως περνάνε και οι δεσμεύσεις παραμένουν ανεφάρμοστες.

Βεβαίως οι θλιβερές πρωτιές δεν σταματούν. Στην Ελλάδα έχουμε ένα ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών μοτοσυκλετιστών, που είναι 36% σε σχέση με την Ευρώπη όπου είναι στο 18%. Άρα θα πρέπει να επικεντρωθούμε στη χρήση κράνους. Ως ΠΑΣΟΚ σας έχουμε καταθέσει την πρόταση για τη θέσπιση μηδενικού ΦΠΑ για την προμήθεια κράνους και εξοπλισμού. Όταν μειώθηκε στο 13%, είχε αποτελέσματα. Προχωρήστε σε ένα μέτρο που έχει ήδη μετρήσιμα δεδομένα και έχει αξιολογηθεί θετικά.

Κύριε Υπουργέ, η οδική ασφάλεια δεν είναι θέμα αυστηροποίησης ποινών και αύξησης των προστίμων. Είναι θέμα καλλιέργειας της οδικής παιδείας, εντατικοποίησης των ελέγχων, εστίασης στα εντοπιζόμενα προβληματικά σημεία, όπως τα 5.900 τα οποία γνωρίζουμε από τις σχετικές μελέτες. Είναι ζήτημα υποδομών και προφανώς διασύνδεσης των πολιτικών με την τοπική αυτοδιοίκηση και τις ανάγκες της εκάστοτε τοπικής κοινωνίας. Η αυστηροποίηση ποινών είναι μόνο ένα επικοινωνιακό παραπέταμα αυτής της αδυναμίας μας. Παρ' όλα αυτά δεν θα μπορούμε εμπόδιο σε έναν εκσυγχρονισμό του κώδικα ο οποίος έχει να γίνει είκοσι πέντε χρόνια. Ούτε θα δώσουμε άλλοθι σε μια περαιτέρω και παρατεινόμενη αποτυχία σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι η φύση της συζήτησης θα έπρεπε να είναι άλλη, καθώς όταν μιλάμε για ανθρωπίνες ζωές πρέπει τον ανθρώπινο παράγοντα να τον αναγάγουμε σε βασικό δρώντα. Εσείς τον ρόλο αυτό τον επιφυλάσσετε μάλλον στα πρόστιμα, στην αυστηροποίηση των ποινών και σε αυτό το πνεύμα το οποίο διατρέχει όλο το νομοθέτημα που καταθέτετε σήμερα.

Εμείς θα επιμένουμε, η χώρα χρειάζεται μια εθνική συμμαχία για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, για τον μηδενισμό των νεκρών και βαριά τραυματιών. Αυτή τη συμμαχία θα την υπηρετήσουμε και θα πρωτοστατήσουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Καλείται στο Βήμα η Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Χριστίνα Αλεξοπούλου.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Πρωθυπουργέ, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, «η ευνομία σωτηρία πόλεως» έγραφε ο Σόλων στα πολιτικά του έπη. Είναι μια θεμελιώδης αλήθεια που παραμένει επίκαιρη. Όταν η ευνομία προστατεύει τη ζωή και την ισονομία, τότε η πολιτεία είναι παρούσα. Αυτήν ακριβώς την αρχή υπηρετεί ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, ο οποίος, για να δούμε τη μεγάλη εικόνα, είναι κρίκος του ευρύτερου σχεδιασμού που υλοποιεί η Κυβέρνηση για τις μετακινήσεις στη σύγχρονη Ελλάδα, με ασφαλείς οδικές υποδομές, ρυθμισμένο πλαίσιο για τη μικροκινητικότητα, φιλικό προς το περιβάλλον μέσα μαζικής μεταφοράς και ψηφιακά εργαλεία που ενισχύουν την εφαρμογή των κανόνων.

Σήμερα, με τις μεγάλες αλλαγές, ερχόμαστε πιο κοντά στην Ευρώπη με πρακτικό αποτέλεσμα. Θεμελιώνουμε ένα νέο κοινωνικό συμβόλαιο συνύπαρξης και ευθύνης. Γιατί αυτός ο νέος ΚΟΚ εφαρμόζει νέα πολιτική ποινών, εστιάζοντας στην οδική ασφάλεια με έναν στρατηγικό στόχο: να σώσει ζωές. Με επίκεντρο την αλλαγή κουλτούρας δεν μας ενδιαφέρει να τιμωρήσουμε πρωτίστως τους παραβάτες. Μας ενδιαφέρει να είναι εφαρμόσιμες οι ποινές, να είναι δίκαιες, να εξαιρούν υποτροπιάζουσες συμπεριφορές, να επικεντρώνονται στον οδηγό και όχι στο όχημα και να αντιστοιχούν στη σοβαρότητα και την επικινδυνότητα κάθε παράβασης. Δεν μπορεί να παραμένουμε θεατές μπροστά στην εκατόμβη των τροχαίων δυστυχημάτων.

Ναι, είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι έχουν μειωθεί σημαντικά. Από 25.000 τροχαία το 1998, σήμερα βρισκόμαστε στις 11.000. Οι νεκροί μειώθηκαν από 2.182 σε 627 το 2023. Όλα αυτά είναι αποτελέσματα των σύγχρονων οδικών αξόνων, της τεχνολογίας των οχημάτων και, βέβαια, της προόδου.

Όμως, η πραγματικότητα επιμένει. Τα περισσότερα από τα τροχαία που συμβαίνουν σήμερα σημειώνονται μέσα στις πόλεις, εκεί όπου ο δρόμος τέμνει τη ζωή της καθημερινότητας. Τι γίνεται, λοιπόν, με τις πόλεις μας, με τα παιδιά, με τους ηλικιωμένους που διασχίζουν τον δρόμο, με τον πεζό, που δεν ακουγόταν όσο θα έπρεπε στον δημόσιο διάλογο; Το 2023 είχαμε 1.845 τροχαία με πεζούς και 95 θανάτους. Στην Αχαΐα μόνο σημειώθηκαν 18 τέτοια περιστατικά. Επίσης, το 2024 665 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ανά την επικράτεια, ενώ πολλά ατυχήματα και δυστυχήματα σημειώθηκαν εντός πόλεων. Αυτοί οι αριθμοί ήταν οι κραυγές της πραγματικότητας που μας καλούσε σε επιπλέον δράση.

Οφείλουμε, λοιπόν, να προστατεύσουμε εκείνους που δεν μπορούν να προστατευτούν μόνοι τους και αυτό ακριβώς κάνουμε. Η μείωση του ορίου ταχύτητας εντός πόλεων από τα 50 στα 30 χιλιόμετρα την ώρα, που από την αρχή είχαμε υποστηρίξει ένθερμα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, είναι σωτηρία. Αυτό, άλλωστε, είχαμε τονίσει στο Υπουργικό Συμβούλιο τον Μάρτιο του 2024, όταν παρουσιάσαμε με τον κ. Σταϊκούρα τις πρωτοβουλίες για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σε πόσες περιπτώσεις, άραγε, ένα φρενάρισμα δύο δευτερολέπτων νωρίτερα θα είχε σώσει μια ζωή; Σας παραθέτω συγκεκριμένα στοιχεία. Στην Ισπανία, στο Βέλγιο, στις Βρυξέλλες, στο Παρίσι, στο Γκρατς της Αυστρίας, στην Ουαλία, στη Μπλόνια, στην Ολλανδία έχει μειωθεί το όριο της ταχύτητας σε πόλεις στα 30 χιλιόμετρα την ώρα. Ποιες είναι οι επιπτώσεις; Παρατηρήθηκε μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 23% και των θανάτων κατά 37%.

Επιπρόσθετα, με τη μείωση του ορίου ταχύτητας επιτυγχάνεται περιβαλλοντική ισορροπία, καθώς μειώνεται η εκπομπή ρύπων κατά 19%, ενώ οι πολίτες αισθάνονται μεγαλύτερη ασφάλεια. Να σπάσουμε, λοιπόν, και έναν ακόμα μύθο, ότι φτάνουμε πιο γρήγορα στον προορισμό μας με μεγαλύτερη ταχύτητα; Αντιθέτως, μελέτες δείχνουν ότι η εφαρμογή του ορίου των 30 χιλιομέτρων την ώρα δεν αυξάνει σημαντικά τον χρόνο μετακίνησης, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις βελτιώνει τη ροή της κυκλοφορίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο νέος ΚΟΚ είναι μετάβαση σε μια εποχή που το κράτος λειτουργεί προληπτικά και όχι μόνο κατασταλτικά. Στο εξής η παραβίαση του STOP, η χρήση κινητού, η μη χρήση κράνους ή ζώνης, η παραβίαση φωτεινών σηματοδότην, εντάσσονται σε μια κατηγορία που δεν αντιμετωπίζεται με ανοχή, γιατί δεν πρόκειται για μικροπαραβάσεις. Πρόκειται για παραλείψεις, με τραγικά πολλές φορές αποτελέσματα. Παράλληλα, επιτέλους, η έννοια της υποτροπής αποκτά ουσία. Ο παραβάτης δεν θα μπορεί να συνεχίζει ανεξέλεγκτα. Εάν, για παράδειγμα, οδηγήσει κάποιος υπό την επήρεια αλκοόλ δύο φορές, η άδεια αφαιρείται για επτά χρόνια. Τρίτη φορά; Δέκα έτη. Εάν επιμένει, διά βίου. Τόσο απλά, τόσο ξεκάθαρα.

Από εκεί και πέρα, η μικροκινητικότητα είναι πλέον αναπόσπαστο μέρος του νέου αστικού τοπίου της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και κρίσιμος παράγοντας για μια μετακίνηση που σέβεται τον χώρο, τον χρόνο και την ασφάλεια όλων. Τα ποδήλατα, τα πατίνια, τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα πετύχαμε να είναι πια μέρος της καθημερινότητάς μας. Ο νέος

ΚΟΚ, λοιπόν, τους δίνει θέση, αλλά και ευθύνη. Υποχρεωτικά κράνος, όρια ταχύτητας, κανονικό πλαίσιο, γιατί ελευθερία δεν σημαίνει ασυδοσία.

Ταυτόχρονα, στηρίζουμε συνεχώς τα μέσα μαζικής μεταφοράς ως εναλλακτικό, ποιοτικό και οικονομικό τρόπο μετακίνησης. Τα νέα λεωφορεία -ηλεκτρικά, φυσικού αερίου- φτάνουν ήδη, τα βλέπουμε στους δρόμους γύρω μας, στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη. Χίλια τριακόσια οχήματα μέχρι το 2027, προσβάσιμα, καθαρά, αξιόπιστα. Και με το σύστημα «tap and pay» κάθε μετακίνηση γίνεται απλή, άμεση και σύγχρονη.

Ποια είναι η επόμενη μεγάλη τομή; Η ψηφιακή παρακολούθηση, η άμεση καταγραφή των παραβάσεων και η καθιέρωση του «Point System», ένα σύστημα που δεν τιμωρεί στιγμιαία, αλλά καταγράφει την αντικοινωνική συμπεριφορά. Έτσι, ο νέος κώδικας αντιμετώπιζει μία από τις πηγές του κακού. Ως εκ τούτου, οδηγοί που προκαλούν ή απειλούν τη ροή και την ασφάλεια, είτε με λόγια είτε με πράξεις, θα χάνουν την άδεια οδήγησης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Θα αξιολογούνται, θα επανεκπαιδεύονται και αν χρειαστεί, θα απομακρύνονται από το τιμόνι, γιατί δεν είναι δυνατόν σε ένα ευνομούμενο κράτος η ισχύς του οχήματος να λειτουργεί ως εργαλείο καταπίεσης ή επίδειξης. Αντικοινωνική οδήγηση σημαίνει κοινωνικός κίνδυνος. Ο νόμος έρχεται να προστατεύσει τους πολλούς και τους λίγους που θεωρούν τον δρόμο προσωπικό τους χώρο.

Πριν από περίπου είκοσι χρόνια είχε γίνει το προηγούμενο μεγάλο βήμα. Σήμερα ερχόμαστε με συνέπεια, με τεχνογνωσία να ολοκληρώσουμε αυτήν την αρχή της νέας διαδρομής. Τίποτα δεν έγινε από μόνο του. Χρειάστηκε πολλή δουλειά και πίστη στον μεγάλο αυτόν στρατηγικό στόχο, που δεν είναι άλλος από την προστασία της ανθρωπίνης ζωής στους δρόμους. Γι' αυτόν τον στόχο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δουλέψαμε μεθοδικά, με ευθύνη και ρεαλισμό, ακούγοντας από την κοινωνία τα πρακτικά προβλήματα, για να φτάσουμε στη σημερινή στιγμή, που μετά από διαρκή συνεργασία, αλλάζουν όλα: οι κανόνες, η φιλοσοφία, η καθημερινότητα στην οδήγηση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

Βέβαια, ακόμα και γι' αυτούς που πίστεψαν εξ αρχής ότι ο ΚΟΚ δεν είναι μια γραφειοκρατική υποχρέωση αλλά εργαλείο ζωής, η δουλειά επίσης δεν σταματά, αφού δεν μπορούν να λυθούν όλα από τη μια στιγμή στην άλλη. Απαιτείται και χρόνος και υπομονή. Πλέον καλούμαστε να βάλουμε υπογραφή σε μια νέα αρχή. Να πούμε ότι η Ελλάδα μπορεί να γίνει παράδειγμα, όπως το έχουν ήδη αξιολογήσει για τη χώρα μας στη Γερμανία, όπου οι αλλαγές αυτές που συζητάμε σήμερα συζητήθηκαν και έγιναν θέμα εκεί, έχουν γίνει ήδη. Σας καλώ, λοιπόν, όλους να στηρίξουμε τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να στείλουμε από αυτήν την Αίθουσα ένα μήνυμα στους πολίτες ότι τους ακούμε, ότι αντιλαμβανόμαστε την καθημερινότητά τους, ότι η πολιτεία είναι παρούσα με κανόνες που σέβονται τη ζωή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Καλείται στο Βήμα ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης κ. Κυριάκος Μητσοτάκης.

Κύριε Πρόεδρε, ορίστε.

(Όρθιοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης): Σας ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ειδικά στη σημερινή συνεδρίαση θα ήθελα να μιλήσω όχι μόνο ως Πρωθυπουργός αλλά και ως πατέρας, ως πολίτης που αγανακτεί ακούγοντας σχεδόν κάθε πρωί ένα ακόμα θανατηφόρο δυστύχημα στην ασφάλτο, κάποιο περιστατικό με θύματα νέους που γύριζαν από βραδινή έξοδο, εργαζόμενους που πήγαιναν στη δουλειά τους, ηλικιωμένους που βρίσκόντουσαν στον δρόμο και ξαφνικά παρασύρθηκαν από έναν μεθυσμένο οδηγό ο οποίος έτρεχε υπερβολικά έχοντας παραβιάσει και τον κόκκινο σηματοδότη. Είναι συχνές ειδήσεις. Μας ταραίζουν εκείνη τη στιγμή που τις ακούμε, όμως δυστυχώς δεν αποδεικνύονται ικανές από μόνες τους να αλλάξουν εδραιωμένες συμπεριφορές.

Εύκολα το παρατηρεί κανείς, κοιτώντας γύρω του την ώρα που βρίσκεται στον δρόμο, πόσοι συμπολίτες μας μιλούν στο κινητό, πόσοι παραβιάζουν το «κόκκινο», πόσοι μοτοσικλετιστές, δικυκλιστές, ποδηλάτες δεν φορούν κράνος, για να διαπιστώσουν τελικά πόσοι από εμάς παρασύρονται σε επικίνδυνες παρανομίες από μία καταστροφική σιγουριά για τις ικανότητές τους. Όταν συμβεί όμως το κακό είναι συνήθως πολύ αργά, γι' αυτό και έφτασε επιτέλους η ώρα να κοιταχθούμε στον καθρέφτη.

Είμαστε στις πρώτες θέσεις της Ευρώπης σε νεκρούς από τροχαία δυστυχήματα, γύρω στους εξακόσιους πενήντα τον χρόνο. Έχει μειωθεί προφανώς ο αριθμός κατά 1/4 σε σχέση με το που βρισκόμασταν πριν από είκοσι χρόνια. Έχουμε νεότερα οχήματα, έχουμε πιο σύγχρονους δρόμους. Όμως, τελευταία δυστυχώς η τάση είναι πάλι ανοδική. Και αν κάνουμε και την ανάλυση ανά περιφερειακή ενότητα, θα διαπιστώσουμε ότι σε κάποιες περιφέρειες της πατρίδας μας τα πράγματα είναι πολύ πολύ χειρότερα.

Σήμερα, λοιπόν, καλούμαστε σε μία επιλογή ευθύνης έχοντας καταρτίσει, μετά από πολύ μακρά περίοδο διαβούλευσης, έναν νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που ρυθμίζει σε τελείως καινούργια βάση το καθεστώς για την αντιμετώπιση των παραβάσεων με αυστηρότερες κυρώσεις σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία. Αυτές οι κυρώσεις οδηγούν σε αποτροπή και σε αλλαγή κουλτούρας, όπως και με ποινές που αντιστοιχούν στην επικινδυνότητα, διακρίνοντας όμως ταυτόχρονα την πρώτη μεμονωμένη παράβαση από την επαναλαμβανόμενη ασυνείδητη συμπεριφορά.

Ακούω και κάποιες ενστάσεις ότι τα μέτρα τα οποία εισάγονται ενδεχομένως να είναι -λέει- αντιδημοφιλή. Ίσως, αν αυτά μας ξεβολεύουν να έχουμε μια λάθος ρουτίνα. Είναι αναγκαία όμως αν βοηθούν στο να σωθούν ζωές. Γιατί η ατολμία εδώ θα ισοδυναμούσε με αποδοχή μιας κατάστασης η οποία πληγώνει τον κοινωνικό ιστό, στερώντας από τόσες οικογένειες τους δικούς τους ανθρώπους.

Είναι ένα θέμα το οποίο με απασχολεί πολύ και προσωπικά. Δεν μπορούμε να συνθηκολογήσουμε με το χάος, με την ανομία, ούτε στον δρόμο ούτε σε κανένα πεδίο δημόσιας πολιτικής. Στόχος μας είναι οι καθημερινές μετακινήσεις να γίνονται ολοένα και πιο ασφαλείς για οδηγούς, για συνεπιβάτες, για τους ποδηλάτες και προφανώς για τους πεζούς οι οποίοι συχνά είναι και τα αθώα θύματα.

Αυτή τη λογική υπηρετούν και τα υψηλότερα πρόστιμα και η οριστική αφαίρεση του διπλώματος σε ακραίες, σε επαναλαμβανόμενες παραβάσεις. Και στην ίδια ακριβώς κατεύθυνση κινούνται τα αυστηρά όρια για υψηλές ταχύτητες, για την κατανάλωση αλκοόλ.

Δίνουμε επίσης προτεραιότητα στα αστικά λεωφορεία, ελευθερώνοντας τις ειδικές λωρίδες από ταξί και προφανώς από ΙΧ τα οποία θα τις χρησιμοποιούν αποκλειστικά για να επιβιβάζουν ή να αποβιβάζουν επιβάτες, έχοντας ως μόνη εξαίρεση τα οχήματα που μεταφέρουν άτομα με αναπηρία ή τα οχήματα με μηδενικούς ρύπους. Έτσι θα αυξηθεί η ταχύτητα στις δημόσιες συγκοινωνίες, ενώ και τα δρομολόγια των συγκοινωνιών θα γίνουν συνεπέστερα. Είναι κινήσεις που θα κάνουν καλύτερη την καθημερινότητα εκατομμυρίων πολιτών.

Πολύ περισσότερο, μέχρι σήμερα έχουμε παραλάβει -χάρη στη δουλειά και της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου και της νυν ηγεσίας- παραπάνω από τετρακόσια νέα λεωφορεία στον στόλο της Αθήνας. Τα βλέπετε ήδη καθημερινά στους δρόμους.

Μέχρι τις αρχές του 2026, θα έχουμε υποδεχθεί πάνω από χίλια νέα λεωφορεία. Μέχρι το 2027, θα έχουμε επιτύχει την πλήρη ανανέωση του στόλου των λεωφορείων στην Αθήνα. Και στη Θεσσαλονίκη θα έχουν φτάσει τετρακόσια πενήντα νέα λεωφορεία, ενώ μέχρι το τέλος του 2027 αναμένονται ακόμα εκατόν δέκα.

Το μετρό της πρωτεύουσας προχωρά με γρήγορους ρυθμούς. Στη Θεσσαλονίκη παραδόθηκε η επέκταση στην Καλαμαριά. Θα ολοκληρωθεί ως τις αρχές του 2026 η βελτίωση των συγκοινωνιών. Υπήρξε εξάλλου ένα από τα κυρίαρχα αιτήματα που καταγράφηκαν στην πρόσφατη αξιολόγηση των κρατικών υπηρεσιών.

Είναι επιλογές που ενθαρρύνουν περισσότερους συμπολίτες

μας να επιλέξουν τα δημόσια μέσα μεταφοράς –αυτό συμβαίνει στην Ευρώπη- να το κάνουν και οι νέοι για τις βραδινές εξόδους τους, όταν ξέρουμε μάλιστα ότι οι μεταμεσονύχτιες ώρες του Σαββατοκύριακου είναι και αποδεδειγμένα οι πιο επικίνδυνες.

Γι' αυτό και προχωράμε στην πιλοτική λειτουργία του μετρό και του τραμ εκείνο το διήμερο, το Σαββατοκύριακο, έτσι ώστε να μπορούμε να διευκολύνουμε κυρίως τους νεότερους συμπολίτες μας να αποφεύγουν να παίρνουν το αυτοκίνητο όταν θα μπουν στον πειρασμό να έχουν καταναλώσει αλκοόλ.

Στην πράξη ωστόσο οι νέοι θα ήθελαν να έχουν μια αξιόπιστη εναλλακτική ειδικά για την επιστροφή τους από τη διασκέδασή τους. Και μια τέτοια επιχειρούμε με την υποστήριξη των εργαζομένων και του ΟΑΣΑ και της ΣΤΑΣΥ.

Από την άλλη, βλέπετε και εσείς ότι οι έλεγχοι αλκοτέστ συνεχίζονται και μάλιστα με πολύ εντατικό ρυθμό, όχι πια δειγματοληπτικά, ταυτόχρονα σε όλα ανεξαιρέτως τα οχήματα μιας οδικής αρτηρίας. Έγιναν τριακόσιοι πενήντα δύο χιλιάδες έλεγχοι. Βεβαιώθηκαν οκτώ χιλιάδες πρόστιμα για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Αυξήθηκαν οι παραβάσεις 70% σε σχέση με πέρυσι.

Ξέρω ότι συμπολίτες μας δυσανασχετούν, αναζητώντας συχνά ευφάνταστους τρόπους να ξεφύγουν από τα μπλόκα, να καλύψουν τη μέθη τους. Έτσι όμως ούτε από τον κίνδυνο ξεφεύγουν ούτε την ανωριμότητα τους καλύπτουν. Ένας στους τέσσερις θανάτους συνδέεται με την κατανάλωση αλκοόλ. Είναι ίδιο ποσοστό με τη μη χρήση ζώνης. Είναι κάτι τόσο απλό αλλά δυστυχώς γίνεται και τόσο συχνά.

Τρίτη αιτία συγκρούσεων η χρήση κινητού, με τους ειδικούς να λένε ότι μια συνομιλία, ειδικά τα γραπτά μηνύματα –προσέξτε-, πολλαπλασιάζουν τον κίνδυνο μέχρι και είκοσι τρεις φορές. Είναι τεράστιο ρίσκο αυτό το οποίο κάνουμε, να πληκτρολογούμε στο κινητό παίζοντας με τη ζωή μας αλλά και τη ζωή των άλλων.

Έγινε και από τον προηγούμενο ομιλητή μια αναφορά στη χρήση κράνους. Άμα δείτε τα στατιστικά στοιχεία, κυρίες και κύριοι, έχουμε δυσανάλογα υψηλούς θανάτους και βαριές κρανιο-εγκεφαλικές κακώσεις από ατυχήματα συμπολιτών μας που δεν χρησιμοποιούν κράνος. Σε αυτό το ζήτημα νομίζω ότι όλοι πρέπει να είμαστε αμειλικτοι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ρυθμίσεις για τον νέο ΚΟΚ περιγράφηκαν διεξοδικά από τον Υπουργό, από τον εισηγητή μας. Συζητήθηκαν δημόσια, τόσο στην αρμόδια επιτροπή. Χαίρομαι διότι αντιλαμβάνομαι ότι τόσο το ΠΑΣΟΚ όσο και ο ΣΥΡΙΖΑ επί της αρχής τάσσονται υπέρ του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σε αυτόν τον διάλογο ενσωματώθηκαν προτάσεις επιστημόνων, συλλόγων συγγενών θυμάτων. Επί σειρά ετών άλλωστε το έργο των συγκεκριμένων φορέων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας είναι πολύτιμο. Δεν θα επεκταθώ.

Θα επιμείνω ωστόσο στις βασικές παρεμβάσεις, οι οποίες έρχονται και ως ανάχωμα στις συχνές, πιο απειλητικές παραβάσεις: την υπερβολική ταχύτητα, την παραβίαση του κόκκινου, τον συνδυασμό οδήγησης με αλκοόλ και κινητό. Είναι συνήθειες που, δυστυχώς, συνδέονται με μια στρεβλή αντίληψη ότι ο καλός οδηγός μπορεί να κάνει τα πάντα.

Θυμάμαι την εποχή μας ο θρύλος του ράλι, ο Άρι Βατάνεν, προειδοποιούσε ότι για εκείνον η ταχύτητα ανήκε στις πίστεις, όχι στο οδικό δίκτυο.

Οι σχετικές ποινές θα συνδέονται με το επίπεδο επικινδυνότητας. Στις πιο σοβαρές το πρόστιμο πολλαπλασιάζεται και θα συνδέεται με την αφαίρεση της άδειας για τουλάχιστον έναν μήνα, η χρηματική ποινή θα μπορεί να φτάσει τις 4.000 ευρώ, η στέρηση του διπλώματος στα οκτώ έτη.

Πρέπει να τιμωρούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρωτίστως τους υπότροπους, όχι αυτούς οι οποίοι μπορεί σε κάποια κακή στιγμή να κάνουν μία μεμονωμένη παραβίαση.

Παράλληλα, για τη μη χρήση ζώνης και κράνους, που επίσης, όπως είπα, βρίσκονται μεταξύ των πιο συχνών παραβάσεων, τα πρόστιμα θα ξεκινούν από 350 ευρώ σε βάρος του οδηγού αλλά και του συνεπιβάτη. Το 40% των νεκρών, όπως είπα, κυρίως νέων, επιβαίνουν σε μηχανή. Το 25% των οδηγών που χάνουν τη ζωή τους δεν έχουν βάλει ζώνη, με πολλαπλάσιο αριθμό συμπολιτών μας να οδηγείται στα νοσοκομεία με μη αναστρέψιμα προβλήματα στην υγεία τους.

Αυτή η στατιστική αίματος και πόνου θεωρώ ότι είναι και η καλύτερη απάντηση σε όλους αυτούς οι οποίοι χαρακτηρίζουν σκληρές τις νέες ρυθμίσεις. Όμως, ο κόμπος έφτασε στο χτένι. Γι' αυτό και απαιτείται αυτό το νέο πλαίσιο το οποίο θα κάνει τον επιπόλοιο οδηγό να σκεφτεί διπλά και τριπλά πριν βάλει με ευκολία σε κίνδυνο τόσο τη δικιά του ζωή όσο και του διπλανού του. Επίσης, αυτή η εισαγωγή της έννοιας της υποτροπής όλοι ελπίζουμε ότι θα γίνει ένας μοχλός αποτροπής κάθε ανόητης απόφασης πίσω από το τιμόνι.

Μια δεύτερη καινοτομία, η οποία συζητήθηκε αρκετά, αφορά την καθιέρωση των 30 χιλιομέτρων ως ορίου για την ταχύτητα μέσα στις πόλεις σε δρόμους μονής κατεύθυνσης και μιας λωρίδας χωρίς άλλη σήμανση. Επαναλαμβάνω ότι στους μεγάλους οδικούς άξονες με διαχωριστικές νησίδες θα εξακολουθούν να ισχύουν τα σημερινά όρια. Δεν θέλουμε τα οχήματα να καθυστερούν. Θέλουμε όμως να κινούνται με ασφάλεια εκεί που μπορούν να το κάνουν.

Και όπως είπε και η προηγούμενη ομιλήτρια, δεν ανακαλύπτουμε τον τροχό. Αυτή η μείωση του ορίου ταχύτητας στις πόλεις έχει δοκιμαστεί σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, πρωτεύουσες με αρκετά μεγάλη επιτυχία.

Και σας ζητώ να κάνετε μόνοι σας ένα πείραμα. Η δικιά μου οικία βρίσκεται κοντά στον περιφερειακό του Λυκαβηττού. Αν κινηθείτε με 50 χιλιόμετρα σε αυτό τον δρόμο, θα διαπιστώσετε από μόνοι σας ότι ήδη κινείστε σε ένα όριο ταχύτητας το οποίο πραγματικά είναι οριακό. Αν πεταχτεί ένας πεζός μπροστά σας μάλλον δεν θα μπορέσετε να σταματήσετε.

Ας στηρίξουμε, λοιπόν, αυτή την παρέμβαση, διότι είναι σωστή. Μας την υποδεικνύουν οι ειδικοί και θα σώσει, μετά βεβαιότητας, ζωές. Εξάλλου στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη οι ταχύτητες δεν είναι και πολύ μεγαλύτερες, η διαφορά όμως αφορά το βράδυ όταν η ορατότητα είναι μειωμένη.

Και, βέβαια, οι συγκοινωνιολόγοι μας λένε ότι οι μικρότερες ταχύτητες μπορούν να βελτιστοποιήσουν και την ίδια την κίνηση μέσα στους δρόμους της πόλης. Όλο και περισσότεροι πεζοί θα νιώθουν πιο ασφαλείς να περπατήσουν, να κινηθούν με ποδήλατο ή με κάποιο άλλο μέσο, αντί για το αυτοκίνητο.

Άρα μιλάμε για μία αλλαγή συνήθειας με πολλαπλάσιο όφελος. Είναι μία επιλογή, που όπως είπα, τη συνιστούν οι οδηγοί, εδράζεται στην βιωμένη εμπειρία.

Σε κάθε περίπτωση, όμως -νομίζω το καταλαβαίνετε- δεν είναι δυνατόν η πολιτεία να έχει έναν τροχονόμο σε κάθε δρόμο. Γι' αυτό και η τρίτη σημαντική πρωτοβουλία του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι η εγκατάσταση καμερών. Οι πρώτες ενεργήθα θα λειτουργούν ήδη από τον επόμενο μήνα στην Αττική, θα ακολουθήσουν πολύ περισσότερες το Σεπτέμβριο. Στόχος μας είναι να φτάσουμε τις χίλιες πεντακόσιες και βέβαια, ναι, θα εγκαταστήσουμε και πειραματικά τις πρώτες κάμερες στα λεωφορεία για την επιτήρηση των λεωφορειολωρίδων.

Θα έχουμε, λοιπόν, σύντομα τη δυνατότητα να εντοπίζουμε με απλό τρόπο τις πιο συχνές και σοβαρές παραβιάσεις. Τα πρόστιμα θα βεβαιώνονται, θα επιδίδονται στην προσωπική θυρίδα του παραβάτη στο gov.gr. Και τα έσοδα από αυτές τις ψηφιακές κλήσεις θα μπαίνουν στο Ταμείο Οδικής Ασφάλειας. Θα κατευθύνονται αποκλειστικά σε έργα αναβάθμισης του δικτύου, σε δράσεις που προάγουν την υπεύθυνη συμπεριφορά και τη σωστή οδήγηση στο δρόμο. Θα έλεγα μάλιστα ότι είναι συγκοινωνούντα δοχεία, όσο περισσότερα έσοδα έχουμε από κλήσεις τόσο μεγαλύτερη θα προκύπτει και η ανάγκη για σχετικές παρεμβάσεις. Και βέβαια ο σκοπός μας δεν είναι να εισπράττουμε χρήματα από κλήσεις. Μακάρι να φτάσουμε στο σημείο να εισπράττουμε πολύ λίγα. Τότε θα έχουμε πραγματικά πετύχει, μέσα από ένα πλέγμα κινήτρων και αντικινήτρων, να μπορέσουμε να έχουμε κάνει τους δρόμους μας πιο ασφαλείς.

Θέλω να τονίσω ότι ήδη η πολιτεία –άκουσα και τον κ. Παρασύρη να μιλάει για τα προβλήματα τα οποία έχουμε, δυστυχώς, στο οδικό δίκτυο της Κρήτης- προχωράει σε μια σειρά από προσωρινές παρεμβάσεις βελτίωσης της ασφάλειας σε κεντρικούς οδικούς άξονες, όπου γνωρίζουμε ότι έχουμε μεγάλα προβλήματα ασφάλειας. Μιλάω για τον Βόρειο Οδικό Άξονα. Ο Υπουργός με έχει διαβεβαιώσει ότι ενδεχομένως κάποια πρώτα έργα

να μπορέσουν ήδη να δρομολογηθούν εντός του καλοκαιριού. Όσοι από εσάς έχετε ταξιδέψει στην Πατρών -Πύργου γνωρίζετε τις προσωρινές διευθετήσεις οι οποίες πια στον παλιό δρόμο έχουν αποκτήσει και μόνιμα χαρακτηριστικά. Η συχνότητα των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων από αυτές τις σχετικά φτηνές παρεμβάσεις έχει μειωθεί δραστηκτότατα.

Το ίδιο, λοιπόν, θέλουμε και πρέπει να κάνουμε στην Κρήτη έως ότου ολοκληρωθεί ο Βόρειος Οδικός Άξονας και έως ότου καταφέρουμε και πείσουμε τους συμπολίτες μας ότι δεν αρκεί ένας νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, για να αποτρέψουμε τα πολλά θανατηφόρα ατυχήματα αλλά μία συνολική αλλαγή κουλτούρας, η οποία προφανώς δεν αναφέρεται μόνο στον ΚΟΚ, το είπατε και εσείς και έχετε δίκιο.

Δεν λύνει το πρόβλημα της οδικής συμπεριφοράς ένας νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Απαιτούνται πολύ περισσότερα μέτρα, απαιτούνται καλύτεροι δρόμοι -έχουμε ήδη επενδύσει σε αυτό- απαιτούνται πολύ περισσότερα και ασφαλέστερα μέσα μαζικής μεταφοράς, ένα μεγάλο στοιχείο για την Κυβέρνηση το οποίο ελπίζουμε ότι θα μπορέσουμε να κερδίσουμε. Απαιτείται καλύτερη εκπαίδευση στα σχολεία. Απαιτείται να ξαναδούμε το πλαίσιο -το έχουμε κάνει ήδη, αλλά ίσως πρέπει να το ξαναδούμε, κύριε Αναπληρωτή Υπουργέ- των εξετάσεων, για να μπορούμε να δίνουμε άδειες οδήγησης.

Και, ναι, πολιτική της Κυβέρνησης είναι από τη στιγμή που βελτιώνονται τα μέσα μαζικής μεταφοράς να στρέψουμε τον κόσμο ολοένα και με μεγαλύτερη συχνότητα μακριά από το αυτοκίνητο, στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Μίλησα για τα λεωφορεία. Επιτρέψτε μου να κάνω και μια τοποθέτηση που αφορά το μετρό. Βρέθηκε πριν από λίγες μέρες με τον Αναπληρωτή Υπουργό στον Βόλο, όπου επισκευάζονται με μεγάλη ταχύτητα οι -θα έλεγα- ουσιαστικά απαξιωμένοι συρμοί του παλιού ηλεκτρικού, οι οποίοι όπως γνωρίζετε βρίσκονται σε τραγική κατάσταση. Είδα συρμούς οι οποίοι ουσιαστικά ξαναχτίζονται από την αρχή και γίνονται πρακτικά ολοκαίνουργιοι. Πιστεύουμε ότι δεκατέσσερις τέτοιοι συρμοί θα μπορούσαν να μπουν στη γραμμή του Ηλεκτρικού εντός του 2026 και θα βρούμε τους πόρους, κύριε Υπουργέ, έτσι ώστε να προχωρήσουμε στην ανάταξη όλων των συρμών του Ηλεκτρικού.

Διότι ως προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς οι προκλήσεις είναι δύο: Από τη μια η αναβάθμιση του στόλου -τα καινούργια λεωφορεία, φιλικά προς το περιβάλλον, εύκολη προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία- από την άλλη όμως -ας μην κοροϊδευόμαστε και το ξέρει καλά ο Υπουργός, το είχαμε δουλέψει αυτό το πρότζεκτ πολύ και με τον προκάτοχό του- το ζήτημά μας δεν είναι μόνο η ποιότητα των μέσων, είναι η συχνότητα των δρομολογίων και η αξιοπιστία των δρομολογίων.

Χρειαζόμαστε και περισσότερα λεωφορεία και πιο καινούργια λεωφορεία και περισσότερους οδηγούς. Η προτεραιότητα την οποία δίνουμε είναι να φροντίσουμε, έτσι ώστε πολύ σύντομα σε κάποιες γραμμές κορμού -γραμμές δηλαδή τις οποίες χρησιμοποιούν πολλοί συμπολίτες μας με μεγάλη συχνότητα- να μπορούν να δουν ουσιαστική βελτίωση στη συχνότητα των δρομολογίων. Μόνο εάν οι πολίτες του Λεκανοπεδίου πεισθούν ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι αξιόπιστα, θα μπορέσουμε πραγματικά να πείσουμε τους πολίτες να μετακινηθούν από το αυτοκίνητο προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, θα βελτιώσουμε την εικόνα του κυκλοφοριακού στην Αθήνα, και θα μπορέσουμε επίσης να έχουμε κάνει ένα σημαντικό βήμα προς την οδική ασφάλεια και τη μείωση των θανάτων στην ασφάλτο.

Να κλείσω, λοιπόν, ευχαριστώντας τα κόμματα της Αντιπολίτευσης για τη δημιουργική διάθεση την οποία επέδειξαν σε αυτό το πολύ σημαντικό νομοσχέδιο. Πιστεύω ότι είναι μια από τις λίγες φορές σε ένα γενικά περιβάλλον μεγάλης έντασης που υπάρχει στο Κοινοβούλιο το τελευταίο διάστημα, που έχουμε καταφέρει να προσεγγίσουμε ένα θέμα εθνικής προτεραιότητας μέσα από το πρίσμα του εθνικού συμφέροντος και του τι είναι καλό, για να μπορέσουμε να ανατάξουμε αυτή την τραγική πρωτιά την οποία έχουμε στους θανάτους στην ασφάλτο.

Νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο οφείλουμε σε όλους τους συμπολίτες μας και χαιρόμαι, γιατί πολύ σύντομα το νομοσχέδιο αυτό θα γίνει πράξη, θα τεθεί σε εφαρμογή και προφανώς θα

αξιολογείται συνέχεια. Διότι, δυστυχώς, εδώ το επίδικο είναι κάτι το οποίο είναι άμεσα μετρήσιμο και τελικά και εμείς θα κριθούμε από μία και μόνη στατιστική: πόσο θα μειωθούν οι θάνατοι και οι βαριοί τραυματισμοί στην ασφάλτο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Ορθοί οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

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

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρία Πρόεδρε, τι θέλετε; Έχετε κάνει την ομιλία σας. Τι θέλετε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τον λόγο θα ήθελα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ναι, για ποιο πράγμα θέλετε τον λόγο;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Για να μιλήσω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Έχετε κάνει την ομιλία σας.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Όχι, έχω κάνει παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία, τώρα τι θέλετε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Για ποιον λόγο ζητάτε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Για την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Την κανονική ομιλία;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, ελάτε.

Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε. Έχει ζητήσει πριν από εσάς τον λόγο ο κ. Νατσιός. Εάν ο κ. Νατσιός παραχωρεί τη θέση, ευχαρίστως. Τώρα εγώ ενημερώθηκα ότι πριν από εσάς είχε ζητήσει τον λόγο.

Κύριε Πρόεδρε, παραχωρείτε τη θέση σας ή όχι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος - ΝΙΚΗ): Θα προτιμούσα να μιλήσω τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ωραία. Άρα ο κ. Νατσιός έχει τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Αφού έφυγε ο κ. Μητσοτάκης εν τω μεταξύ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Πρωτοφανές! Πρώτα με ανακρίνετε επειδή ζήτησα τον λόγο...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Νικήτας Κακλαμάνης): Δεν ήξερα αν θέλετε ομιλία ή παρέμβαση!

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος - ΝΙΚΗ): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία Κωνσταντοπούλου, είχα δηλώσει νωρίτερα. Ξέρετε ότι σ' αυτά δεν έχω κωλύματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολύ υποτονικό ακούσαμε τον κύριο Πρωθυπουργό. Καμιά δεκαριά δευτερόλεπτα τα χειροκροτήματα. Με το ζόρι κι αυτά. Που σημαίνει ότι κάτι δεν πάει καλά. Αυτή η υποτονικότητα και αυτή η ραθυμία είναι γενική νομίζω και αντικατοπτρίζει μια Κοινοβουλευτική Ομάδα η οποία ούτε στηρίζει ότι πιστεύει πλέον στις ικανότητες του Προέδρου της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό που συζητούμε σήμερα για το θέμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που συνδέεται άμεσα

με τους νέους νομίζω ότι είναι πρωτίστως θέμα παιδείας. «Παιδεία, καθάπερ ευδαίμων χώρα, πάντα τ' αγαθὰ φέρει» έλεγε και ο Σωκράτης. Μόνο μέσω της παιδείας η οποία ξεκινάει από το σπίτι αλλά κυρίως στο σχολείο μπορούμε να πείσουμε νέα παιδιά για το πόσο σημαντικός είναι ο σεβασμός του συνανθρώπου, κυρίως, στους δρόμους. Εκ της εμπειρίας μπορώ να σας πω ότι δεν διδάσκεται στα σχολεία, δεν καλλιεργείται αυτός ο σεβασμός. Δεν υπάρχει αυτό που ονομάζουμε στην εκπαίδευση οργανωμένη κυκλοφοριακή αγωγή. Ως πάρεργο και μόνο αν βρεθούν φιλότιμοι διευθυντές σχολείων ή δάσκαλοι θα διδαχθεί αυτό το τόσο σοβαρό για μένα κεφάλαιο της ελληνικής εκπαίδευσης. Από εκεί πρέπει να ξεκινήσετε. Από τα σχολεία, από την παιδεία την οποία έχετε διαλύσει πλήρως. Είναι ένα τεράστιο ζήτημα. Σε λίγα χρόνια ούτε δασκάλους θα βρίσκετε για τα σχολεία σας.

Από την προηγούμενη εβδομάδα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, που τέσσερα κόμματα της Αντιπολίτευσης, μεταξύ των οποίων και η Νίκη, υπογράψαμε την πρόταση των συγγενών των θυμάτων των Τεμπών για τη σύσταση προανακριτικής η οποία θα διερευνήσει τυχόν ποινικές ευθύνες του Πρωθυπουργού για το δυστύχημα-έγκλημα, συμβαίνει το εξής εκπληκτικό. Χάσατε το χρώμα σας, κύριοι της Κυβέρνησης. Βρίσκεστε σε κατάσταση πανικού. Αλλιώς τα είχατε σχεδιάσει και αλλιώς σας βγαίνουν. Και μόνο η ιδέα ότι θα συζητηθεί το ζήτημα σε επίπεδο Εθνικής Αντιπροσωπείας και θα στηθεί κάλη με το όνομα του Πρωθυπουργού και με ψηφοδέλτια που θα ζητούν την παραπομπή του, σας έχουν βγάλει από τα ρούχα σας. Είχατε πιστέψει μέχρι τότε ότι θα καθαρίσετε με τα Τέμπη ως ένα πλημμεληματάκι. Ότι θα στέλνατε στη δικαιοσύνη -και θα μας κάνετε και χάρη- έναν πρώην Υπουργό σας και έναν πρώην Υφυπουργό σας για ένα απλό πλημμέλημα.

Τα είχατε σχεδιάσει όλα, όμως ξεχάσατε έναν βασικό νόμο και της πολιτικής και της ιστορίας: υπάρχει πάντα το απρόβλεπτο. Είχατε πιστέψει με τις συμφωνίες δύο γόνων από τις μεγάλες πολιτικές οικογένειες, εσάς, κύριε Πρωθυπουργέ και του πρώην Υπουργού σας, ότι θα ξεμπερδεύατε διά βίου με πενήντα επτά αθώες ψυχές. Από τις αντιδράσεις σας και μόνο φαίνεται ότι σας χαλάσαμε την σούπα. Σας έπεσαν τα φρύδια με τα οποία μας κοιτούσατε απ' υψηλού, η επηρμένη οφρύν σας. Ξαφνικά εγώ ως Πρόεδρος της Νίκης είδα τη φωτογραφία μου σε ένα λαθρόβιο έντυπο του οποίου η κυκλοφορία εξαντλείται μέσα στους δρόμους του Μεγάρου Μαξίμου και της οδού Πειραιώς. Ξαφνικά είδαμε τον συνταγματολόγο της συμφοράς, τον κ. Νίκο Αλιβιζάτο, του οποίου ο νόμος για τους Σπαρτιάτες έπεσε στη δικαιοσύνη, να χαρακτηρίζει την πρόταση της προανακριτικής επικίνδυνη για τη δημοκρατία. Ο γνωστός κ. Αλιβιζάτος, επαναλαμβάνω, συνταγματολόγος της συμφοράς αντί να χαθεί από προσώπου της γης για το ρεζίλι που έπαθε. Αλλά γλύφε-γλύφε την εξουσία κάτι θα μείνει, για να παραφράσω ένα παλιό γνωστό ρητό. Ξαφνικά είδαμε και τον πρώην Βουλευτή, τον κ. Ανδρέα Λοβέρδο, που σας βάζει πλάτη σε κάθε καταστρατήγηση του Συντάγματος μήπως και βρει θέση στα ψηφοδέλτια της Νέας Δημοκρατίας να αναμασά τα ίδια. Ότι είναι επικίνδυνη πρόταση, λέει ο κ. Λοβέρδος.

Εμείς είμαστε άνθρωποι που πιστεύουμε στον τριαδικό Θεό - χτες ήταν και γιορτή- και συνήθως δεν μιλάμε έτσι. Αποφεύγουμε την κατάκριση όμως κατά μία αειθαλή ρήση του Αγίου Ιωάννου του Χρυσοστόμου «τα δημοσίως λεγόμενα και πραττόμενα δημοσίως να ελέγχονται». Όταν μιλάς δημόσια ενώπιον άλλων να περιμένεις και τον δημόσιο έλεγχο. Και αυτό κάνουνε. Εδώ και μια εβδομάδα βλέπουμε όλους τους πολιτικούς τους τσάτσους να σπεύδουν καταϊδρωμένοι να ορθώσουν ασπίδα προστασίας στον κύριο Πρωθυπουργό. Αν υπάρχει ένα ετερόκλητο μέτωπο δυνάμεων που στηρίζει κάποιον -το λέω έτσι επειδή από τον γάμο των ομοφυλοφίλων φαίνεται ότι σας αρέσουν τα ετερόκλητα- αυτό είναι το συγκεκριμένο μέτωπο που έχει βγει να σας στηρίζει παντοειδώς. Ανέφερα κάποια ονόματα. Εμείς δεν πάσχουμε από την αίρεση της ονοματοκρυψίας θα έλεγα. Μιλάμε με ονοματεπώνυμο και όχι με αριθμό, όπως θέλετε να το επιβάλλετε στον προσωπικό αριθμό που είναι και οξύμωρο. Καλύτερα να το λέτε ατομικό αριθμό. Πρόσωπο και αριθμός δεν συμβιβάζονται. Αλλά κι αυτά θα καταπέσουν.

Η δικηγόρος κ. Μαρία Γρατσία, η οποία ειρήσθω εν παρόδω ήταν και υποψήφια Βουλευτής μας το 2023, η οποία συνέγραψε την πρόταση, ρωτά ευθέως αν με βάση τον Ποινικό Κώδικα περιλαμβάνεται η κατάχρηση εξουσίας στο αδίκημα εσχάτης προδοσίας. Και όλοι οι δικηγόροι που βλέπουμε να μιλάνε και να έχουν φιλική σχέση με το στενό περιβάλλον του Πρωθυπουργού, όπως ο κ. Δημητράκοπουλος, δεν απαντούν στο εάν ο νέος ποινικός κώδικας που ψήφισε η ίδια η Νέα Δημοκρατία περιλαμβάνει την κατάχρηση εξουσίας ως στοιχείο της αντικειμενικής υπόστασης της εσχάτης προδοσίας. Όμως αλάλα τα χείλη των ασεβών. Το πώς έγινε αυτή η κατάχρηση εξουσίας θα σας το πούμε με συγκεκριμένα στοιχεία όταν θα συζητηθεί η πρόταση σύστασης της προανακριτικής επιτροπής εδώ στο Εθνικό Κοινοβούλιο. Γιατί εκτός από την ωμότατη παρέμβαση του Πρωθυπουργού για την οποία όλοι ξέρετε -επέμβαση στη δικαιοσύνη εννοώ- έχουν γίνει και πολλά άλλα. Αλλά από ό,τι φαίνεται εκτός από τη φράση κατάχρηση εξουσίας είναι εφιάλτης για εσάς να στηθεί κάλη για εσχάτη προδοσία γιατί με αυτά που κάνετε για τη Μονή του Σινά και τα εθνικά θέματα στο τέλος θα μπει και αυτή η σφραγίδα.

Εσάς, κύριε Πρωθυπουργέ, σας φοβίζονται οι λέξεις μας ή καλύτερα οι φράσεις μας. Εμάς και τον ελληνικό λαό μας φοβίζονται οι πράξεις σας. Μας τρομάζει όλο αυτό το ποικιλώνυμο σκυλολόι που έχετε παρατάξει για να αποδομήσει την πρότασή μας. Είστε ικανοί για τα πάντα. Πρώτα είχατε βάλει τα τρολ της Νέας Δημοκρατίας στο διαδίκτυο να επιτίθενται με άθλια χυδαία σεξιστικά σχόλια κατά της κ. Μαρίας Καρυστιανού και τώρα που δεν σας βγήκε ιδρώνετε και ξαναϊδρώνετε. Γιατί με όσα, επαναλαμβάνω, κάνετε στο Σινά και στα εθνικά θέματα, φοβάστε μη σας καταψηφίσουν και οι δικοί σας Βουλευτές. Πιστεύω ότι υπάρχουν ακόμη πολλοί Βουλευτές της Συμπόλιτευσης που ελέγχεται η συνείδησή τους για τα όσα ψήφισαν με τον ψευτογάμο των ομοφυλοφίλων. Αλλά το ίδιο ισχύει τώρα και για τα Τέμπη. Λοιπόν, δεν θα ξεμπερδεύετε εύκολα με αυτές τις πενήντα επτά αθώες ψυχές που τόσο σας βαραίνουν. Θα τα πούμε όλα και θα λύσουμε τους λογαριασμούς μας όταν θα συζητηθεί η πρόταση για την προανακριτική επιτροπή.

Εκτός όμως από αυτές τις πενήντα επτά αθώες ψυχές που περιμένουν, με ανοιχτούς τους τάφους να δικαιωθούν, όπως ειπώθηκε σε ένα τρισάγιο που έγινε στους τάφους τους, σας κυνηγούν και οι συνειδήσεις εκατομμυρίων Ορθοδόξων Χριστιανών με αφορμή την άθλια και ανεπαρκή στάση σας στο θέμα της Ιεράς Μονής της Αγίας Αικατερίνης στο Θεοβάδιστον Όρος Σινά. Άλλη τραγωδία αυτή. Προσωπικό Βατερλό του Πρωθυπουργού και του κ. Γεραπετρίτη που γύρισε από την Αίγυπτο κατ'επιστροφή. Έφυγε, όπως διατυμπάνιζε, με συγκρατημένη αισιοδοξία και γύρισε με μια ασυγκράτητη εθνική ταπείνωση.

Επειδή είστε οι περισσότεροι, δυστυχώς, «αλιβάνιστοι», που θα έλεγε ο Παπαδιαμάντης, παραπέμνω σε ένα μικρό απόσπασμα από ένα θαυμάσιο κείμενο ενός Μητροπολίτη Σιγκαπούρης και Νοτίου Ασίας, του κ. Κωνσταντίνου -έχουμε κι εκεί ιεραποστόλους που προσπαθούν να φέρουν το Φως του Ευαγγελίου- μήπως και καταλάβετε κάποιοι ότι οι μονές δεν είναι μουσεία αλλά αναμμένες λαμπάδες του Γένους, του Ελληνισμού και της Ορθοδοξίας και με αυτές τις λαμπάδες συνεχίζουμε να προχωρούμε μέσα στα σημερινά σκοτάδια.

Γράφει, λοιπόν, ο Μητροπολίτης Σιγκαπούρης: «Σήμερα η μονή απειλείται, όχι από ληστές της ερήμου ή σεισμούς αλλά από κάτι πιο ψυχρό: Τη δήμευση, την επιχειρούμενη μετατροπή της σε περιουσιακό στοιχείο του αιγυπτιακού κράτους, αφαιρώντας τη διοίκηση από την ελληνορθόδοξη μοναστική κοινότητα που επί αιώνες τη διαχειρίζεται με σεβασμό, με αυτάρκεια και προσευχή, μια διοίκηση που δεν εφευρέθηκε αλλά παραδόθηκε από γενεά σε γενεά. Η κίνηση αυτή δεν είναι απλή γραφειοκρατική υπόθεση. Είναι πνευματική αλλοτρίωση. Είναι το γκρέμισμα μιας παράδοσης που άντεξε σε κατακτήσεις, σε αυτοκρατορίες, σε πολέμους και τώρα καλείται να παραδώσει τα κλειδιά της σε μια κρατική δομή, που δεν έχει ούτε τη γλώσσα ούτε την πίστη ούτε την κατανόηση αυτού που πάει να δημεύσει. Γιατί στο Σινά δεν υπάρχει, απλώς, ένα όμορφο μοναστηράκι. Υπάρχει η φωνή μιας πίστης της μόνης και αληθινής, που αρνείται να γίνει τουριστικό φυλλάδιο. Υπάρχει μια ολόκληρη συλλογή θησαυρών,

πνευματικών ανεκτίμητων και υλικών, που σώθηκαν γιατί οι μοναχοί ανά τους αιώνες δεν τα πούλησαν, δεν τα διέθεσαν, δεν τα διαφώνισαν. Τα προστάτευσαν με νηστεία, προσευχή και σιωπή.

Και τώρα τι ζητάμε από αυτούς τους ανθρώπους που τους έχετε εγκαταλείψει ήδη; Να μετατραπούν σε υπαλλήλους κρατικών συμφερόντων, να δώσουν το λείψανο της Αγίας Αικατερίνης για καλύτερη διαχείριση, να δουν τους θησαυρούς του μοναστηριού σε λίστες απογραφής σαν να επρόκειτο για κεραμικά. Η πίστη, αγαπητοί μου, δεν εκτίθεται, δεν τεκμηριώνεται με excel, δεν οργανώνεται σε υπουργεία. Η Αγία Αικατερίνη πρέπει να μείνει όπως είναι. Καταλάβετε το αυτό. Ελεύθερη στην έρημό της κάτω από τον ίδιο ουρανό, με την ίδια γλώσσα προσευχής, το ίδιο αθόρυβο μεγαλείο, την ίδια αταλάντευτη ελληνορθόδοξη φλόγα. Δεν είναι ένα απλό μοναστήρι. Είναι παράδοση που αναπνέει. Αν πάρεις από το μοναστήρι τον ελληνορθόδοξο χαρακτήρα του δεν το εκσυγχρονίζεις. Το ευνοχίζεις. Δεν το πας μπροστά. Το πετάς σε μια βιτρίνα όπου όλα μοιάζουν αλλά τίποτε δε σημαίνουν. Τα μοναστήρια δεν είναι χώροι πολιτιστικής ανταλλαγής, είναι κιβωτοί πνεύματος, είναι αγκαλιές που μυρίζουν λιβάνι, είναι μνήμες που επιβίωσαν επειδή επέμεναν να είναι ίδιες».

Και κλείνει: «Αν χάσουμε το Μοναστήρι της Αγίας Αικατερίνης δεν χάνουμε ένα κτίσμα» -πολύ ωραία φράση- «χάνουμε μία ελληνική ανάσα μέσα στο έρημο». Και δεν εννοεί μόνο την έρημο του Σινά, εννοεί και την έρημο που βιώνουμε δίπλα μας, μέσα στην ερημιά του κόσμου.

Ήταν μια ανάσα ελευθερίας, μια ανάσα ελληνισμού και δεν έχουμε κουράγιο να χάσουμε και άλλες ανάσες, όπως χάθηκε η Αγία Σοφία, χάθηκε η Μονή της Χώρας, πάλι λόγω της δικής σας ανεπάρκειας και ανικανότητας.

Σας θέσαμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα ερώτημα με αφορμή το δημοσίευμα της ιταλικής εφημερίδας «Corriere della Sera». Σας ρωτήσαμε εάν για σας είναι σημαντικότερος ο αγώγος και το καλώδιο της ηλεκτρικής σύνδεσης Ελλάδος - Αιγύπτου από την ιστορία δεκαπέντε αιώνων του Ελληνισμού και της Ορθοδοξίας στο Σινά. Γιατί το δημοσίευμα αυτό έλεγε ότι προτιμάτε το καλώδιο και όχι τη Μονή στο Σινά.

Μας απαντήσατε «απάντηση» εντός εισαγωγικών και αυτό με χυδαίες αναφορές του Κυβερνητικού Εκπροσώπου- περί θεωριών συνωμοσίας. Το εύκολο καταφύγιο όταν δεν μπορείτε να απαντήσετε. Και κάτι για «αναμασήματα» για ξυλόλινο. Εδώ πρέπει να ντρέπεστε.

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

Ο Πρωθυπουργός στην ανάρτησή του και ο Υπουργός σε συνέντευξή του αρνούνται να πουν τη φράση «θα διεκδικήσουμε την ιδιοκτησία της Μονής του Σινά». Δεν λένε καν τη λέξη κυριότητα. Σβήστηκε αυτή η λέξη. Τι έχετε να πείτε;

Εμείς τα συμπεράσματά μας τα έχουμε βγάλει. Την έχετε πουλήσει την Ιερά Μονή ή, καλύτερα, την έχετε ξεπουλήσει. Και αν οι λέξεις σας ενοχλούν, αν αυτό δεν είναι εσχάτη προδοσία, πείτε μας εσείς πώς ονομάζεται.

Υπάρχει επίσης και ένα άλλο τεράστιο θέμα το οποίο διαβάζουμε σήμερα στον Τύπο, το προεδρικό διάταγμα για το οποίο νομοθετήσατε τους όρους δόμησης σε οικισμούς κάτω των δύο χιλιάδων κατοίκων, περιλαμβάνει και μια απαράδεκτη ρύθμιση. Ακούστε: Ότι μπορεί να ιδρύεται σε κάθε οικισμό προσωρινή δομή προσφύγων στην οποία να φιλοξενοούνται μέχρι και εκατό πρόσφυγες. Έχουμε δεκαέξι χιλιάδες οικισμούς. Κάντε τον πολλαπλασιασμό. Είστε δηλαδή έτοιμοι να υποδεχθείτε πάνω από ενάμισι εκατομμύριο μετανάστες παράνομους και να αλλάξετε τη δημογραφική σύνθεση του πληθυσμού; Ήδη караβιές συνεχώς, πεντακόσιοι όσοι καταγράφηκαν το Σαββατοκύριακο που μας πέρασε αποβιβάζθηκαν στο νησί της Κρήτης. Τι λέτε γι' αυτό; Τίποτε.

Αφού δεν σας αρέσουν οι λέξεις μας, πείτε μας πώς χαρακτηρίζετε αυτήν την πράξη. Πείτε, επίσης, πώς χαρακτηρίζεται η χθεσινή εξαγγελία του Πρωθυπουργού στη Σύνοδο των Ωκεανών να χωροθετήσει δύο θαλάσσια πάρκα στο Ιόνιο και στο Αιγαίο, τα οποία όμως θα βρίσκονται εντός των χωρικών μας υδάτων και μόνο, ενώ ο αρχικός σας χάρτης τα χωροθετούσε σε διεθνή

ύδατα, αποσύρθηκε μετά τα διαβήματα που σας έκαναν οι Τούρκοι. Υπακούτε, είστε υποταγμένοι στους Τούρκους, πειθήνια ενεργούμενά τους.

Πείτε μας, πάλι, πώς χαρακτηρίζετε αυτήν την πράξη όταν κάποιος υπακούει στους Τούρκους; Ιδίως αυτήν την εποχή. Σας έκανε χθες ρεζίλι μέχρι και ο Πρόεδρος της Γαλλίας, ο Μακρόν. Ενώ εσείς μιλούσατε για πάρκα στα χωρικά ύδατα, εκείνος ζήτησε να προστατευθεί η αποκλειστική οικονομική ζώνη Ελλάδας και Κύπρου. Αντί να τα λέτε εσείς, τα λέει ο Μακρόν. Η απόλυτη ξεφτίλα!

Δεν γίνεστε –κατά το κοινώς λεγόμενο- «ρόμπα» στο εσωτερικό αλλά γίνεστε και στο εξωτερικό και μάλιστα για τα εθνικά μας θέματα, όπου εδώ οι ταπεινώσεις και οι ήττες είναι συνεχείς. Και καταλαβαίνω ότι ένας λόγος σήμερα της υποτονικότητας του Πρωθυπουργού αλλά και του χλιαρού χειροκροτήματος, είναι γιατί υπάρχει μεγάλη αμφισβήτηση μεταξύ των Βουλευτών για τους χειρισμούς του Πρωθυπουργού στα εθνικά μας θέματα.

Δεν υπάρχει τομέας όπου μπορούμε να υπερηφανευτούμε για κάτι. Για την Κάσο να πούμε; Τώρα για τα θαλάσσια πάρκα; Για το τι γίνεται στην Ευρώπη που μπαίνει η Τουρκία από το παράθυρο; Όποιον τομέα και να ανοίξουμε των εξωτερικών θεμάτων αισθανόμαστε ντροπή.

Να κλείσω λέγοντας ότι εμείς δεν ξεχνάμε την ιστορία μας, κύριο Πρόεδρε. Σαν σήμερα, στις 10 Ιουνίου του 1944, το χωριό Δίστομο της Βοιωτίας βυθίζεται σε έναν από τους πιο μαύρους εφιάλτες της κατοχής. Γερμανικά στρατεύματα, τα τέρατα των Ες-Ες εισβάλλουν στο χωριό και εκτελούν αδιάκριτα διακόσιους είκοσι οκτώ αμάχους ανάμεσά τους γυναίκες, ηλικιωμένους και παιδιά, εκατόν δεκαεπτά γυναίκες, εκατόν έντεκα άντρες, μεταξύ των οποίων πενήντα τρία παιδιά κάτω των δεκαέξι ετών. Υπήρξε μία από τις φρικιαστικότερες θηριωδίες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Και εμείς, δυστυχώς, μετά από τόσα χρόνια ανεχτήκαμε τα εγκληματικά μνημόνια που μας επέβαλαν οι Γερμανοί, μνημόνια που κατέστρεψαν οικονομικά την πατρίδα μας, που έστειλαν στο εξωτερικό εκατοντάδες χιλιάδες ελληνοπούλα, που έστειλαν στη φτώχεια εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες. Η Γερμανία, την οποία υπακούμε και αυτή απόλυτα, δεν μας συμπαραστάθηκε τα δύσκολα χρόνια των μνημονίων, μάς έσπρωξαν οι σπιθαμιαίοι ηγέτες της στο ΔΝΤ και ενταφιάστηκαν οι γερμανικές αποζημιώσεις και το κατοχικό δάνειο.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΌΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ**)

Ουδέποτε είχατε το σθένος και εσείς να ζητήσετε από τη Γερμανία να αποπληρώσει όχι μόνο τις οικονομικές αλλά και πνευματικές και ηθικές της αποζημιώσεις.

Για εμάς, όμως, στη Νίκη, τίποτα δεν έκλεισε. Θα αγωνιζόμαστε με σθένος να απαλλαγούμε από τον ζυγό της κομματοκρατίας που κι εσείς υπηρετείτε, της υποτέλειας, της εξάρτησης και της ασημαντοκρατίας. Αυτά όλα πρέπει να τελειώνουν. Η Ελλάδα πρέπει να κυβερνηθεί επιτέλους από ανθρώπους οι οποίοι σέβονται τον λαό, προέρχονται από τον λαό, από ανθρώπους οι οποίοι αποτελούν τη ρωμιοσύνη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Δημοκρατικού Πατριωτικού Κινήματος - ΝΙΚΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Έχει ζητήσει τον λόγο η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας η κ. Κωνσταντοπούλου.

Είναι η κύρια ομιλία σας ή παρέμβαση, κυρία Πρόεδρε;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Η κύρια ομιλία μου, κυρία Πρόεδρε, στην άδεια Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Καραναστάση, το προβλέψαμε ότι θα ήταν πάλι άδεια η Βουλή μετά την ομιλία του Πρωθυπουργού. Βέβαια, είχαμε προβλέψει ότι θα ήταν κάπως πιο γεμάτη στην ομιλία του Πρωθυπουργού. Η αλήθεια είναι ότι δεν θυμάμαι πιο ξεπνοϊσμένη πρωθυπουργική ομιλία τουλάχιστον σε αυτή την κοινοβουλευτική περίοδο. Δεν θυμάμαι πιο τζούφια πρωθυπουργική ομιλία ούτε πιο τζούφια και ξεπνοϊσμένη παρουσία των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας στη διάρκεια της ομιλίας του κ. Μητσοτάκη.

Νομίζω ότι ο κύριος Πρωθυπουργός στόχευε να μην το καταλάβει κανείς ότι θα έρθει σήμερα στη Βουλή. Άλλωστε, δεν το συνηθίζει. Έρχεται μία στο τόσο. Η τελευταία φορά που ήρθε να μιλήσει ήταν στις 2 Απριλίου, δηλαδή πριν από εβδομήντα μέρες, σε συζήτηση που προκάλεσε ο ίδιος για τα εξοπλιστικά. Η τελευταία φορά που ήρθε να μιλήσει σε νομοσχέδιο της Κυβέρνησης ξέρετε πότε ήταν; Ήταν στις 5 Δεκεμβρίου, πάνω από έξι μήνες, στο νομοσχέδιο για τον κατώτατο μισθό.

Αν υπήρχε τίτλος και βραβείο λάθρα διάγοντος Πρωθυπουργού, νομίζω ότι θα τον έπαιρνε αυτό τον τίτλο επάξια ο κ. Μητσοτάκης. Είναι ξεκάθαρο ότι σήμερα ήθελε να αιφνιδιάσει και τους δικούς του Βουλευτές, να μην το καταλάβουν ότι θα μιλήσει. Σίγουρα θέλησε να αιφνιδιάσει την Αντιπολίτευση, αλλά την Πλεύση Ελευθερίας δεν την αιφνιδιάζει. Ούτε, βεβαίως, ξεγελάει κανέναν αυτή η τακτική την οποία ακολουθεί να έρχεται, να μιλάει και να απέρχεται.

Νομίζω ότι ήταν και κάπως κωμικό το επεισόδιο που έγινε αμέσως μετά το πέρας της ομιλίας του, δηλαδή η προσπάθεια του Προέδρου της Βουλής να του δώσει χρόνο για να φύγει. Αφού ανήγγειλε το σχολείο που είχε έρθει και το χειροκροτήσαμε, στη συνέχεια για ένα ολόκληρο λεπτό ο Πρόεδρος της Βουλής με ρωτούσε τι στ' αλήθεια θέλω, όταν ζητώ το λόγο ως παρούσα Αρχηγός κοινοβουλευτικού κόμματος μετά τον Πρωθυπουργό. «Τι θέλετε, κυρία Κωνσταντοπούλου, μα, εξηγήστε μου τι θέλετε». Μα, να μιλήσω θέλω, κύριε Κακλαμάνη, να κάνω την ομιλία μου. Σε όλη αυτή την αναμπουμπούλα και αφού ανακαλύφθηκε ότι είχε ζητήσει κι άλλος Αρχηγός τον λόγο εν τω μεταξύ, ο κ. Μητσοτάκης την «έκανε», κατά το κοινώς λεγόμενο, απέδρασε από την Αίθουσα του Κοινοβουλίου και άφησε μόνο του τον κ. Κυρανάκη εδώ στα κυβερνητικά έδρανα.

Αυτό, βεβαίως, είναι ευεξήγητο γιατί όλα όσα είπε ο κ. Μητσοτάκης, πρώτα απ' όλα δεν άγγιξαν ούτε κατά διάνοια την πάρα πολύ συμπτυκνυμένη πολιτική επικαιρότητα εσωτερική και διεθνή και δεν άγγιξαν βέβαια ούτε κατά διάνοια το νομοσχέδιο που συζητιέται, τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σε μια περίοδο στην οποία η Κυβέρνηση βουλιάζει από τα σκάνδαλα. Βουλιάζει! Έχετε καταρρεύσει, το ξέρετε, και ποντάρετε στο ότι μπορεί να μην το έχει καταλάβει όλος ο κόσμος. Το έχει καταλάβει πάντως η κοινωνία. Βουλιάζει από τα σκάνδαλα. Βουλιάζει υπό το βάρος των ευθυνών για το έγκλημα των Τεμπών, για το έγκλημα των υποκλοπών, για το τεράστιο σκάνδαλο που είναι και οικονομικό έγκλημα, του ΟΠΕΚΕΠΕ. Λέξη ο Πρωθυπουργός!

Την ίδια ώρα που η Ελλάδα είναι κράτος μη μόνιμο μέλος του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, εγκαλείται η Κυβέρνηση από την κοινή γνώμη για την εφεκτική και ανύπαρκτη και άλαλη στάση της απέναντι στη γενοκτονία, τα εγκλήματα πολέμου, τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας που διαπράττει το κράτος του Ισράηλ.

Μα, μπορεί ο κ. Μητσοτάκης να έρχεται σήμερα 10 Ιουνίου του 2025 να ψελλίζει κυριολεκτικά κάποια πράγματα για τον ΚΟΚ που δεν έχουν καμία σχέση με το νομοσχέδιο και να φεύγει έτσι σαν τον κλέφτη; Κύριε Σταϊκούρα, κοιτάω εσάς γιατί είστε εσείς μόνο στο οπτικό μου πεδίο και άλλοι τρεις Βουλευτές εδώ της Νέας Δημοκρατίας. Μπορεί στ' αλήθεια την ώρα που οι εθνικές μας οδοί είναι σε αυτό το χειρόστο χάλι -τώρα κοιτάω εσάς γιατί διετελέσατε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών- την ώρα που καταρρέουν κομμάτια ολόκληρα εθνικών οδών, την ώρα που στα αστικά δίκτυα και στις γειτονιές οι άνθρωποι υφίστανται ατυχήματα και δυστυχήματα από μπαλώματα, από κακά οδοστρώματα, από έλλειψη σήμανσης, από κρυμμένες σημάσεις, να έρχεται ο Πρωθυπουργός εδώ και να μας λέει ότι με αυτό το νομοσχέδιο λύνει τα θέματα και ακούσθηκαν -λέει- οι προτάσεις των φορέων;

Μα, δεν άκουσε τον εισηγητή μας τον κ. Καραναστάση ή και άλλους εισηγητές; Δεν άκουσε τον κ. Καραναστάση πόσα είπε για αυτά που δεν βρήκαν το δρόμο μέσα στο νομοσχέδιο; Τι δεν βρήκε τον δρόμο του μέσα στο νομοσχέδιο; Μα, όλη η δουλειά που επί δύο χρόνια έκανε η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής. Όλη η δουλειά, με προτάσεις, με συγκεκριμένες και πολύ στοχευμένες νομοθετικές παρεμβάσεις που είχε προτείνει η επιτροπή ακούγοντας τους φορείς, ακούγοντας τα θύματα, ακούγοντας τις εκπροσωπήσεις οδηγών αλλά και θυμάτων τρο-

χαίων ατυχημάτων και συγγενών θυμάτων δυστυχημάτων. Τίποτε από αυτά δεν είναι μέσα στον κώδικα.

Θα συνοψίσω τις δικές μας προτάσεις γιατί δεν δέχομαι ότι έρχεται ένας Πρωθυπουργός μετά από εβδομήντα μέρες στη Βουλή και έχει έξι μήνες να έρθει σε νομοσχέδιο και κοροϊδεύει κατ' αυτόν τον τρόπο και υποβαθμίζει την κοινοβουλευτική λειτουργία. Έχουμε προτείνει συγκεκριμένα πράγματα. Τα είπε ο εισηγητής μας, ο κ. Καραναστάσης, για πολλοστή φορά εδώ στην Ολομέλεια, έχοντας θέσει τα ζητήματα και στην επιτροπή.

Επιδότηση κράνους. Να επιδοτείται το κράνος στις μηχανές. Να μην αγοράζεις μηχανή χωρίς κράνος, όπως δεν αγοράζεις αυτοκίνητο χωρίς ζώνη. Είναι τόσο δύσκολο αυτό να νομοθετηθεί πιστεύετε; Είναι τόσο δύσκολο; Δεν είναι κεφαλαιώδεις και βασικό μέτρο ασφαλείας; Πόσο δύσκολο είναι για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, για τον κ. Μητσοτάκη ή τον κ. Κυρανάκη.

Δεύτερον: Μαθήματα ειδικής αγωγής από το δημοτικό. Υπάρχει μια εντελώς αόριστη αναφορά στην συμβολή στην διαπαιδαγώγηση. Δεν υπάρχει καμία συγκεκριμένη αναφορά σε υποχρεωτική διδασκαλία οδικής συμπεριφοράς και οδικής ασφαλείας από το δημοτικό. Κι αυτό δύσκολο; Είναι δύσκολα αυτά;

Τρίτη πρόταση: Να υπάρξει ειδική πρόβλεψη χρηματοδοτικού πλαισίου, με χρονοδιάγραμμα, εκσυγχρονισμού επικίνδυνων διασταυρώσεων.

Δεν έχει αυτό το νομοσχέδιο, που κάνει κάποιες αόριστες αναφορές σε περιφράξεις και εργοτάξια στα άρθρα 13 και 51, καμία συνολική πρόβλεψη για την αναβάθμιση οδικών υποδομών. Γιατί το «πάμε και όσα φάμε», η χαρά που έχετε όταν συνάπτετε συμβάσεις, δεν αγγίζει την πραγματική ευθύνη να υπάρξουν ασφαλείς οδοί και ασφαλείς διασταυρώσεις.

Τέταρτη πρόταση: Κίνητρα για ανανέωση των οχημάτων και επέκταση των κινήτρων. Τους ταξιτζήδες τους κοροϊδεύετε. Εγώ είδα τους οδηγούς ταξι την Παρασκευή και, πραγματικά, είμαι βέβαιη ότι ο κ. Κυρανάκης δεν δέχεται να τους δει, διότι δεν μπορεί να τους αντιμετωπίσει. Δεν είναι πραγματικά κίνητρα αυτά που δίνετε. Η πραγματική κινητροδότηση θα πει πρόβλεψη για επέκταση κινήτρων σε όλο τον στόλο με κριτήρια ηλικίας, ασφαλείας και ρύπων, με σαφή προγράμματα επιδότησης της απόσυρσης. Βιοπορίζονται οι οδηγοί. Είναι βιοπαλαιστές, δεν είναι εισοδηματίες.

Πέμπτη πρόταση: Προστασία δεδομένων και παρακολούθηση. Υπάρχουν εντελώς γενικές αναφορές στο GDPR χωρίς να υπάρξει αυτό το οποίο ζητάμε, δηλαδή αναλυτική ενσωμάτωση των όρων του GDPR, ανεξάρτητος φορέας ελέγχου για τα δεδομένα που συλλέγονται από κάμερες και συστήματα επιτήρησης και φυσικά ελέγχος για τις κάμερες. Στο θέμα αυτό των καμερών θα έρθω αμέσως μετά για να εξηγήσω γιατί έφυγε ο κ. Μητσοτάκης.

Έκτη πρόταση: Επανεκπαίδευση των οδηγών. Εγώ το θεωρώ πάρα πολύ γενναίο και πάρα πολύ σωστό αυτό που πρότεινε ο εισηγητής μας. Να επανεκπαιδευτούμε όλοι, να είμαστε βέβαιοι ότι η άδεια οδήγησης δεν είναι ένα παρωχημένο χαρτί, ένας τίτλος που δεν βεβαιώνει τίποτε, αλλά ότι μπορούμε πράγματι να οδηγήσουμε με ασφάλεια, με δημιουργία μηχανισμού περιοδικής επανεκπαίδευσης, με ψηφιακή πιστοποίηση για κρίσιμες κατηγορίες όπως είναι τα ταξί, οι ιταλικές, τα επαγγελματικά οχήματα.

Έβδομη πρόταση: Παρέμβαση προκειμένου να αρθεί η μαφία και τα κυκλώματα των εξετάσεων οδήγησης. Η μαφία των διπλωματών! Υποχρεωτική βιντεοσκόπηση των εξετάσεων, ανώνυμο σύστημα καταγγελιών, αξιολόγηση των εξεταστών και κυρώσεις ουσιαστικές για τις δωροδοκίες.

Όγδοη πρόταση: Κύριε Κυρανάκη, έχετε πάρα πολύ εντατική συζήτηση με τον κ. Μπουκώρο, αλλά σας εκθέτω τις προτάσεις που έχουμε θέσει πέντε τουλάχιστον φορές και θα ήθελα να προσέχετε τουλάχιστον στην όγδοη που έχω φτάσει τώρα και αφορά τις ισόπεδες διαβάσεις των τρένων. Δεν γίνεται στο νομοσχέδιο σας καμία αναφορά σε αναβάθμιση ή ασφάλεια των σιδηροδρομικών διασταυρώσεων την ώρα που έχουμε και σήμερα και καθημερινά δυστυχήματα στις διαβάσεις. Πρόταση: Εισαγωγή άρθρου με χρονοδιάγραμμα για μετατροπή των επικίνδυνων ισόπεδων διαβάσεων σε ανισόπεδες, ιδίως μετά το έγκλημα των Τεμπών.

Βέβαια έχετε διάφορες ύπουλες παρεμβάσεις στο νομοσχέδιο αυτό που αγγίζουν το κομμάτι των σιδηροδρόμων και αφορούν την εμπλοκή σας στο έγκλημα των Τεμπών για το οποίο ο κ. Μητσοτάκης ειρήσθω εν παρόδω δεν είπε τίποτε. Έχει βάλει όλα τα φερέφωνα, όλα τα τρολ, όλα τα μίσθαρνα όργανα σε μέσα ενημέρωσης και πολιτικό σύστημα να λένε «εσχάτη προδοσία, αν είναι δυνατόν», «κατάπυστο», «αδιανόητο» κ. ο .κ., ξεχνώντας όλοι αυτοί ότι το άρθρο 134 του Ποινικού Κώδικα αναφέρεται στην υπονόμηση της δημοκρατίας και σε πράξεις υπονόμησης της δημοκρατίας που γίνονται με κατάχρηση εξουσίας ακριβώς όπως οι πράξεις που έγιναν γύρω από το έγκλημα των Τεμπών και τη συγκάλυψή του και γίνονται μέχρι σήμερα. Όσο δε για τη βία που προϋποθέτει το άρθρο αυτό, είναι αυταπόδεικτη η βίαιη αποστέρηση του Κοινοβουλίου από τις ερευνητικές και εισαγγελικές του αρμοδιότητες με το βίαιο κλείσιμο και της εξεταστικής και της προανακριτικής επιτροπής που είναι καταγεγραμμένο και βιντεοσκοπημένο. Πάντως ο κ. Μητσοτάκης δεν ήθελε να πει τίποτα για την πρόταση των συγγενών για σύσταση προανακριτικής επιτροπής που υπογράψαμε και φέρνουμε στο Κοινοβούλιο οι Βουλευτές τεσσάρων κομμάτων και οι Βουλευτές της Πλευσης Ελευθερίας, με πάρα πολύ υψηλό αίσθημα ευθύνης. Γιατί πιστεύουμε ότι δεν μπορεί το αίτημα των συγγενών -να ελεγχθούν οι υπαίτιοι και οι ένοχοι του εγκλήματος των Τεμπών- να μπλοκάρει από τις διαδικασίες του νόμου περί ευθύνης Υπουργών.

Ένατη πρόταση. Αντικοινωνικές παρεμβάσεις. Να υπέρξει ειδική κατηγορία αντικοινωνικών παραβάσεων με πολλαπλές ποινές, δημόσια καταγραφή παραβατών, πλατφόρμα μαύρης λίστας για τα επαναλαμβανόμενα περιστατικά.

Δέκατη πρόταση. Αυτή έχει να κάνει με τη συμπεριφορά όλων μας, με το παράδειγμα. Δεν περιέχεται στο νομοσχέδιο κανενός είδους επιβαρυντική κατάσταση για τα σώματα ασφαλείας ή τα δημόσια πρόσωπα που παραβιάζουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας ενώ θα έπρεπε. Αντίθετα, προβλέπονται εξαιρέσεις. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει αυτό το κακέκυπο που έχετε συγκροτήσει των αστυνομικών που παραβιάζουν πρώτοι τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, των αστυνομικών οι οποίοι έχουν την πρωτοκαθεδρία στην παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη και σε κάθε οδηγική παραβίαση. Θα έρθω και σε αυτό αμέσως μετά.

Και ενδέκατη πρόταση: Βεβαίως να υιοθετήσουμε το παράδειγμα των πολιτισμένων κρατών και των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα ταξί είναι μέσα μαζικής μεταφοράς και στη χώρα μας πολύ περισσότερο που είναι φτηνά και προσβάσιμα στον μέσο πολίτη και, βεβαίως, πρέπει να μπορούν να κυκλοφορούν στη λεωφορειολωρίδα. Αυτό εξάλλου επιβάλλει και μια συνετή διαχείριση της κυκλοφορίας. Αυτά τα οποία φέρνετε, έχουν ως στόχο μόνον να στοχοποιήσουν τους οδηγούς ταξί. Μαθαίνω, κύριε Κυρανάκη, ότι εσείς αγαπάτε πολύ την Uber. Θα μας πείτε σχετικά. Πάντως οι οδηγοί ταξί, ούτε μπορούν να μπουν στην προκρούστειο κλίνη των προβλέψεων και των επιταγών σας να υποβιβάζουν σε τριάντα δευτερόλεπτα. Μα, δεν είναι εντελώς επικίνδυνο αυτό το οποίο λέτε;

Έρχομαι τώρα σε δύο θέματα που αφορούν την καρδιά αυτού που συζητάμε, την καρδιά και της απουσίας του κ. Μητσοτάκη, την καρδιά και αυτές τις ξεπνοϊσμένες στάσεις του. Το πρώτο που θέλω να επισημάνω, κύριε Κυρανάκη, που μου κάνει τρομερή εντύπωση είναι το άρθρο 6, υποδείξεις και σήματα που δίνουν οι τροχονόμοι και πώς πρέπει όλοι να συμμορφώνονται στις υποδείξεις των τροχονόμων.

Ξέρετε, σε μια χώρα που θρηνεί εκατόν τέσσερις ταυτοποιημένους νεκρούς και δεκαέξι μη ταυτοποιημένους από το έγκλημα στο Μάτι, σε μια χώρα που είναι καταγεγραμμένο ότι η Αστυνομία, την κρίσιμη στιγμή, έστειλε τον κόσμο μέσα στο Μάτι για να καεί και κήκαν ζωντανοί μέσα στα αυτοκίνητά τους διερχόμενοι, σε αυτήν τη χώρα που ο Αρχηγός της Αστυνομίας, ο υπεύθυνος γι' αυτά τα γεγονότα στην κυβέρνηση Τσίπρα έγινε Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας στην Κυβέρνηση Μητσοτάκη -μιλώ για τον κ. Κωνσταντίνο Τσουβάλα-, σε αυτήν τη χώρα που οι αστυνομικοί δεν δικάστηκαν ποτέ για την αξιόποινη συμπεριφορά τους και εκείνος που έβαλε την ταφόπλακα, βέβαια, στην ποινική διερεύνηση ήταν ο εκλεκτός του κ. Μητσοτάκη, Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου, Ντογιάκος,

σε αυτήν τη χώρα δεν προξενεί εντύπωση ότι φέρνετε ένα τέτοιο άρθρο πειθήνιας υπακοής στα σήματα των τροχονόμων, χωρίς καμία προϋπόθεση εκπαίδευσης και σωστής άσκησης των καθηκόντων της Ελληνικής Αστυνομίας και των μελών της Τροχαίας. Είναι ντροπή, πραγματικά, ενώ πριν από λίγες μέρες βγήκαν και οι αποφάσεις και οι ποινές -ποινές χάρδια- για το Μάτι, είναι ντροπή, πραγματικά, να φέρνετε ένα τέτοιο άρθρο, όπως το άρθρο 6.

Και το δεύτερο και οδυνηρότερο, αντιδράτε όταν σας αποκαλούμε Κυβέρνηση της συγκάλυψης. Όμως, το πιο κορυφαίο γεγονός συγκάλυψης που αφορά το Κοινοβούλιο δεν είναι άλλο από το τροχαίο δυστύχημα εδώ μπροστά στη Βουλή με το υπηρεσιακό αυτοκίνητο της κ. Μπακογιάννη που οδηγούσε ο αστυνομικός εντεταλμένος στην κ. Μπακογιάννη, της φρουράς της, στις 12 Μαρτίου του 2021. Ο αστυνομικός αυτός που έκανε παράνομο ελιγμό στη Βασιλίσσης Σοφίας και έστριψε για να μπει στη Βουλή ενώ ήταν σε κυκλοφορία το αντίθετο ρεύμα και σκότωσε έναν εικοσιτριάχρονο παιδί, τον Ιάσονα. Τον Ιάσονα Λαλαούνη. Η κ. Μπακογιάννη, επί σαράντα οκτώ ώρες τότε δεν αποκάλυπτε ότι το όχημα ήταν το δικό της και προέβαινε σε αναρτήσεις με τις οποίες επέχαιρε για τα εγκαίνια Δικαστικού Μεγάρου στα Χανιά και δημοσιεύονταν και φωτογραφίες της οικογένειάς της με βόλτες στον Εθνικό Κήπο. Ο κ. Μητσοτάκης επίσης δεν είπε τίποτε. Και ο κ. Τασούλας, Πρόεδρος της Βουλής, απέκρυψε και απέκρυψε μέχρι τέλους τις βιντεοσκοπήσεις των καμερών, το κομμάτι των καμερών που δείχνει ποιοι βγήκαν από το όχημα όταν το φυγάδευσαν οι τροχονόμοι εδώ μπροστά στην Βουλή εντός Βουλής. Μετακίνησαν όχημα που ενεπλάκη σε δυστύχημα, το φυγάδευσαν εντός Βουλής και μέχρι σήμερα δεν έχουμε δει παρά μόνον ένα μόνο κομμάτι από τις κάμερες, αυτό που διοχετεύτηκε από κάποιον ευσυνειδητό όχι μέσα από τη νόμιμη διαδικασία. Μέχρι σήμερα δεν έχουμε μάθει όλη την αλήθεια και μέχρι σήμερα η οικογένεια του Πρωθυπουργού, ο ίδιος και η αδελφή του κ. Μπακογιάννη, κάνουν τα πάντα για να μην αποκαλυφθεί όλη η αλήθεια με πλέον χαρακτηριστική εξέλιξη αυτή της Δευτέρας 26 Μαΐου όταν εμφανίστηκε ο αστυνομικός της κ. Μπακογιάννη για να υποστηρίξει την έφεσή του ή μάλλον δεν εμφανίστηκε αλλά έστειλε αντιπροσώπους να πουν ότι απαιτείται της εφέσεως. Και έτσι δεν έγινε σε δεύτερο βαθμό διαδικασία με εξέταση μαρτύρων που θα φώτιζε αυτά τα οποία σίγουρα δεν ήθελε ο κ. Μητσοτάκης να αποκαλύπτονται και να συζητιούνται, την ώρα που συζητείτο ο ΚΟΚ εδώ στη Βουλή.

Το μεγαλύτερο, το πιο κορυφαίο γεγονός συγκάλυψης πριν τα Τέμπη ήταν το τροχαίο δυστύχημα, το έγκλημα με θύμα τον Ιάσονα. Ο οδηγός αστυνομικός ξέρετε πολύ καλά ότι υπηρετεί ακόμη στο Σώμα. Ξέρετε πολύ καλά ότι δεν του αφαιρέθηκε ούτε το δίπλωμα. Ξέρετε πολύ καλά ότι πήρε μια ποινή με αναστολή. Ξέρετε πολύ καλά ότι ένας εκ των μαρτύρων αστυνομικών που δεν εξετάστηκε ποτέ αλλά παρέμεινε περιέργως στη Βουλή, ήταν ο αστυνομικός για τον οποίο υπήρχε καταγγελία από τη σύζυγο του για βιασμό της ίδιας και των παιδιών του. Και ο Πρόεδρος της Βουλής που τον κράτησε στη Βουλή μετά την καταγγελία, ο κ. Τασούλας, ο Πρόεδρος της Βουλής της συγκάλυψης είναι τώρα με μοναδική ψήφο την ψήφο της Νέας Δημοκρατίας Πρόεδρος της Δημοκρατίας, κατά κατάχρησης βεβαίως, κάθε έννοιας δημοκρατικής λειτουργίας.

Είναι ντροπιαστική η εμφάνιση του κ. Μητσοτάκη πριν από λίγο εδώ στη Βουλή. Και αν νομίζει ότι δεν θα βρίσκει Αντιπολίτευση να του απαντάει, θα πρέπει να μάθει και να το βάλει πολύ καλά στο μυαλό του ότι η Αντιπολίτευση είναι εδώ, η Πλευση Ελευθερίας είναι εδώ. Κάθε φορά που θα επιχειρεί μια τέτοια λαθροχειρία και μια τέτοια πλαστογραφία στην ιστορία, θα είμαστε εδώ για να του απαντήσουμε. Κάθε φορά που θα προφασίζεται ότι έλαβε υπ' όψιν προτάσεις, θα είμαστε εδώ για να θυμίζουμε ποιες είναι οι προτάσεις. Κάθε φορά που θα ελπίζει ότι δεν θα μας βρει μπροστά του θα ματαιώνεται, γιατί εμείς είμαστε εδώ για τους πολίτες, για τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων, για τις οικογένειες, για τα θύματα του εγκλήματος του Ματιού, για τα θύματα του εγκλήματος των Τεμπών, για όλη την κοινωνία που περιμένει πολλά, πολλά περισσότερα από αυτά τα οποία, δυστυχώς, εσείς της έχετε επιφυλάξει, για όλη την κοινωνία που δικαιούται και αξί-

ζει ένα μέλλον όπως μπορεί να το διεκδικήσει, και η Πλεύση Ελευθερίας θα τη συνδράμει μέχρι τέλους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ευχαριστώ.

Επόμενος ομιλητής ο κ. Γεώργιος Παπαηλιού, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΣΥΡΙΖΑ -Προοδευτική Συμμαχία στηρίζει την ανάγκη για ένα θεσμικά αυστηρό, λειτουργικό, εφαρμόσιμο και συνεπώς αποτελεσματικό πλαίσιο για την οδική ασφάλεια. Όμως η οδική ασφάλεια δεν είναι μόνο θέμα κυρώσεων, όπως αυτές προβλέπονται στο υπό κρίση νομοσχέδιο. Είναι υπόθεση παιδείας, είναι υπόθεση πρόληψης, είναι υπόθεση επιτήρησης, είναι υπόθεση σύγχρονων υποδομών.

Ωστόσο, το νομοσχέδιο για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες οδικής ασφάλειας. Συνιστά έναν τιμοκατάλογο παραβάσεων και περιλαμβάνει αναρρόδοξες ρυθμίσεις που φοβάμαι ότι θα περιπλέξουν τα πράγματα στην κυκλοφορία, στην κίνηση, καθώς το περιεχόμενό του δεν λαμβάνει υπ' όψιν του τις πραγματικές κυκλοφοριακές συνθήκες και στην Ελλάδα εν γένει αλλά και στα μεγάλα αστικά κέντρα, ιδίως στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, αλλά και στην επαρχία. Δεν αποτελεί ένα συνεκτικό εργαλείο για την πρόληψη και την εκπαίδευση. Πρόκειται περισσότερο για ένα αποσπασματικό σύνολο διατάξεων που έχει έντονα τιμωρητική, εισπρακτικού χαρακτήρα, διάθεση. Επιβάλλοντας σειρά προστίμων αποσκοπεί στην είσπραξή τους. Από το περιεχόμενο και τις επιμέρους διατάξεις δεν προκύπτει ότι αποσκοπεί, πραγματικά, στην οδική ασφάλεια. Την προσπερνάει με τον έντονα τιμωρητικό χαρακτήρα του. Ελλείπουν η επιτήρηση, οι έλεγχοι που εκτός της εισαγωγής σύγχρονων τεχνολογικών μέσων απαιτούν και προϋποθέτουν την ενίσχυση του σώματος της Τροχαίας. Αυτή δεν πρέπει να αποτελεί πεδίο κομματικών, μικροκομματικών και προεκλογικών και εκλογικών σκοπιμοτήτων με τις συνεχείς μετακινήσεις αστυνομικών οργάνων.

Στην ακρόαση φορέων αποκαλύφθηκε καθαρά ο χαρακτήρας ενός προχειρογραμμένου σχεδίου. Η ρύθμιση για τα ταξί στις λεωφορειολωρίδες επιτρεπόμενη μόνο για τη στάση ελάχιστου χρόνου -τριάντα δευτερολέπτων- με εξαίρεση τα ηλεκτρικά ταξί, προδίδει πρόχειρους συμβιβασμούς. Και βέβαια αυτή η εξαίρεση δεν είναι αποτέλεσμα σοβαρού διαλόγου. Παράλληλα, όπως τόνισαν οι συγκοινωνιολόγοι οι οποίοι εξετάστηκαν στο πλαίσιο της ακρόασης των φορέων, τα πρόστιμα για μη χρήση κράνους σε δίκυκλο με δεύτερο επιβάτη χωρίς καθολική, συνεχή και συνεπή επιτήρηση και αστυνόμευση συνιστούν απλώς υπέρογκες ποινές εισπρακτικού χαρακτήρα, χωρίς εκπαιδευτική διάθεση.

Επομένως, χωρίς ένα συγκροτημένο πλαίσιο πρόληψης, εκπαίδευσης και διαρκούς εποπτείας ο νέος ΚΟΚ λειτουργεί, κυρίως, ως τιμωρητικός εισπρακτικός μηχανισμός και όχι ως πραγματικό μέσον ενίσχυσης της ασφάλειας στις μεταφορές.

Σε αυτό το πλαίσιο ο νέος ΚΟΚ παρουσιάζει σοβαρό έλλειμμα ισορροπίας. Καθίσταται σαφές ότι προκρίνεται η ποινική προσέγγιση, η τιμωρία και παραγνωρίζεται η πρόληψη. Δεν υπάρχει ούτε λέξη για τη διαρκή επιμόρφωση των οδηγών, για αξιοποίηση της τεχνολογίας στην επιτήρηση, για εκπαίδευση στην κυκλοφοριακή συνείδηση στα σχολεία ή για την ενίσχυση της κουλτούρας ασφαλούς μετακίνησης. Από όσα είπε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός για το πού κατευθύνονται τα εισπραθησόμενα πρόστιμα, παρά το γεγονός ότι αυτό δεν είχε προβλεφθεί κατά την κατάθεση της πρώτης εκδοχής του νομοσχεδίου, αυτά μπορούν να επενδυθούν σε πολιτικές οδικής εκπαίδευσης αλλά και σε σεμινάρια ορθής οδηγικής συμπεριφοράς και σε επαναλειτουργία των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής. Όμως, απουσιάζουν κίνητρα για την ασφαλή οδήγηση, όπως εφαρμόζονται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, με φορολογικές ελαφρύνσεις, μειωμένα ασφάλιστρα και εν γένει πολιτικές που συνδέουν την πρόληψη με την επιβράβευση και όχι με την καταστολή και την τιμωρία.

Αυτό που προκύπτει, δυστυχώς, είναι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που μεταφέρει δυσανάλογα την ευθύνη στον πο-

λίτη-οδηγό -η ατομική ευθύνη είναι εξάλλου μια από τις αρχές σας- και υποβαθμίζει τον ρόλο της πολιτείας να εξασφαλίσει επαρκείς, ασφαλείς και σύγχρονες υποδομές.

Παρά το γεγονός ότι ο ίδιος ο Πρωθυπουργός ωριοποίησε το θέμα των υποδομών οι οποίες σήμερα, δυστυχώς, και αναφέρονται στον κύριο Πρωθυπουργό και στον παριστάμενο Αναπληρωτή Υπουργό Υποδομών, αποτελούν αιτία ασφαλούς κυκλοφορίας, υπενθυμίζω, για να μη λέμε λόγια του αέρα, ότι η Εθνική Οδός Βυτίνας - Αρχαίας Ολυμπίας, ο οριζόντιος άξονας της Πελοποννήσου «είχε κλείσει» επί εβδομάδες με συνέπεια την αποκοπή αυτού -του οριζόντιου άξονα της Πελοποννήσου- και των περιοχών που διασχίζει. Στη συνέχεια δόθηκε μεν στην κυκλοφορία αλλά το ερώτημα είναι αν αυτή η κυκλοφορία είναι ασφαλής για τα διερχόμενα οχήματα και για τους πεζούς. Και μην ξεχνάμε ότι αυτή η ασφαλής διέλευση μπορεί να διασφαλιστεί μόνο με ένα έργο -αναφερθήκατε στις υποδομές- την περίφημη παράκαμψη των Λαγκαδίων, την οποία είχε υποσχεθεί και η σημερινή Κυβέρνηση και την οποία παρά το γεγονός ότι είχε προσεγγίσει την πλήρη ωρίμανση και θα μπορούσε ακόμη και να δημοπρατηθεί το καλοκαίρι του 2019. Όμως με την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία, «πάγωσε», σταμάτησε και σήμερα δεν λέγεται κουβέντα γι' αυτήν. Είμαι σίγουρος ότι θα την υποσχεθείτε και πάλι, όπως κάνετε συνήθως, προεκλογικά για να εξασφαλίσετε κάποιες ψήφους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν θέλω να υπεισέλθω στα επιμέρους άρθρα. Το μόνο που θέλω να πω είναι για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα. Και εδώ η νομοθέτηση είναι αποσπασματική. Τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν εξελιχθεί σε μεγάλη «μάστιγα» και για τα μεγάλα αστικά κέντρα αλλά και παντού, χωρίς πιστοποιητικά, χωρίς έλεγχο συντήρησης, χωρίς ρυθμίσεις για τις εταιρείες. Απαιτείται άμεσα ένα ξεχωριστό ολοκληρωμένο πλαίσιο για την αδειοδότησή τους και υποχρεωτική εκπαίδευση των χρηστών, διότι σήμερα ένα δεκαεπτάχρονο παιδί «καβαλάει» ένα ηλεκτρικό ποδήλατο και «όποιον πάρει ο χάρος». Όσον αφορά τη στάθμευση, το βλέπουμε σε όλη την Αθήνα και στα μεγάλα αστικά κέντρα κυρίως, όπου βρούν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έντονο προβληματισμό προκαλεί και η ευνοϊκή μεταχείριση μόνον των ηλεκτρικών ταξί ως προς την πρόσβαση στις λεωφορειολωρίδες. Τι σχέση έχουν οι ρύποι με την ασφαλή κυκλοφορία; Καμία. Όμως, με την πολιτική σας επιβάλλετε μια επιλεκτική προνομιακή μεταχείριση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε συνάδελφε, κύριε Παπαηλιού, σας θυμίζω ότι είστε στα εννέα λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

...για την ενίσχυση των εταιρειών κατασκευής ηλεκτρικών αυτοκινήτων με πρόσχημα την προστασία του περιβάλλοντος.

Τελειώνοντας και ολοκληρώνοντας, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν αμφισβητείται η σημασία της αυστηρής οδικής νομοθεσίας. Όμως, η πραγματική ασφάλεια δεν επιβάλλεται, καλλιεργείται και διαμορφώνεται και απαιτεί ένα ολιστικό πλαίσιο εκπαίδευσης, πρόληψης, σύγχρονων υποδομών και διαρκή δημόσιο διάλογο όχι επικοινωνιακές κορώνες.

Ας αφήσουμε, λοιπόν τη μονομέρεια των ποινών και ας επενδύσουμε επιτέλους στην οδηγική παιδεία. Απαιτείται ένα ολοκληρωμένο συνδυαστικό πλαίσιο πρωτοβουλιών και δράσεων για την κίνηση και τη στάθμευση των οχημάτων, για την οδική ασφάλεια για όλους μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ευχαριστούμε.

Επόμενη ομιλήτρια είναι η Ανεξάρτητη Βουλευτής κ. Αθηνά Λινού.

ΑΘΗΝΑ ΛΙΝΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Συζητάμε ένα πολύ σοβαρό θέμα το οποίο, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, είναι ένα μείζον πρόβλημα δημόσιας υγείας. Πολύ συχνά δεν το αντιμετωπίζουμε έτσι, αλλά όντως τα ατυχήματα κατά τη μετακίνηση και μάλιστα κατά την οδική μετακίνηση είναι μείζον πρόβλημα δημόσιας υγείας, το οποίο σύμφωνα πάλι με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, το αμερικανικό CDC και άλλους οργανισμούς, είναι δυνατόν να προληφθεί. Δηλαδή είναι όπως το κάπνισμα και ίσως και ευκολότερο να προληφθεί.

Είναι νόσημα ή πρόβλημα υψηλής θνησιμότητας αλλά και νοσηρότητας. Δεν είναι μόνο ότι σκοτώνονται οι άνθρωποι, είναι ότι μπορεί να νοσήσουν μόνιμα, με ανικανότητα, με προβλήματα και βέβαια η χώρα μας, όπως ήδη έχει αναφερθεί, ήταν το 2022 τέταρτη από το τέλος, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης. Χειρότερες τότε ήταν μόνο η Ρουμανία, η Βουλγαρία και η Κροατία. Τώρα νομίζω μας έχει ξεπεράσει η Ρουμανία και είμαστε τρίτοι από το τέλος.

Και σε σχέση με τον μέσο ρυθμό ατυχημάτων στην Ευρώπη ανά εκατομμύριο πληθυσμού, έχουμε 37% παραπάνω από τον μέσο όρο. Η λογική προσέγγιση πάλι με επιστημονικούς όρους είναι να δημιουργηθεί ένα ασφαλές σύστημα συγκοινωνίας, όχι ασφαλείς άνθρωποι ή ασφαλείς υπεύθυνοι.

Και θα αναφέρω τους παράγοντες που επηρεάζουν ένα σύστημα οδικής κυκλοφορίας για να είναι ασφαλές και πάλι σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας και με το αμερικάνικο CDC. Ο πρώτος παράγοντας, είναι να υπάρχει ασφαλές οδικό δίκτυο. Αμέσως μετά ο δεύτερος παράγοντας, είναι να υπάρχουν ασφαλή οχήματα. Τρίτος παράγοντας, είναι οι ασφαλείς ταχύτητες, δηλαδή η νομοθεσία, αυτό που προσπαθεί να κάνει το νομοσχέδιο τώρα. Τέταρτος παράγοντας, είναι οι ασφαλείς χρήστες του δικτύου. Και πέμπτος παράγοντας -που δεν έχει συζητηθεί καθόλου- είναι να υπάρχει επαρκής φροντίδα υγείας και συνθηκών του ανθρώπου μετά το ατύχημα. Αυτό δεν έχει συζητηθεί. Δηλαδή, έχουμε τα ατυχήματα, έχουμε τον τρόπο να τα αντιμετωπίσουμε;

Επομένως, τι κάνουμε; Εδώ περισσότερο από κάθε άλλη φορά, μιλάμε για πρόληψη. Δυστυχώς, δεν έχει υπάρξει στη χώρα μας επαρκής ουσιαστική μελέτη του οδικού δικτύου που είναι ο πρώτος παράγοντας που επηρεάζει τον αριθμό των ατυχημάτων και μάλιστα των θανατηφόρων. Δεν υπάρχει ουσιαστική παρέμβαση στα οχήματα. Δεν ξέρω αν όταν ελέγχουμε τα αυτοκίνητά μας για να μπορούν να κυκλοφορούν, αν κανείς ασχολείται με το αν δουλεύουν και είναι σε καλή κατάσταση οι ζώνες και αν υπάρχει έστω και ο παραμικρός έλεγχος στην ποιότητα των μέσων προστασίας και κυρίως το βασικό μέσο ατομικής προστασίας στα δίκυκλα που είναι το κράνος.

Στην οικογένειά μου έχουμε βιώσει θάνατο ανθρώπου τριάντα ετών, γιατί το κράνος δεν ήταν κατάλληλο. Φορούσε κράνος, αλλά βρέθηκε στα κλαδιά του κοντινού δέντρου. Δεν υπάρχουν έλεγχοι και θα πρέπει να υπάρξουν σ' αυτά τα θέματα.

Ο κύριος λόγος των ατυχημάτων τώρα σε επίπεδο συχνότητας δηλαδή τι φταίει, αν μεταφερθούμε στην ευθύνη του ανθρώπου, είναι η απροσεξία. Δεν είναι η ταχύτητα. Δεύτερος λόγος κινδύνου σε επίπεδο αριθμών, είναι η ταχύτητα. Τρίτο σημείο είναι η μέθη, να οδηγεί δηλαδή κανείς μεθυσμένος. Τέταρτος λόγος είναι η νυχτερινή οδήγηση που είναι ταυτόσημη με την κόπωση. Και η κόπωση μπορεί να είναι μεν πιο σημαντική και πιο συχνή τη νύχτα αλλά μπορεί να είναι και σε όλη τη διάρκεια της ημέρας. Και εκεί θα πρέπει να συζητήσουμε σοβαρά -και θα αναφερθώ σε αυτό στα επόμενα δύο λεπτά που μου μένουν- με το τι γίνεται με τους εργαζόμενους μετά από τις πολλές ώρες εργασίας, το στρες που τους καθιστά, είτε απρόσεκτους είτε υπερβολικά κουρασμένους.

Το πιο βασικό, επίσης, είναι η υιοθέτηση μιας αλλαγής στη συμπεριφορά και αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με συζητήσεις και μικρές διαφημίσεις, χρειάζεται βιωματική εκπαίδευση. Η βιωματική εκπαίδευση σε ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα που είχα υλοποιήσει στους φοιτητές της Ιατρικής, ήταν να μπουν και να έχουν την αίσθηση ενός οχήματος που αναποδογυρίζει ή ενός οχήματος που τρακάρει. Και αυτό δεν το έχουν τα παιδιά μας. Ίσως θα έπρεπε να είναι απαραίτητο προσόν μια βιωματική εκπαίδευση στους απόφοιτους γυμνασίου, μια και το γυμνάσιο είναι το τέλος της υποχρεωτικής εκπαίδευσης και δεν θα υπάρχει ανισότητα.

Επίσης, θα ήταν πολύ σημαντικό πριν προσληφθεί κάποιος ή πριν γίνει αποδεκτός και εγγραφεί στο πανεπιστήμιο, να έχει ολοκληρώσει βιωματική εκπαίδευση σχετική με το ατύχημα.

Τώρα, ερχόμαστε στο θέμα του τι γίνεται με το οδικό ατύχημα που συνδυάζεται και οφείλεται στην εργασία. Κλασικό τέτοιο παράδειγμα μπορεί να είναι οι οδηγοί φορτηγών, αλλά σύμφωνα με

την ελληνική νομοθεσία πηγαίνοντας και επιστρέφοντας από τη δουλειά σου είναι πάλι επαγγελματικό ατύχημα. Αν είχαν διδαχθεί οι εργαζόμενοι οδοκαθαριστές, πιθανόν να μην είχαμε το δραματικό ατύχημα που βιώσαμε στην Κυψέλη.

Πριν από τρία χρόνια σε συνεργασία με τον Δήμο Αθηναίων και με τέσσερις, πέντε άλλες χώρες Κύπρο, Πολωνία, Βουλγαρία, Ιταλία ολοκληρώσαμε πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων στους εργαζόμενους σαν οδοκαθαριστές και νόσων. Σε αυτήν την ειδική κατηγορία θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμο να καταλάβουν όλοι οι δήμοι, ότι πρέπει να εκπαιδεύουν τους οδοκαθαριστές όχι μόνο στο να κάνουν σωστά τη δουλειά τους αλλά και να προφυλάσσονται.

Θα καταθέσω το στικάκι στα Πρακτικά και μακάρι να αξιοποιηθεί από όλους. Πρόκειται για ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα, λέγεται «MUC» και υλοποιήθηκε μεταξύ 2020 και 2023, τελείωσε το 2023 και θα είναι διαθέσιμο σε όλους, που νομίζω ότι θα είναι εξαιρετικά χρήσιμο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αθηνά Λινού καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν usb-stick, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρείται παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», τριάντα δύο ομογενείς και επτά Έλληνες φοιτήτριες και φοιτητές, καθώς και ένας συνοδός από το πρόγραμμα «Heritage Greece» του Αμερικανικού Κολλεγίου Ελλάδας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μια παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Ορίστε, κύριε Μάντζο, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να κάνω μια αναγκαία πολύ σημαντική θεσμική, πολιτική και ιστορική επισήμανση στο Σώμα, που αφορά στην σημερινή απόφαση του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, με την οποία εκπίπτουν των βουλευτικών αξιωματών τρεις Βουλευτές, μέλη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας των Σπαρτιατών και διαλύεται καθ' ολοκληρίαν η Κοινοβουλευτική Ομάδα των Σπαρτιατών ως καθολική διάδοχος της εγκληματικής οργάνωσης Χρυσή Αυγή. Εκπίπτουν του βουλευτικού αξιώματος τρεις Βουλευτές, εκ των οποίων ένας είναι και ο επικεφαλής αυτού του μορφώματος, καθώς αναδείχθηκε με δικαστική επισημότητα και πανηγυρικό τόνο η αλήθεια την οποία επίμονα σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα και στην κοινωνία επαναλαμβάνουμε ότι υποκρυπτόμενος πραγματικός αρχηγός των Σπαρτιατών ήταν εξ αρχής καταδικασμένος ως μέλος της εγκληματικής οργάνωσης, Χρυσή Αυγή. Και αυτή η εξαπάτηση των εκλογών λόγω της υποκρυπτόμενης πραγματικής ηγεσίας των Σπαρτιατών αφορά σε όλη την επικράτεια οπουδήποτε εξελέγησαν μέλη των Σπαρτιατών σε όλη τη χώρα και αυτό το λέει η απόφαση του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου που έχει μια ξεχωριστή ιστορική, πολιτική και θεσμική βαρύτητα.

Για εμάς, κυρία Πρόεδρε, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, στο ΠΑΣΟΚ αυτή η απόφαση δεν είναι απλώς και μόνο μία δικαστική νίκη, δεν είναι μια δικαίωση ενός δικαστικού και μόνο αγώνα. Είναι παράσημο και είναι αιτία υπερηφάνειας για τον επίμονο αγώνα της παράταξής μας, τον επίμονο αγώνα δύο συντρόφων μας, του Θανάση Γλαβίνα στη Β' Εκλογική Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης και του Δημήτρη Διαμαντίδη στη Β' Εκλογική Περιφέρεια του Πειραιά, δύο συναδέλφων μας που θα έπρεπε να είναι ανάμεσά μας σήμερα εδώ σ' αυτήν την Αίθουσα, δύο ανθρώπων που επέμεναν να αγωνίζονται έντιμα στο προσκήνιο, στη δικαιοσύνη, στο κράτος δικαίου, εκεί όπου πραγματικά κάθε μέρα δοκιμάζεται και αποδεικνύεται η ανθεκτικότητα της δημοκρατίας μας, εκεί όπου καθένας από εμάς που πιστεύει και εγ-

γυάται τη δημοκρατία οφείλει να αγωνίζεται για αυτήν. Για εμάς δεν υπήρξαν ούτε δεύτερες σκέψεις ούτε επιφυλάξεις, αλλά σ' αυτόν τον αγώνα, δυστυχώς, ήμασταν μόνοι μας. Κανένας από τους συναδέλφους και της Πλειοψηφίας δεν προσέφυγε, όπως έκαναν οι δύο Βουλευτές μας του Μαΐου του 2023, κατά της εκλογής των Σπαρτιατών.

Τι να περιμένουμε, όμως, από τη Νέα Δημοκρατία που περίμενε ενάμιση έτος, για παράδειγμα, για να περάσει την τροπολογία και τη ρύθμιση για την αναστολή της κρατικής χρηματοδότησης των Σπαρτιατών;

Εμείς, κυρία Πρόεδρε -και κλείνω με αυτό- δεν κλείσαμε ποτέ τα μάτια, δεν κάναμε υπολογισμούς, δεν κάναμε δεύτερες σκέψεις, δεν κρατήσαμε επιφυλάξεις. Από την αρχή έως σήμερα βρεθήκαμε και θα είμαστε στην πρώτη γραμμή της υπεράσπισης της δημοκρατίας ακόμη και μόνοι μας. Είναι ο λόγος για τον οποίο μας αποκαλούν δημοκρατική παράταξη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενος ομιλητής είναι ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Αριστοτέλης Σπάνας.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (ΤΕΛΗΣ) ΣΠΑΝΙΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Πρόκειται για μία νομοθετική πρωτοβουλία που επιχειρεί να προσαρμόσει το υφιστάμενο πλαίσιο στις σύγχρονες ανάγκες της οδικής κυκλοφορίας με στόχο τη διαμόρφωση ενός ασφαλέστερου και πιο φιλικού οδικού περιβάλλοντος για οδηγούς, επιβάτες, ποδηλάτες και πεζούς.

Οι νέες μορφές μετακίνησης, οι τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόζονται στα οχήματα και η αυξημένη παραγωγικότητα απαιτούν σύγχρονες απαντήσεις. Ο ισχύων Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι στατικός απέναντι σε μια δυναμική πραγματικότητα. Το σχέδιο νόμου καλύπτει ουσιαστικά κενά, εισάγει σημαντικές τομές, συνδέοντας τις κυρώσεις με τον οδηγό. Με τον τρόπο αυτό η παράβαση ακολουθεί τον παραβάτη, καθιερώνοντας έτσι την αρχή της προσωπικής λογοδοσίας.

Το νέο πλαίσιο προβαίνει στον εξορθολογισμό των παραβάσεων, ενώ τις κατηγοριοποιεί βάσει της επικινδυνότητας και των συνεπειών που προκαλούν δημιουργώντας μία κρίσιμη και δίκαιη διαβάθμιση. Έτσι πλέον μία παράβαση που θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, δεν αντιμετωπίζεται ισότιμα με μία γραφειοκρατική παράλειψη.

Στο σχέδιο νόμου γίνεται ουσιαστική παρέμβαση και ένταξη των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών και αυτοεξισορροπούμενων οχημάτων σε κανόνες. Τα οχήματα αυτά αποτελούν ήδη μέρος της αστικής κυκλοφορίας και πλέον διακρίνονται με σαφήνεια σε εκείνα που κινούνται, όπως οι πεζοί, με ταχύτητα έως έξι χιλιόμετρα και σε εκείνα που κινούνται, όπως τα ποδήλατα, με ταχύτητα έως είκοσι πέντε χιλιόμετρα με συγκεκριμένους κανόνες για τη χρήση κράνους και ανακλαστικού εξοπλισμού.

Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα και στοχοποιείται η αντιμετώπιση της υποτροπιάζουσας παραβατικότητας. Αυτό σημαίνει πως η επανάληψη σοβαρών παραβάσεων και ειδικότερα όταν αυτή γίνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα, οδηγεί σε αυστηρότερες κυρώσεις δείχνοντας με τον τρόπο αυτό ξεκάθαρα τη μηδενική ανοχή στην επαναλαμβανόμενη, επικίνδυνη, ανεύθυνη οδική συμπεριφορά.

Επίσης ιδιαίτερη βαρύτητα αποκτά και η τεχνική επάρκεια των οχημάτων, όπως τα φώτα, το σύστημα πέδησης, οι ζώνες, τα ελαστικά, οι καθρέφτες ασφαλείας και οποιοδήποτε άλλο τεχνικό μέρος του οχήματος τίθεται υπό αυστηρό έλεγχο και την πλήρη συμμόρφωση στις τεχνικές προδιαγραφές. Ο τεχνικός έλεγχος αποτελεί βασική υποχρέωση και η παράλειψή του επιφέρει αυστηρές κυρώσεις. Η οδήγηση χωρίς ισχύουσα άδεια τιμωρείται παραδειγματικά δίνοντας έτσι τη σημασία και τον ρόλο της.

Για τους επαγγελματίες το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας αποτελεί πρόσθετη εγγύηση. Η οδήγηση υπό την επή-

ρεια αλκοόλ, φαρμάκων ή ουσιών αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες πρόκλησης θανατηφόρων ατυχημάτων. Αναλύονται με σαφές τρόπο και δίνεται ιδιαίτερη σημασία σε τέτοιου είδους παραβάσεις με βαριές ποινές, τονίζοντας έτσι όσο το δυνατόν περισσότερο την ανάγκη κατανόησης από τη μεριά των οδηγών, ότι η μη συμμόρφωση και η κατανάλωση αλκοόλ, όταν αυτοί χρησιμοποιούν οποιοδήποτε όχημα, αποτελεί αιτία πρόκλησης θανατηφόρων ατυχημάτων.

Επίσης, τονίζονται και άλλες καταστάσεις που είναι απειλητικές για τη ζωή, όπως η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, του κράνους, που δεν αποτελεί υποχρέωση απέναντι στο κράτος αλλά αποτελεί επιλογή που προστατεύει την ίδια μας τη ζωή.

Στο σχέδιο νόμου δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ασφάλεια των πεζών κατά την κυκλοφορία τους στο οδικό δίκτυο. Υπάρχουν μέτρα που προβλέπουν ασφαλείς διαβάσεις με εγκατάσταση ειδικής σηματοδότησης και περιορισμό του ορίου ταχύτητας στον αστικό ιστό. Οι οδηγοί οφείλουν να κινούνται με μειωμένη ταχύτητα και να παραχωρούν προτεραιότητα. Ιδιαίτερη μέριμνα επίσης δίνεται και στις σιδηροδρομικές διαβάσεις, όπου οι παραβάσεις τιμωρούνται με αυστηρές ποινές και ποινικές κυρώσεις.

Στους αυτοκινητόδρομους τονίζεται η απαγόρευση αναστροφής, οπισθοπορείας και όροι κίνησης στην κεντρική διαχωριστική λωρίδα. Την λωρίδα έκτακτης ανάγκης χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο οχήματα άμεσης ανάγκης και συντήρησης, με τους παραβάτες να αντιμετωπίζουν πλέον αυστηρές κυρώσεις. Ρυθμίζεται επίσης η κίνηση των βαρέων οχημάτων σε οδούς με πολλές λωρίδες. Αναλύονται οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων σε περίπτωση τροχαίου με κύριο μέλημα τη βοήθεια των τραυματιών, ενημέρωση των αρχών και γενικότερα αυστηρή τήρηση των οδηγιών. Η εγκατάλειψη θύματος συνιστά ένα από τα βαρύτερα αδικήματα και έτσι αντιμετωπίζεται.

Ο κώδικας προβλέπει επίσης ρυθμίσεις που αφορούν τα οχήματα άμεσης ανάγκης, την ομαλή διεξαγωγή αγώνων, όπως και την ακινητοποίηση οχημάτων που κινούνται επικίνδυνα ή θορυβώδη από την Ελληνική Αστυνομία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου που βάζει κανόνες και στοχεύει στην καλύτερη δυνατή ενημέρωση του πολίτη για τις υποχρεώσεις του σε θέματα οδικής ασφαλείας. Όλοι αυτοί οι κανόνες, που περιγράφονται στο σχέδιο νόμου, δεν θεσπίζονται για να μας περιορίζουν αλλά για να μας προστατεύουν. Η συμμόρφωση και η εφαρμογή με συνέπεια και αίσθημα ευθύνης των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι υποχρέωση όλων μας. Το κράτος οφείλει να διασφαλίζει την εφαρμογή του με διαφάνεια, αντικειμενικότητα και πρωτίστως με σεβασμό στο ύψιστο αγαθό, την ανθρώπινη ζωή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Βασίλειος Υψηλάντης, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

Αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πλέον κρίσιμα ζητήματα, καθώς τα τροχαία ατυχήματα κοστίζουν σε ζωές και τραυματισμούς καθημερινά. Και είναι αλήθεια ότι παρά τη σημαντική μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων, των θανατηφόρων συγκρούσεων κατά 50%, κύριε Υπουργέ, την προηγούμενη δεκαετία κυρίως λόγω βελτίωσης του οδικού δικτύου και κατασκευής σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων, η Ελλάδα εξακολουθεί να έχει υψηλά ποσοστά τροχαίων ιδιαίτερα στους αστικούς ιστούς και κυρίως με δίκυκλα.

Την προσπάθεια αυτή σχετικά με τη βελτίωση των δρόμων μας πρέπει να την συνεχίσουμε και να την εντατικοποιήσουμε. Ήδη έχουν ξεκινήσει μεγάλα έργα στην Κρήτη και αλλού.

Οφείλω να επισημάνω όμως την απουσία, κύριε Υπουργέ, της Ρόδου και της Κω από άμεσες τέτοιες ενέργειες εδώ και δεκαετίες. Αυτό εντείνει το υπάρχον πρόβλημα στα νησιά μας, που αποτελούν ταυτόχρονα και κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς στη χώρα. Κατά δε την τουριστική περίοδο είναι ιδιαίτε-

πως επιβαρυνμένα και τα ατυχήματα είναι πάρα πολλά σε καθημερινή βάση. Καλώ δε από το Βήμα αυτό τόσο τις κεντρικές όσο και τις περιφερειακές αρμόδιες αρχές να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν άμεσα και με προοπτική τέτοια έργα στον Νομό Δωδεκανήσου.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου αποτελεί ένα ορόσημο για την οδική ασφάλεια και την βιώσιμη κινητικότητα. Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί μια ολοκληρωμένη μεταρρύθμιση, που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες, ενισχύει την ασφάλεια, απλοποιεί διαδικασίες και διασφαλίζει ισότιμη πρόσβαση με ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία. Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, που καλούμαστε να ψηφίσουμε, -όπως ορίζεται στο άρθρο 1- στοχεύει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την αποτρεπτικότητα των κυρώσεων και την αποσύνδεση των ποινών από το όχημα για παραβάσεις χαμηλής και μεσαίας επικινδυνότητας.

Εισάγει μια σαφή κατηγοριοποίηση παραβάσεων με κλιμακούμενες τις κυρώσεις ανάλογα με την επικινδυνότητα: Στην Ε1 είναι η χαμηλή επικινδυνότητα, όπου προβλέπονται μικρά πρόστιμα και δεκαήμερη αφαίρεση αδειας κυκλοφορίας. Στην Ε2 είναι η μέση επικινδυνότητα. Στην Ε3 και Ε4 είναι η υψηλή επικινδυνότητα. Εκεί έχουμε τις σοβαρές παραβάσεις, όπως για παράδειγμα η χρήση κινητού έχει πρόστιμο 350 ευρώ και τριάντα μέρες αφαίρεση αδειας. Επίσης, η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη έχει 700 ευρώ και εξήντα μέρες αφαίρεση της άδειας. Αντιμετωπίζονται συνεπώς αυστηρά με ποινικοποίηση σε περιπτώσεις ατυχημάτων με νομική βάση του άρθρου 290α του Ποινικού Κώδικα.

Το νομοσχέδιο στο άρθρο 110 εισάγει επίσης κλιμακούμενες κυρώσεις και για τις υποτροπές μέσα στην πενταετία. Η μέριμνα για τα ΑμεΑ είναι κεντρική. Εντάσσονται τα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια στα από με εξαιρέσεις από περιορισμούς, ενώ θεσπίζεται ειδικό σήμα αναγνώρισης για οδηγούς με αναπηρία. Επιτρέπονται ειδικά ταξί με ράμπες και κίνηση αμαξιδίων σε κοινόχρηστους χώρους.

Η παράνομη στάθμευση σε θέσεις ΑμεΑ κατηγορίας «Σ» τιμωρείται με 150 ευρώ και εξήντα ημέρες αφαίρεσης αδειας, ενώ η τρίτη υποτροπή φτάνει τις 2.000 ευρώ και ετήσια αφαίρεση, υπογραμμίζοντας την καταδίκη της αντικοινωνικής συμπεριφοράς.

Το όριο ταχύτητας στους αστικούς δρόμους μειώνεται, όπως προείπαν και ο εισηγητής μας αλλά και οι αγαπητοί συνάδελφοι, στα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα από το 2026, προστατεύοντας πεζούς και ευάλωτους χρήστες.

Με τον τρόπο αυτό προσδοκούμε: Μείωση των ατυχημάτων έως 40%, τη μείωση του κινδύνου και της σοβαρότητας, με πέντε φορές μικρότερη πιθανότητα τον θάνατο πεζού. Περιβαλλοντικά οφέλη. Μειώνεται η κατανάλωση καυσίμων έως 12% και εκπομπών ρύπων έως 19%. Βελτίωση κυκλοφορίας, λιγότερη συμφόρηση, ενθάρρυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς και ενεργητικών μετακινήσεων. Έχουμε πολλά παραδείγματα στην Ευρώπη όπου με τέτοιες ανάλογες ρυθμίσεις έχουν μειωθεί τα ατυχήματα και οι θάνατοι, η ηχορύπανση.

Επιτρέπεται, επίσης, πρέπει να τονίσουμε, η σύντομη στάση ταξί σε λεωφορειολωρίδες για επιβίβαση-αποβίβαση, ενώ ταξί μηδενικών ρύπων και οχήματα για ΑμεΑ αποκτούν πρόσβαση σε αυτές. Η αποσύνδεση κυρώσεων από το όχημα για μικρότερες παραβάσεις εξορθολογίζει το σύστημα, ενώ η υποχρεωτική εκπαίδευση και εξέταση για υποτροπιάζοντες οδηγούς ενισχύει την οδηγική υπευθυνότητα.

Ο έλεγχος παραβάσεων, όπως υπέρβαση ορίου ταχύτητας, παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη και η χρήση λεωφορειολωρίδων, με την εγκατάσταση καμερών ενισχύει την αποδοτικότητα και καθίσταται ένα σημαντικό μέτρο πρόληψης και αποφυγής συγκρούσεως. Το νομοσχέδιο ρυθμίζει την υπαίθρια διαφήμιση, καταπολεμώντας την οπτική ρύπανση.

Κλείνοντας, θέλω να τονίσω ότι η ίδρυση, αλλά και η σωστή λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας αποτελεί ένα σπουδαίο εργαλείο παρακολούθησης και συνεχούς βελτίωσης των πολιτικών που άπτονται της ασφαλούς κίνησης των πολιτών στους δρόμους της χώρας μας. Θα ήθελα, επίσης, στο σημείο αυτό να εξάρω τη συμβολή των οργανώσεων οδικής ασφάλειας για την πραγμάτωση του σκοπού αυτού στη χώρα

μας, όπως η ΕΥΘΥΤΑ στα Δωδεκάνησα, που δίνει έναν αξιοθαύμαστο αγώνα σε όλα τα επίπεδα της κοινωνίας μας.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ο νέος ΚΟΚ θέτει βάσεις για ασφαλή οδήγηση στους δρόμους με προληπτικά μέτρα, αυστηρές κυρώσεις, προστασία των ΑμεΑ και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αποδεικνύει τη δέσμευσή της για καλύτερη ποιότητα ζωής. Για όλους αυτούς τους λόγους, θα ήθελα να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τη συστηματική δουλειά του Αναπληρωτή Υπουργού, του κ. Κυρανάκη, για τη σπουδαία αυτή νομοθετική πρωτοβουλία. Το όραμα για μηδενικά τροχαία -Vision Zero- δεν είναι ουτοπία, αλλά είναι καθήκον όλων μας. Για τους λόγους αυτούς, καλώ όλους να υπερψηφίσουν το νομοσχέδιο που φέρνει την Ελλάδα ακόμα πιο κοντά σε ένα σύγχρονο, περισσότερο ασφαλές περιβάλλον οδικής ασφάλειας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι οκτώ μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 4^ο Δημοτικό Σχολείο Πρέβεζας.

Καλώς ήρθατε στη Βουλή.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επόμενος ομιλητής ο κ. Γεώργιος Σταμάτης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου, πριν μπω στα του νομοσχεδίου, να θυμίσω ότι σήμερα είναι δύο πολύ σημαντικές ημέρες, κατά την προσωπική μου άποψη. Μία είναι τα ογδόντα ένα χρόνια από τη σφαγή των ναζί στο Δίστομο, ένα από τα μεγαλύτερα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας. Ελπίζουμε κάθε μέρα αυτήν τη μέρα, αλλά όχι μόνο, η ιστορική μνήμη, η συλλογική μνήμη να μην ξεχνιέται, για να μην ξανασυμβούν αυτά τα πράγματα.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι ότι σαν σήμερα ιδρύθηκε πριν εκατόν σαράντα οκτώ χρόνια ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός. Ως Εθελοντής Σαμαρείτης θέλω να πω ότι, πρώτον, είμαι υπερήφανος που συμμετέχω στον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, αλλά και ότι ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός ήταν από αυτούς που στήριξαν -πριν ακόμα πολλές φορές από το επίσημο κράτος- τους Έλληνες πολίτες σε πολύ δύσκολες περιόδους και κρίσεις.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Πρόεδρε, το προηγούμενο Σάββατο ήμουν στην Άρτα, στην περιοχή σας, να παρακολουθήσω τον Τελικό Κυπέλλου Ποδοσφαίρου Ακρωτηριασμένων μεταξύ του «Παναθηναϊκού» και του «Ηρόδικου» από την Κομοτηνή. Για την ιστορία, το κύπελλο το πήρε ο «Ηρόδικος» από την Κομοτηνή. Το ενδιαφέρον είναι ότι το 80% των παιδιών-αθλητών με ακρωτηριασμό που ασχολούνται με το ποδόσφαιρο ακρωτηριασμένων ήταν παιδιά που έχασαν τα άκρα τους από αυτοκινητιστικά δυστυχήματα. Σε μία περίπτωση που μπορώ να σας πω, πριν το ΕΚΑΒ κλείσει τη σακούλα, το παιδί άνοιξε τα μάτια του, στο ίδιο σημείο που είχε σκοτωθεί ο παππούς του. Αυτοί οι άνθρωποι βρήκαν τη δύναμη μέσω του αθλητισμού να ξεπεράσουν τον ακρωτηριασμό -με ό,τι αυτό συνεπάγεται- και να είναι ορατοί μαζί μας.

Ταυτόχρονα, όμως, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το αίμα που έχει χαθεί στην Ελλάδα είναι πάρα πολύ. Και θέλω να πιστεύω ότι αυτός ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν θα είναι μόνο τροχοπέδη ως προς τα ατυχήματα, αλλά θα είναι ενθάρρυνση μιας νέας οδηγικής κουλτούρας και μιας κοινωνικής ευθύνης που πρέπει να έχουμε όσοι παίρνουμε το δίπλωμα και έχουμε την ευθύνη να οδηγούμε ένα αυτοκίνητο.

Εγώ δεν θα μπω σε θέματα τα οποία και ο εισηγητής μας και οι συνάδελφοι έχουν αναπτύξει, θα πάω σε κάποιες προτάσεις προς τον Υπουργό που πιστεύω ότι κάποιες από αυτές μπορεί, αν όχι άμεσα, εν ευνόητο χρόνο να τις εντάξει.

Το πρώτο πράγμα που θέλω να πω είναι ότι πρέπει, κύριε Υπουργέ, να δούμε λίγο την έξτρα σήμανση για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, γιατί όταν αυτά κινούνται κάτω των είκοσι χιλιομέτρων,

άτομα με οπτική αναπηρία δεν μπορούν να αντιληφθούν ότι περνάει ένα αυτοκίνητο ηλεκτρικό. Αυτό, όταν θέλουμε να επενδύσουμε στην προσβασιμότητα, είναι πολύ σημαντικό.

Το δεύτερο που θέλω να πω -και συγγνώμη αν κάνω λάθος- είναι ότι στις λεωφορειολωρίδες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να έχουν πρόσβαση και άνθρωποι που πηγαίνουν για αιμοκάθαρση και άνθρωποι που πηγαίνουν για χημειοθεραπεία.

Ταυτόχρονα, εγώ θα ήθελα να είμαι πιο αυστηρός: Ούτε με Bluetooth να γίνεται η οδηγηση. Όταν οδηγάς, οδηγάς. Μια συνομιλία ευχάριστη ή δυσάρεστη δημιουργεί διάφορα συναισθήματα, τα οποία μπορεί να σε επηρεάσουν και να χάσεις τον έλεγχο.

Ταυτόχρονα, πιστεύω ότι τη διείσδυση των μοτοσικλετιστών πρέπει να την ξαναδούμε, γιατί δεν έχει να κάνει μόνο με την ομαλή οδική κυκλοφορία, αλλά έχει να κάνει κυρίως με τη σωστή, αν θέλετε, τακτική και πρακτική που ακολουθούν κάποιοι μοτοσικλετιστές λανθασμένα.

Ταυτόχρονα, πρέπει πολύ περισσότερο να επενδύσουμε στο κομμάτι της πρόληψης. Θα σας αναφέρω το παράδειγμα της Γαλλίας που σε κάθε σημείο όπου υπήρχε ένα τροχαίο πριν πολλά χρόνια είχε ένα σοκαριστικό υλικό να δείξει προς τους πολίτες. Είμαστε η χώρα με τις πάρα πολλές εκκλησίες, αλλά και με τα πάρα πολλά μνημεία στους δρόμους. Και αυτά γίνανε γιατί, όταν φτιάξαμε τις πόλεις μας και τη χώρα μας, προφανώς δεν επενδύσαμε σε πολλά πράγματα. Δεν πρέπει να υπάρχουν τέτοια πράγματα ξανά. Κάθε νέος άνθρωπος που χάνεται είναι ένας νέος άνθρωπος που δεν θα κάνει οικογένεια. Είναι ένας νέος άνθρωπος ο οποίος ξαφνικά σταμάτησε να ονειρεύεται.

Και νομίζω ότι πρέπει να πάμε σε πολύ δραστικές, πέραν του Κώδικα προφανώς που ψηφίζουμε σήμερα, επικοινωνιακές, και όχι μόνο, ενέργειες, να εξετάσουμε δηλαδή πώς -και, ναι, το λέω- θα σοκάρουμε τον κόσμο. Ο κόσμος πρέπει να σοκαριστεί με αυτά που συμβαίνουν κάθε μέρα. Δεν πρέπει να το ανεχόμαστε σαν Ελληνική Δημοκρατία να χάνουμε νέους ανθρώπους, να χάνουμε πεζούς, γιατί πολλές φορές αυτό που υπερισχύει είναι το θυμικό και όχι το συλλογικό. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, πρέπει να το δούμε ακόμη περισσότερο όσον αφορά τη νέα γενιά.

Τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να πω δύο πράγματα. Προφανώς πρέπει να είναι υποχρεωτικό το κράνος όταν έχεις μηχανή, είτε το νοικιάζεις είτε το αγοράζεις. Δεν νομίζω ότι πρέπει να υπάρξει συζήτηση περί αυτού. Και προφανώς, χωρίς το κράνος δεν μπορεί να έχεις δικαίωμα να είσαι πάνω στη μηχανή. Μία επίσκεψη στο ΚΑΤ και στα κέντρα αποκατάστασης δυστυχώς μας δείχνει την πραγματικότητα.

Τέλος, θέλω να επιπλέον πάρα πολύ τη μείωση του νόμιμου ορίου αλκοόλ. Εδώ θέλω να πω δύο πράγματα. Όσοι κινείστε πολύ αργά το βράδυ θα δείτε τον τελευταίο μήνα -μπράβο στον κ. Χρυσόχοϊδη- κυρίως στην Ακαδημίας και στην Ομόνοια να γίνονται αλκοτέστ και τους κατεβάζουν κάτω και τελειώνει η ιστορία. Αυτό πρέπει να συνεχιστεί παντού, και στην εθνική οδό και τους επαρχιακούς δρόμους.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, ξαναδείτε λίγο το θέμα των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων. Ξέρω ότι δεν είναι στο δικό σας Υπουργείο, όμως αυτός που έχει ένα αυτοκινούμενο τροχόσπιτο έχει δώσει ογδόντα χιλιάδες για να το αγοράσει. Και είναι ένα προϊόν το οποίο το θέλουμε να έρχεται στη χώρα μας και όχι να πηγαίνει μόνο στην Ιταλία ή την Ισπανία και κυρίως τελευταία στην Αλβανία.

Επειδή αυτός ο νόμος είναι ένας νόμος του οποίου ελπίζουμε τα αποτελέσματα να είναι πολύ γρήγορα ορατά, θα δώσω συγχαρητήρια και σε εσάς, αλλά προφανώς και στην προηγούμενη πολιτική ηγεσία που το διαχειρίστηκε, στον κ. Σταϊκούρα, την κ. Αλεξοπούλου και τον κ. Οικονόμου, και κυρίως σε όλους τους φορείς που έπεσαν στα βαθιά για να έχουμε έναν καλύτερο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενος ομιλητής είναι ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια είναι κάτι που αφορά όλους μας. Είναι συλλογικό στοίχημα. Και σε αυτό το στοίχημα δεν περισσεύει κανείς.

Το κοινό ευρωπαϊκό όραμα Vision Zero, δηλαδή μηδενικός αριθμός θυμάτων από τροχαία έως το 2050, είναι φιλόδοξο, αλλά όχι ανέφικτο. Και κάθε βήμα που μας φέρνει πιο κοντά αξίζει τον κόπο.

Την προηγούμενη δεκαετία η Ελλάδα κατέγραψε τη μεγαλύτερη μείωση του αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένας από τους σημαντικότερους λόγους γι' αυτήν ήταν η κατασκευή σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων που κατέστησαν ασφαλέστερο το εθνικό οδικό δίκτυο και η τεχνολογία των οχημάτων. Καταθέτω στα Πρακτικά συνημμένο πίνακα που δείχνει και αποδεικνύει ακριβώς αυτήν την πραγματικότητα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Σταϊκούρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Η εξέλιξη αυτή όμως δεν επιτρέπει κανέναν εφησυχασμό. Πρώτον, γιατί ο απόλυτος αριθμός των θυμάτων παραμένει υψηλός. Δεύτερον, γιατί η αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων ειδικά στα αστικά κέντρα αυξάνει ταυτόχρονα και την πιθανότητα να γίνουν ατυχήματα, όπως ήδη αποδεικνύεται. Και τρίτον, γιατί η χώρα μας εμφανίζει τα υψηλότερα ποσοστά δυστυχημάτων στην Ευρώπη από τροχαία στους αστικούς ιστούς πλέον, ειδικά με μηχανοκίνητα δίκυκλα. Όλα αυτά αποδεικνύονται στους ακόλουθους πίνακες, συγκριτικούς με άλλες χώρες, τους οποίους καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Σταϊκούρας καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Απέναντι λοιπόν σε ένα δυναμικό και εξελισσόμενο φαινόμενο απαιτούνται νέες δυναμικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπισή του. Η Κυβέρνηση έχει ως άμεση προτεραιότητα την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της καθημερινότητας των πολιτών.

Σε αυτήν την κατεύθυνση κινούμαστε ως Κυβέρνηση πάνω σε επτά άξονες:

Πρώτο, συνεχίζεται η κατασκευή σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και σε περιοχές με βαρύ ιστορικό ατυχημάτων. Ενδεικτικά, στο τέλος Ιουλίου θα παραδοθεί στην κυκλοφορία το 90% του οδικού άξονα Πάτρα - Πύργος, ενώ πρόσφατα κυρώθηκε η σύμβαση παραχώρησης του ΒΟΑΚ για το τμήμα Χανιά - Ηράκλειο και εκκινούν, όπως ακούσαμε και από τον Πρωθυπουργό, οι εργασίες ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας. Είναι σε πλήρη εξέλιξη οι εργασίες στα τμήματα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος και Χερσόνησος - Νεάπολη, ενώ το μεγαλύτερο τμήμα του Ε65 από τη Λαμία μέχρι την Καλαμπάκα παραδόθηκε στην κυκλοφορία τον Απρίλιο του 2024.

Δεύτερο, υλοποιούνται μεταβατικά έργα ενίσχυσης της ασφάλειας των σημερινών υποδομών στις οποίες παρατηρείται συχνότητα ατυχημάτων. Αυτά περιλαμβάνουν συνολικά ή μερικώς, αναλόγως της εφικτότητας και της αναγκαιότητας, μεταξύ άλλων, οριζόντια διαγράμμιση, εύκαμπτα διαχωριστικά κολωνάκια, φωτισμός κόμβων και τμημάτων οδού, αναμόρφωση κατακόρυφης σήμανσης και στηθαία ασφαλείας και οριοδείκτες.

Τρίτο, ενθαρρύνεται στρατηγικά η χρήση νέων και αναβαθμισμένων μέσων μαζικής μεταφοράς. Σήμερα και μέσα μόλις στους τελευταίους δώδεκα μήνες κυκλοφορούν ήδη στην Αττική πεντακόσια δεκαοκτώ ολοκαίνουργια και προσβάσιμα λεωφορεία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, ενώ άλλα τετρακόσια πενήντα αναμένονται ως το τέλος του 2025.

Στη Θεσσαλονίκη αντιστοίχως κυκλοφορούν εκατόν δέκα ηλεκτρικά λεωφορεία, καθώς και εκατόν πενήντα εννιά λεωφορεία ντιζελ με σημαντικά μικρότερο μέσο όρο ηλικίας, εκ των οποίων τα σαράντα ένα ολοκαίνουργια.

Επίσης, όπως ακούσαμε και από τον Πρωθυπουργό, δεκατέσσερις συρμοί του ηλεκτρικού ξεκίνησαν να ανανεώνονται το τελευταίο έτος, ώστε να έχουμε περίπου δέκα πρόσθετα τρένα

μέχρι το τέλος του 2026, ένα κάθε μήνα από τον φετινό Νοέμβριο.

Τέταρτο, χορηγούνται κίνητρα για την ανανέωση του εν πολλοίς πεπαλαιωμένου στόλου ιδιωτικών οχημάτων. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών από το καλοκαίρι του 2023 που ανέλαβε την αρμοδιότητα έχει καταβάλει επιδοτήσεις συνολικού ποσού περίπου 55 εκατομμυρίων ευρώ σε περισσότερους από δεκατέσσερις χιλιάδες δικαιούχους για αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικού οχήματος.

Πέμπτο, ιδρύεται το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας στο πλαίσιο ενός πλέγματος αλληλένδετων δράσεων του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2021 - 2030 με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ συνολικού προϋπολογισμού 25 εκατομμυρίων ευρώ.

Έκτο, δρομολογείται η εγκατάσταση καμερών κατά μήκος των οδικών αξόνων και σε μέσα μαζικής μεταφοράς, επιδιώκοντας να ελεγχθεί, μεταξύ άλλων, η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, η παράνομη χρήση λωρίδας αποκλειστικής κυκλοφορίας.

Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάστηκε στο τέλος του 2024 από τα συναρμόδια Υπουργεία και υπάρχει σε διάταξη νόμου σήμερα σε αυτό που συζητάμε, προωθείται η ανάπτυξη δικτύου καμερών μέσα από διαγωνισμό παραχώρησης και η δημιουργία ενιαίου πληροφοριακού συστήματος τη διαχείριση του οποίου θα αναλάβει φορέας του Υπουργείου υπηρεσιών οδικών τελών ηλεκτρονικής διαχείρισης οδικών υποδομών.

Τέλος, έβδομο, εκσυγχρονίζεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, το σχέδιο νόμου που σήμερα συζητάμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στόχος του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αποτέλεσμα προσεκτικής, πολύμηνης και συστηματικής μελέτης, είναι η οδική ασφάλεια και η προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Βασικές προβλέψεις του είναι: Η αναμόρφωση των διοικητικών και ποινικών κυρώσεων, ώστε αυτές να αντιστοιχούν στη νέα κατηγοριοποίηση της επικινδυνότητας των παραβάσεων. Η θέσπιση της υποτροπιάζουσας παραβατικής και αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς. Η αποσύνδεση των κυρώσεων από το όχημα. Η διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης αστικής κινητικότητας με την παραχώρηση ζωτικού χώρου σε οχήματα μικροκινητικότητας. Η ενίσχυση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των ατόμων με αναπηρία, διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο ισότιμης, ασφαλούς και αξιοπρεπούς μετακίνησης για όλους.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ)

Η πρόβλεψη για δυνατότητα καθιέρωσης μαθήματος κανόνων οδικής συμπεριφοράς για την εξοικείωση των μαθητών. Και τέλος, η μείωση της ανώτατης ταχύτητας κίνησης εντός του αστικού ιστού και σε όρους γειτονιάς στα 30 χιλιόμετρα την ώρα.

Καταθέτω στα Πρακτικά τη σχετική μελέτη που είχε γίνει από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο με συγκεκριμένα παραδείγματα σε όλες τις χώρες της Ευρώπης.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρήστος Σταϊκούρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση με το σύνολο των ανωτέρω επτά πρωτοβουλιών κάνει αυτό που μπορεί. Η ασφάλεια στους δρόμους όμως δεν είναι υπόθεση μόνο του κράτους, είναι υπόθεση παιδείας, πολιτισμού, καθημερινής στάσης. Είναι επιλογή. Είναι επιλογή ζωής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα από τη Νέα Δημοκρατία η κ. Μαρία - Νεφέλη Χατζηιωαννίδου.

ΜΑΡΙΑ - ΝΕΦΕΛΗ ΧΑΤΖΗΙΩΑΝΝΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανεβαίνω σήμερα στο βήμα όχι απλά ως Βουλευτής, αλλά κυρίως ως νέος

άνθρωπος με παιδιά να μεγαλώνουν σε αυτή τη χώρα, σε μια χώρα όπου ένας λάθος ελιγμός ένα παραβιασμένο φανάρι, η χρήση του κινητού κατά τη διάρκεια της οδήγησης αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερη χαλαρότητα, ενώ είναι ο λόγος που καθημερινά χάνονται ζωές.

Όμως, νομίζω ότι δεν μπορούμε να θεωρούμε πλέον φυσιολογικό να συμβαίνουν τροχαία δυστυχήματα. Δεν μπορούμε να δεχτούμε και να θεωρούμε δεδομένο ότι κάθε χρόνο χάνονται αδικοχάμενα νέοι άνθρωποι, παιδιά, οικογενειάρχες, απλώς και μόνο γιατί κάποιος παραβίασε ένα STOP γιατί θεώρησε μαγκιά να μη φοράει κράνος, να τρέχει με διακόσια στην εθνική και νομίζω ότι αυτό δεν το αντέχει άλλο η κοινωνία μας. Ο παλιός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας με τα χρόνια έγινε ένα πολύπλοκο και σκοτεινό κείμενο με πολλές εξαιρέσεις, θολά σημεία και παρεξηγήσεις και το μόνο σίγουρο ήταν ότι οι ποινές μέχρι το 2018 ήταν μειωμένες και αυτό αύξανε και την αβεβαιότητα.

Με αυτό το νομοσχέδιο, στόχος μας είναι να παραδώσουμε ένα καινούργιο, ενιαίο, κατανοητό και εφαρμόσιμο πλαίσιο. Να ξέρει ο καθένας είτε είναι πεζός είτε οδικός, τι ισχύει και γιατί. Γιατί το μέτρο, χωρίς την κατανόηση, είναι απλά τιμωρία, ενώ ο κανόνας με καθαρούς όρους είναι απλά προστασία. Για πρώτη φορά ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας κατηγοριοποιεί τις παραβάσεις όχι με αυθαίρετο τρόπο, αλλά ανάλογα με την επικινδυνότητά τους. Δίνει βάση στη λογική και την πρόληψη και όχι μόνο στην καταστολή. Έχουμε χαμηλής επικινδυνότητας παραβάσεις, όπως μια περιττή κόρνα, αλλά έχουμε και παραβάσεις οι οποίες είναι πραγματικά δολοφονικές. Ακραία ταχύτητα, μέθη, παραβίαση διάβασης τρένου ή εγκατάλειψη θύματος. Εκεί δεν πρέπει να δείχνουμε καμία ανοχή. Και γιατί; Γιατί κάθε ένας οδηγός που οδηγεί με ενάμισι γραμμάρια αλκοόλ στο αίμα, καθένας που κάνει κόντρες στη γειτονιά του, καθένας που περνάει κόκκινο ή σταθμεύει σε θέσεις ΑμεΑ δεν απειλεί απλώς τον εαυτό του, αλλά απειλεί ολόκληρη την κοινωνία. Και ναι, το λέω ανοιχτά: Δεν φοβόμαστε ναβάλουμε αυστηρότερα μέτρα και αυστηρότερες ποινές, αλλά εξίσου δεν φοβόμαστε να αναγνωρίσουμε ότι κάθε παράβαση δεν είναι και το ίδιο επικίνδυνη. Γι' αυτό δημιουργήθηκε ένα σύστημα κατηγοριών παραβάσεων δίκαιη, με αναλογικότητα και πραγματική ουσία. Οι κυρώσεις πλέον δεν είναι τυφλές, είναι αναλογικές. Ο σεβασμός στους κανόνες ανταμβέται, ενώ η επανάληψη της παρανομίας τιμωρείται αυστηρά.

Με το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που ψηφίζουμε σήμερα ενισχύουμε την προστασία των ευάλωτων είτε αυτή είναι πεζοί είτε ποδηλάτες είτε άτομα με αναπηρία. Ειδικά σε πόλεις, το όριο πλέον των τριάντα χιλιομέτρων -που είναι, αν θέλετε, και για μένα από τα βασικότερα άρθρα του συγκεκριμένου νομοσχεδίου- είναι μέτρο ζωής. Και επειδή η πλειοψηφία από εδώ μέσα είμαστε οδηγοί, να τονίσω ότι το μέτρο των τριάντα χιλιομέτρων δεν είναι ταλαιπωρία, αλλά πραγματική θωράκιση. Και ας μη ξεχνάμε, ότι ήδη έξω από τα σχολεία μας πηγαίνουμε με είκοσι χιλιόμετρα την ώρα και το σεβόμαστε.

Προχωρήσαμε, όμως, και σε αναπροσαρμογή των υπολοίπων ορίων ταχύτητας. Στους μεγάλους αστικούς δρόμους είναι πλέον στα πενήντα χιλιόμετρα την ώρα και στους αυτοκινητόδρομους, μετά από διαβούλευση και μελετημένα, στα εκατόν σαράντα χιλιόμετρα την ώρα. Και αυτό με στόχο, τη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων από άσκοπες προσπεράσεις. Όμως, να είμαστε ξεκάθαροι, όταν μιλάμε για κόντρες, για αγώνες στους δρόμους, εκεί δεν υπάρχει κανένας μα κανένας χώρος για ελαστικότητα. Για πρώτη φορά έχουμε σοβαρά κλιμακωτά πρόστιμα και σε περίπτωση θανατηφόρου ατυχήματος προβλέπονται ποινικές κυρώσεις χωρίς αναστολή.

Μια άλλη αλλαγή στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που δείχνει, αν θέλετε, και το πόσο σύγχρονος είναι, αφορά τη χρήση κινητού κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Μιλάγαμε για μια συνήθεια η οποία έχει γίνει καθημερινότητα, αλλά κοστίζει πραγματικά ζωές. Έτσι, λοιπόν, υπάρχουν και για αυτή την παράβαση κλιμακωτές ποινές από 350 ευρώ έως 2.000 ευρώ και αφαίρεση μέχρι και έναν χρόνο. Γιατί μόνο ένα μήνυμα έχει σκοτώσει φίλους μας και το γρήγορο βλέμμα είναι περιττό, όταν η ζωή κρέμεται από ένα φλας ή ένα STOP.

Μπαίνει, επίσης, για πρώτη φορά πρόστιμο και στον συνεπι-

βάτη δικύκλου που δεν φοράει κράνος και όχι μόνο στον οδηγό. Και έχοντας συνεχώς στο μυαλό μας τις σύγχρονες προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε, με το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν τιμωρείται ο ιδιοκτήτης του οχήματος, αλλά ο ίδιος ο οδηγός.

Τέλος, δεν μπορώ να μην σταθώ και σε ένα άλλο θέμα που μέχρι τώρα αντιμετωπιζόταν με εξίσου ίδια χαλαρότητα, τις λεωφορειολωρίδες. Για να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς, στα ταξί επιτρέπεται πλέον η στάση έως τριάντα δευτερόλεπτα αποκλειστικά για επιβίβαση και αποβίβαση και όχι μπροστά από το λεωφορείο, αλλά κάνουμε και ένα βήμα μπροστά, αν θέλετε, και στην κοινωνική δικαιοσύνη. Επιτρέπουμε την κυκλοφορία μέσα στις λεωφορειολωρίδες για επιβατικά δημόσιας χρήσης που μεταφέρουν Άτομα με Αναπηρία και ταξί μηδενικών ρύπων.

Στο φανάρι, στο τιμόνι, στο κράνος δεν κρίνεται μόνο ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά ο ίδιος μας ο πολιτισμός. Γιατί το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι ζήτημα πολιτισμού. Δεν φτιάξαμε έναν νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας απλώς για να αλλάξουμε ποινές και άρθρα. Τον φτιάξαμε, για να αλλάξουμε νοοτροπία σε μια ολόκληρη κοινωνία. Και ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν είναι απλώς ποινές και πρόστιμα, αλλά ένα μάθημα σεβασμού και υπευθυνότητας σε κάθε διασταύρωση, σε κάθε διάβαση, σε κάθε διαδρομή που επιλέγουμε να μην κοιτάξουμε το κινητό μας και να φορέσουμε το κράνος.

Κλείνοντας, σας καλώ να στηρίξουμε αυτόν τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όχι ως ένα ακόμα νομοσχέδιο, αλλά ως μια κοινή δέσμευση ότι η Ελλάδα αύριο δεν θα μετράει θύματα στους δρόμους, αλλά θα μετράει ανθρώπους που γύρισαν ασφαλείς στο σπίτι τους, γιατί στο τέλος της ημέρας αυτό θέλουμε όλοι μας, να γυρνάει εμείς και οι αγαπημένοι μας στο σπίτι ασφαλείς και αυτό το κάνουμε σήμερα λίγο πιο πιθανό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο έχει τώρα από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Αθανάσιος Σταυρόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα εξαιρετικά σημαντικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με το οποίο η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προχωρά στην αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προσαρμόζοντάς τον στις σύγχρονες ανάγκες βιώσιμης κινητικότητας, ψηφιακής εποπτείας και αυξημένων απαιτήσεων για ασφάλεια όλων των πολιτών. Η αναθεώρηση αυτή δεν είναι απλώς μια νομοτεχνική εκκαθάριση διατάξεων. Είναι μια βαθιά ουσιαστική μεταρρύθμιση, με κοινωνικό και αναπτυξιακό αποτύπωμα, που αντανάκλα τη δέσμευση της Κυβέρνησής μας για ένα πιο ασφαλή ανθρώπινο τεχνολογικό σύγχρονο δημόσιο χώρο.

Ο νέος ΚΟΚ δεν αντιμετωπίζει την οδική συμπεριφορά μόνο ως νομικό ζήτημα. Την προσεγγίζει ως πολιτισμικό φαινόμενο, ως δείκτης συνοχής και ευθύνης απέναντι στον συμπολίτη, στον πεζό, στον ποδηλάτη, στον ευάλωτο χρήστη. Και ναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα του 21^{ου} αιώνα δεν μπορεί να είναι μια χώρα που θρηνεί κάθε χρόνο δεκάδες ανθρώπους στην άσφαλτο. Ούτε μπορεί να ανέχεται άλλο την ατιμωρησία, την προχειρότητα, την ασάφεια κανόνων και την ανισότητα στην εφαρμογή τους.

Ο νέος κώδικας δεν επαναπαύεται στη λογική της τιμωρίας, βασίζεται στην έννοια της αναλογικότητας. Διακρίνει τις παραβάσεις σε κατηγορίες επικινδυνότητας. Εισάγει διαβαθμισμένες ποινές, επιβάλλει αυστηρότερες κυρώσεις σε επικίνδυνες συμπεριφορές, όπως η χρήση κινητού, η παραβίαση σηματοδότη και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

Οι παραβάσεις κατηγοριοποιούνται σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με την επικινδυνότητα τους και οι ποινές κλιμακώνονται σε περίπτωση υποτροπής, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την αποτρεπτική τους φύση.

Έτσι δεν τιμωρείται αδιακρίτως το μέσο αλλά ο ασυνειδητός

οδηγός. Παράλληλα όμως επιδεικνύεται κοινωνική ευαισθησία σε λιγότερο σοβαρές παραβάσεις χωρίς όμως να διακυβεύεται η ασφάλεια.

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει στις ρυθμίσεις για τα άτομα με αναπηρία με την αυστηροποίηση των ποινών για παραβάσεις όπως η στάθμευση σε θέσεις ΑμεΑ με την ένταξη των ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων στα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, την καθιέρωση ειδικού σήματος και τις ευνοϊκές διατάξεις για πρόσβαση σε ταξί και σε κοινόχρηστους χώρους. Αυτές οι προβλέψεις είναι πράξεις κοινωνικής ισότητας και αξιοπρέπειας. Είναι δείκτης πολιτισμού.

Ως Βουλευτής Γρεβενών δεν μπορώ παρά να δείξω την ιδιαίτερη σημασία που αποκτά το εν λόγω νομοσχέδιο και για τις τοπικές μας κοινωνίες, για τις μικρές και μεσαίες πόλεις της ελληνικής περιφέρειας. Τα Γρεβενά είναι ένας ορεινός νομός με εκτεταμένο οδικό δίκτυο ιδιαίτερης μορφολογίας και καιρικών συνθηκών αλλά και ανάγκη για επαρκή, ασφαλή και σύγχρονη υποδομή μετακινήσεων για τους αγρότες, τους κτηνοτρόφους, τους επισκέπτες, τα παιδιά μας που μετακινούνται στα σχολεία, τους συμπολίτες μας που καθημερινά διανύουν δεκάδες χιλιόμετρα για να φτάσουν στο κέντρο υγείας, στο διοικητήριο και στον τόπο εργασίας τους. Η εφαρμογή των νέων διατάξεων θα συμβάλει καθοριστικά στην καλύτερη σήμανση και διαγράμμιση στους τοπικούς δρόμους, στην αυστηροποίηση των ποινών για επικίνδυνη οδήγηση που πολλούς φορές παραμένει χωρίς ουσιαστικές συνέπειες, στην υποστήριξη της κινητικότητας των ηλικιωμένων και των ατόμων με δυσκολίες μετακίνησης. Και φυσικά στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω ενισχυμένων ρυθμίσεων για τα οχήματα μηδενικών ρύπων και την απομάκρυνση επικίνδυνων εγκαταλελειμμένων οχημάτων.

Παράλληλα με τη ρύθμιση για την υπαίθρια διαφήμιση αντιμετωπίζονται φαινόμενα αισθητικής και κυκλοφοριακής υποβάθμισης που πλήττουν την τουριστική εικόνα οικισμών όπως η Σαμαρίνα, το Περιβόλι, το Σπήλαιο και τόσο άλλοι τόποι που αξίζουν καλύτερες προδιαγραφές. Η αναβάθμιση του οδικού δικτύου είναι κρίσιμη για την ασφάλεια και την ανάπτυξη, καθώς είναι υπεύθυνη για την ολοκλήρωση ενός πολύ σημαντικού έργου όπου θα βγάλει το νομό μας από την απομόνωση και θα δημιουργήσει ένα φιλικό και προσβάσιμο δρόμο για όλους. Συγκεκριμένα, η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Ε65 στο τμήμα Τρίκαλα - Εγνατία Οδός με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας συνεχίζεται και η πρόοδος των εργασιών προχωρά με άμεσο στόχο υλοποίησής. Με την ολοκλήρωση του έργου η διαδρομή Αθήνα - Γρεβενά θα διαρκεί περίπου τέσσερις ώρες. Η εξέλιξη αυτή θα έχει καθοριστική σημασία στην ανάπτυξη του τοπικού τουρισμού των Γρεβενών. Αυτή η σημαντική υποδομή θα διευκολύνει την πρόσβαση σε φυσικές ομορφιές, παραδοσιακά χωριά και πολιτιστικά αξιοθέατα της περιοχής, καθιστώντας την πιο ελκυστική για επισκέπτες από άλλες περιοχές της Ελλάδος.

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου να κλείσω με μια κρίσιμη επισημάνση. Κανένας νόμος, όσο ορθά και αν είναι διατυπωμένος, δεν αρκεί από μόνος του. Η εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας απαιτεί συνέργεια ανάμεσα στην πολιτεία, την τοπική αυτοδιοίκηση, τις υπηρεσίες, την εκπαιδευτική κοινότητα και φυσικά την ίδια την κοινωνία. Απαιτεί συνεχή ενημέρωση των πολιτών, ψηφιακά εργαλεία διαφάνειας και κυρίως ένα νέο οδικό πολιτισμό που να βασίζεται στον σεβασμό του άλλου. Η διαμόρφωση σωστής οδικής νοοτροπίας είναι η βάση κάθε νέας προσπάθειας βελτίωσης της ποιότητας των πολιτών με στόχο τον εκμηδενισμό των ατυχημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ψηφίζοντας το παρόν νομοσχέδιο δεν ψηφίζουμε μόνο νέες ρυθμίσεις ψηφίζουμε υπέρ της ζωής, υπέρ της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, υπέρ ενός κράτους που σέβεται και προστατεύει. Η περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και ειδικά ο Νομός Γρεβενών χρειάζεται τέτοιες μεταρρυθμίσεις. Τις στηρίζει και τις αξίζει, με συνέπεια, με σεβασμό, με ευθύνη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο τώρα έχει από τη Νέα Δημοκρατία η κ. Αγγελική Δηληκάρη.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΔΕΛΗΚΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, όλες και όλοι μας σε αυτήν την Αίθουσα συμφωνούμε πως η οδική ασφάλεια θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για τους κατοίκους και τους επισκέπτες μιας ευρωπαϊκής χώρας, να συνιστά πυλώνα ενός σύγχρονου πολιτισμένου κράτους. Στη χώρα μας δυστυχώς τα τροχαία ατυχήματα παραμένουν μία από τις βασικές αιτίες πρόωγων θανάτων και σοβαρών τραυματισμών. Κάθε χρόνο εκατοντάδες ζωές χάνονται άδικα στους ελληνικούς δρόμους. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ εξακόσιοι σαράντα έξι συνάνθρωποί μας άφησαν την τελευταία τους πνοή στην άσφαλτο το 2023, ενώ εξακόσιοι πενήντα τέσσερις το 2022. Αυτό σημαίνει ότι κάθε χρόνο εξαφανίζεται ένα μεγάλο ελληνικό χωριό. Πίσω από κάθε αριθμό όμως υπάρχει μια οικογένεια που θρηνεί, μια κοινότητα που πληγώνεται.

Πέρα από τους νεκρούς ας μην ξεχνάμε τους βαριά τραυματίες, τους ανθρώπους που από τη μια στιγμή στην άλλη η ζωή τους μεταβάλλεται ως συνέπεια των τροχαίων ατυχημάτων. Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο η ανάγκη θεσμοθέτησης ενός νέου εκσυγχρονισμένου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κρίνεται άκρως επιτακτική. Ενός κώδικα που δεν θα λειτουργεί απλώς ως πλαίσιο κυκλοφορίας αλλά ως εργαλείο πρόληψης, εκπαίδευσης και αποτροπής.

Παράλληλα ήρθε η ώρα να συζητήσουμε σοβαρά για την αυστηροποίηση των ποινών όχι από τιμωρητική ή εισπρακτική διάθεση αλλά από αίσθημα ευθύνης απέναντι στο κοινωνικό σύνολο. Παραβίαση του σήματος STOP, παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, χρήση κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια οδήγησης, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σε κατάσταση μέθης, παραβίαση των κανόνων που αφορούν διέλευση από σιδηροδρομικές διαβάσεις είναι μόνο μερικά από τα ζητήματα των οποίων η αντιμετώπιση χρήζει αναβάθμισης της ποινικής αντιμετώπισης ιδίως όταν συνοδεύονται από θανατηφόρο τραυματισμό. Οι παραβάτες δεν θέτουν σε κίνδυνο μόνο τις ζωές τους αλλά και εκείνες των υπολοίπων χρηστών των αυτοκινητοδρόμων, των πεζών, των ποδηλατιστών, όσων επιβαίνουν σε προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, παραδείγματος χάριν, πατινία και των οδηγών αυτοκινήτων.

Όμως πέρα από την ψήφιση και την εφαρμογή ενός νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θα ήθελα να σταθώ σε κάτι που θεωρώ πολύ σημαντικό. Οφείλουμε να ασχοληθούμε ως πολιτεία ακόμη πιο εντατικά και μεθοδικά στο εξής τρίπτυχο. Πρώτον, πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων με αναβάθμιση των υποδομών. Αναφέρομαι σε δρόμους που θα πληρούν όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές, διαγράμμιση, νησίδες, φωτισμό, προειδοποιητικές πινακίδες, ανακλαστήρες οδοστρώματος, μειωτές ταχύτητας τόσο στα εθνικά οδικά δίκτυα όσο και στο αστικό περιβάλλον. Και φυσικά με άνετα κατά το δυνατόν πεζοδρόμια.

Δεύτερον, διδασκαλία και εμπέδωση των κανόνων καλής οδηγικής συμπεριφοράς στους μελλοντικούς οδηγούς ήδη από το σχολείο. Τα παιδιά μας πρέπει να διδάσκονται τις βασικές αρχές της οδικής κυκλοφορίας, τον σεβασμό στον πεζό, τον ποδηλάτη, τον ανάπηρο συμπολίτη μας. Υπάρχουν δράσεις που πραγματοποιούνται αλλά που πρέπει να εντατικοποιηθούν σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας. Επιπλέον, η εκπαίδευση των νέων οδηγών οφείλει να εμπλουτιστεί με πραγματικά σενάρια, ψυχολογική αξιολόγηση αλλά και συνεχή επανεκπαίδευση.

Τέλος, η επιβολή ακόμη πιο αυστηρών ποινών για σοβαρές παραβάσεις όπως η επικίνδυνη οδήγηση, το αλκοόλ, η εγκατάλειψη θύματος, πρέπει να αποτελεί αυτονόητη προτεραιότητα κάτι που βέβαια βλέπω με μεγάλη ικανοποίηση να περιλαμβάνεται στον νέο κώδικα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανένας κώδικας από μόνος του δεν θα λύσει με μαγικό τρόπο το πρόβλημα ούτε θα μειώσει τα τροχαία εάν η εισαγωγή του δεν συνοδεύεται από την απαραίτητη εφαρμογή του, από τη δίχως εκπώσεις επιβολή του. Οι έλεγχοι από το έμπυχο δυναμικό της ελληνικής αστυνομίας και ειδικότερα της τροχαίας αλλά και η χρήση τεχνικών μέσων ραντάρ, κάμερες ελέγχου κυκλοφορίας, πρέπει να είναι εντατικοί, διαρκείς, σαρωτικοί. Να αποδείξουμε ότι η πολιτεία ασχολείται

με σοβαρότητα, υπευθυνότητα και αυστηρότητα.

Η προστασία της ανθρώπινης ζωής είναι ύψιστη προτεραιότητά μας. Το Υπουργείο Μεταφορών κι εσείς προσωπικά, κύριε Αναπληρωτή Υπουργέ, τα λαμβάνετε όλα αυτά υπ' όψιν στο νομοσχέδιο, με γνώμονα την ασφάλεια των συγκοινωνιών.

Πιστεύω πως εφόσον παραμείνουμε προσηλωμένοι στους στόχους που έχουν τεθεί, μπορούμε να καταφέρουμε πολλά πράγματα και το κυριότερο, να γίνουν οι ελληνικοί δρόμοι τόσο στις πόλεις όσο και στις εθνικές οδούς ακόμη ασφαλέστεροι. Να κάνουμε όλοι μαζί ένα αποφασιστικό βήμα για τη μείωση του φόρου αίματος στην άσφαλτο κάθε χρόνο.

Χαιρετίζω, συνεπώς, τη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών που αποτελεί εθνική προτεραιότητα, όπως είπε πριν από λίγο ο Πρωθυπουργός μας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, και υπερηφίζω τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τώρα έχει τον λόγο από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, η κ. Μιλένα Αποστολάκη.

Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας ξεκινήσουμε από το θεσμικό υπόβαθρο, από το πολιτικό πλαίσιο εντός του οποίου διεξάγεται η σημερινή συζήτηση.

Ο αρμόδιος Υπουργός καταργεί μερικώς τις εξαγγελίες του προκατόχου του, που πριν από λίγους μήνες είχαν ανακοινωθεί. Είναι μια σιγή της πρακτικής μιας Κυβέρνησης πελατειακών σχέσεων, προσωπικών στρατηγικών και παλααιοκομματικών αντιλήψεων.

Μάλιστα, ο μεν κατηγορεί τον δε για ψηφοθηρική συμπεριφορά και ο δε τον άλλον για αλαζονική συμπεριφορά. Στην πραγματικότητα συμβαίνουν και τα δύο. Ο νέος Υπουργός εισηγείται τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και πριν λίγες μέρες είχε τη φαινή ιδέα να επιδοτήσει τη μέθη των οδηγών, ως αντιστάθμισμα της σύγκρουσής του με το Συνδικάτο των Οδηγών Ταξί, το οποίο -προς τιμήν του- με αίσθημα κοινωνικής ευθύνης κατήγγειλε αυτήν του την πρωτοβουλία. Ίσως, βέβαια, το κίνητρο του Υπουργού να είναι πολλαπλό: Ο αγώνας για την προσωπική δημοφιλία στις ηλικίες των νέων ψηφοφόρων, παράλληλα με την προσπάθεια κατευνασμού των αντιδράσεων από το Συνδικάτο των Ταξί.

Η Κυβέρνηση ακολουθεί σταθερά το μοτίβο της ασυνέχειας, της ασυνέπειας, της έλλειψης σχεδίου, της προσωπικής εκλογικής ατζέντας του κάθε υπουργού. Για παράδειγμα, ο Υπουργός Ανάπτυξης, ο κ. Θεοδωρικάκος, πριν λίγες ημέρες, μετά την πίεση του ΠΑΣΟΚ, ανακοίνωσε την κατάργηση του δείκτη του IOBE που ο κ. Γεωργιάδης είχε ψηφίσει. Το ανακοίνωσε στα λόγια, βέβαια, γιατί στην πράξη δεν έγινε τίποτα.

Ο Υπουργός Οικονομικών, ο κ. Πιερρακάκης, διαρρέει ότι θα τροποποιηθεί ο φορολογικός νόμος που έφερε την οριζόντια τεκμαρτή φορολόγηση των ελευθέρων επαγγελματιών, που είχε ψηφίσει ο προκατόχος του και προϊστάμενός του σήμερα στο οικονομικό επιτελείο, ο κ. Χατζηδάκης. Και τώρα, ο κ. Κυρανάκης ξηλώνει εν μέρει την πολιτική του προκατόχου του.

Οι μεταφορές, κυρίες και οι κύριοι συνάδελφοι, αποτελούν μία από τις πολλές αχίλλειες πτέρνες της Κυβέρνησης, όπου συνοψίζεται η διαχειριστική της ανεπάρκεια που στον συγκεκριμένο, βέβαια, τομέα είχε εγκληματικές συνέπειες.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας θα έπρεπε, κατά συνέπεια, να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και για να συμβεί αυτό, θα έπρεπε να βασίζεται σε επιστημονικές έρευνες και κυκλοφοριακές μελέτες και όχι σε επικοινωνιακά πυροτεχνήματα.

Αυτή η τροποποίηση θα μπορούσε να αποτελέσει ευκαιρία για την εκπόνηση μιας εθνικής στρατηγικής αντιμετώπισης της μάστιγας των μεγάλων προβλημάτων της οδικής ασφάλειας, μια ευκαιρία που χάθηκε. Θα έπρεπε, το 2019, να έχει υλοποιηθεί μια πολιτική ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τίποτα από αυτά, όμως, δεν έγινε.

Δεν έχουν περάσει πολλά χρόνια από την προηγούμενη εξαγ-

γελία για ασφαλείς δρόμους. Το 2022 ο κ. Καραμανλής είχε ανακοινώσει πυλώνες χάραξης πολιτικής για την οδική ασφάλεια, που τότε ήταν τέσσερις: Ασφαλείς δρόμοι, υπεύθυνοι οδηγοί, κυκλοφοριακή παιδεία, δίκαιοι κανόνες για όλους. Έγινε τίποτα από αυτό; Τίποτα.

Τρία χρόνια μετά από αυτές τις εξαγγελίες, συζητάμε για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, χωρίς επιστημονικές προδιαγραφές, χωρίς κυκλοφοριακές μελέτες, χωρίς εθνικές προδιαγραφές που αφορούν στον ορθό σχεδιασμό της οδικής υποδομής με έμφαση στην οδική ασφάλεια, χωρίς αξιοποίηση των καλών πρακτικών και προτύπων από το εξωτερικό.

Από το 2019 θα έπρεπε να είχατε προχωρήσει στη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, σε συντηρήσεις στο οδικό δίκτυο με κατάλληλη σήμανση, με διαγραμμίσεις, με δημιουργία στηθαίων, με κατασκευές που προστατεύουν περαστικούς και αποτρέπουν ατυχήματα, με κατασκευή υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών σε διάφορες περιοχές των πόλεων ιδίως κοντά στα σχολεία.

Τίποτα απ' όλα αυτά, όμως, δεν έχουμε εδώ, όπως και τίποτα δεν έγινε σε ό,τι αφορά την αναβάθμιση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η έρευνα της ΕΛΣΤΑΤ για το 2024 μας δείχνει ότι δύο στους τρεις Έλληνες δεν χρησιμοποιούν ποτέ μέσα μαζικής μεταφοράς. Πάνω από το 62% των πολιτών.

Και ποια είναι η απάντηση της Κυβέρνησης; Το γνωστό δόγμα: Ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας κομμένος και ραμμένος στο επικριτικό αφήγημα για περισσότερες και αυστηρότερες ποινές. Η αυστηροποίηση είναι το μαγικό αντιβιοτικό αυτής της Κυβέρνησης, ο επικοινωνιακός αντιπερισπασμός, που απαντά στα ένστικτα της κοινωνίας χωρίς να αντιμετωπίζει τις ανάγκες της. Η απουσία συγκροτημένων πολιτικών οδηγεί και πάλι στην αυστηροποίηση, που αποτελεί το καταφύγιο του πολιτικά και διοικητικά ανίκανου.

Στο σχέδιο νόμου υπάρχουν ασφαλώς θετικές διατάξεις: Η αποσύνδεση της ποινής από το όχημα, η αυστηρότερη τιμωρία όσων οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ ή όσων εγκαταλείπουν τα θύματά τους στην άσφαλτο και φεύγουν, είναι θετικές αλλαγές. Ωστόσο, σε μια σειρά από ζητήματα θα έπρεπε να έχουν προηγηθεί μελέτες όπως η πρόσβαση των ταξί στους λεωφορειοδρόμους.

Υπάρχει ένα ζήτημα στο οποίο, κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας επιστήσουμε την προσοχή και αφορά το άρθρο 15 του σχεδίου νόμου. Θα έπρεπε να προκύπτει με σαφήνεια και ρητά ότι απαγορεύονται οι διαφημιστικές πινακίδες που αποσπούν την προσοχή του οδηγού, όπως ρητά έχει πει το Συμβούλιο της Επικρατείας, επανειλημμένως, με αποφάσεις του.

Και θέλω τώρα, κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να αναφερθώ στα άρθρα 116 επόμενα για την τροποποίηση των διατάξεων του ν.2946/2001, τα άρθρα που αφορούν την υπαίθρια διαφήμιση. Με το άρθρο 117, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι ΟΤΑ μπορούν να εκχωρούν για χρονικό διάστημα από τρία αλλά και έως δώδεκα έτη τη χρήση δημόσιων χώρων για υπαίθρια διαφήμιση υπό την προϋπόθεση μιας αυξημένης πλειοψηφίας. Μια δημοτική αρχή, δηλαδή –προσέξτε– που εκλέγεται με πενταετή θητεία –ευθεία παραβίαση της σχέσης αντιπροσώπευσης– δικαιούται να δεσμεύει για μέχρι και δώδεκα χρόνια δημόσιους χώρους, περιορίζοντας τον ανταγωνισμό και εγκαθιστώντας αδιαφανείς διαδικασίες μη υποκείμενες σε λογοδοσία.

Με την αυξημένη αυτή πλειοψηφία, μια δημοτική αρχή, έρχεται να δεσμεύσει για διάστημα πολύ μεγαλύτερο της θητείας της δημόσιο χώρο. Ανοίγετε μια κερκόπορτα για την εξυπηρέτηση φιλικών προς την εκάστοτε δημοτική αρχή συμφερόντων. Μια παρέμβαση στη λειτουργία των ΟΤΑ, μετά την πρόθεσή σας να παρέμβετε και στον εκλογικό νόμο, που υπηρετεί την αντίληψη της συνδιαλλαγής και των αδιαφανών διαδικασιών που συνιστούν την ταυτότητα του επιτελικού κράτους της διακυβέρνησης Μητσοτάκη και που τώρα το επεκτείνετε και στην τοπική αυτοδιοίκηση.

Σε όλα αυτά προστίθεται, δήθεν, ένας ελεγκτικός μηχανισμός που δεν έχει ξεκάθαρες αρμοδιότητες και δεν πρόκειται να λειτουργήσει. Είναι μία σκανδαλώδης διάταξη. Την καταγγέλλουμε και την καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μια παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για δύο λεπτά.

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

Να απαντήσω μία στιγμή στην αγαπητή κυρία συνάδελφο, η οποία όλο το προηγούμενο διάστημα με έχει κατηγορήσει εντόνως για τις προτάσεις τις οποίες καταθέτω ώστε να μειωθούν τα θανατηφόρα τροχαία, να σωθούν ζωές στους ελληνικούς δρόμους από αυτήν τη μάλιστα, καθώς τα στοιχεία, τα οποία έχουν όλοι οι Βουλευτές της επιτροπής, δείχνουν ότι οι πιο θανατηφόρες ώρες είναι οι μεταμεσονύκτιες του σαββατοκύριακου.

Να πω, λοιπόν, ότι ο σκοπός του μέτρου, το οποίο χλευάσατε κι εσείς και άλλοι βέβαια, ήταν και είναι να σωθούν ζωές από κάποιον άλλον μεθυμένο οδηγό. Διότι ένας μεθυμένος οδηγός δεν είναι κίνδυνος μόνο για τη δική του ζωή. Είναι κίνδυνος για συνεπιβάτη, είναι για πεζούς, είναι για άλλους συνεπείς οδηγούς. Εντάξει, λοιπόν, δεν σας αρέσει αυτή η πρόταση. Αντιπρόταση έχετε;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Στον Πρωθυπουργό σας δεν άρεσε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας το είπα εσάς; Σας πήρε τηλέφωνο;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Το λέει σ' εσάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, δεν το είπα σ' εμένα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Το διέρρευσε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κι επειδή ρωτήθηκε και η κοινή γνώμη περί αυτού του μέτρου...

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Ωραίο επιχείρημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Σας παρακαλώ. Ακουστήκατε. Ας ακουστεί ο Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όπως ακούσατε, 74% του γενικού συνόλου συμφωνεί με το μέτρο και στις ηλικίες δεκαπέντε - τριάντα τέσσερα το 90% συμφωνεί με το μέτρο.

Εδώ, λοιπόν, ο Πρωθυπουργός είπε αυτό το οποίο είπαμε και στις Επιτροπές ότι από τις κλήσεις, από τους παραβάτες δηλαδή, θα διαμορφωθεί ένα εθνικό ταμείο οδικής ασφάλειας. Δεν το θέλετε αυτό; Δεν θέλετε από κει να παρθούν μέτρα για την οδική ασφάλεια;

Ξαναρωτώ, όμως, εγώ: Δεν σας αρέσει το μέτρο το οποίο πρότεινα εγώ. Αντιπρόταση έχετε ή απλά θέλετε να κάνετε χαβαλέ;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Εσείς θέλετε να κάνετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Διότι άκουσα, κυρία Αποστολάκη, να λέτε –έχουμε και νέα παιδιά που μπήκαν στην Αίθουσα– ότι προφανώς συμφωνούν οι νέοι με αυτήν την πρόταση διότι ο Κυρανάκης –λέει– θέλει να τους υφαρπάξει την ψήφο. Ακούστε, κύριε Πλειούρη. Λέει η συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ ότι προτείνουμε μέτρα τα οποία μπορούν να σώσουν ζωές στην ελληνική άσφαλτο ώστε να μειωθούν τα θανατηφόρα τις μεταμεσονύκτιες ώρες που κύρια αιτία είναι η κατανάλωση αλκοόλ, που κακώς οδηγεί κάποιος και να είναι στο τιμόνι, ότι το έκανα –λέει– αυτό για να πάρω ψήφους. Τι λογική είναι αυτή πραγματικά! Ποιος σας τα γράφει; Τι συμβούλους έχετε να σας γράφουν αυτά τα πράγματα;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Δεν μας τα γράφει κανένας. Συμβούλους έχετε εσείς, την Ομάδα Αλήθειας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και μάλιστα, επειδή είστε και ιδιαιτέρως ενεργή στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, πείτε στους συμβούλους σας ότι τα βίντεο τα οποία γράφετε στο τιμόνι απαγορεύονται, κυρία Αποστολάκη. Απαγορεύεται να βγάξετε βίντεο τον εαυτό σας να μιλάει στα social media όταν οδηγείτε. Δεν το ξέρετε αυτό;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Είμαι συνοδηγός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Στο τιμόνι είστε κανονικά. Σας βλέπει όλη κοινωνία.

Η απόσπαση προσοχής λόγω κινητού είναι η τρίτη αιτία για τροχαία στη χώρα μας. Δώστε, λοιπόν, ένα καλό παράδειγμα στη νέα γενιά στην οποία κουνάτε το δάχτυλο και λέτε ότι δεν ξέρει τι απαντάει. Απαντάει στον Κυρανάκη επειδή θέλει να πάρει τις ψήφους. Αυτή είναι η λογική σας.

Μέτρο έχετε να προτείνετε;

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Πολλά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για πείτε ένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για πείτε ένα.

ΜΙΛΕΝΑ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ: Σας είπε ο εισηγητής μας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μέτρο έχετε να προτείνετε για να μειωθούν τα θανατηφόρα τις μεταμεσονύκτιες ώρες;

Εμείς κάνουμε ό,τι μπορούμε και το ανακοίνωσε και ο Πρωθυπουργός ότι θα πάμε σε πιλοτική λειτουργία για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτή η Κυβέρνηση θα το κάνει, όχι η δική σας.

Άρα, λοιπόν, λιγότερη ειρωνεία, λιγότερος χαβαλές και περισσότερα μέτρα επικοδομητικά, όπως έκαναν οι συνάδελφοί σας από το ΠΑΣΟΚ τις Επιτροπές για να μπορέσουμε να βρούμε λύση σε ένα μη ιδεολογικό πρόβλημα, να μειωθούν οι θάνατοι στους ελληνικούς δρόμους.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», τριάντα τρεις μαθητρίδες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 8^ο Δημοτικό Σχολείο Άρτας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα μιλήσουν οι επόμενοι δύο συνάδελφοι από τον κατάλογο και αμέσως μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης.

Τον λόγο έχει τώρα η κ. Μαρία Σούκουλη - Βιλιάλη και ακολουθεί ο κ. Παππάς

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε σήμερα να τοποθετηθούμε και να κυρώσουμε το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στην πραγματικότητα, όμως, καλούμαστε να τοποθετηθούμε για ένα πρόβλημα που η επίλυσή του είναι κυριολεκτικά ζήτημα ζωής ή θανάτου. Κι αν κάποιος μπορεί να επιβεβαιώσουν του λόγου το αληθές, δεν είναι άλλο από τις τραγικές οικογένειες, τους συγγενείς και τους φίλους τόσων ανθρώπων που έχασαν πρόωρα και άδικα τη ζωή τους στην ασφάλτο. Εξακόσιες εξήντα πέντε ζωές χάθηκαν στην ασφάλτο μόνο το 2024.

Οφείλουμε σήμερα, ως πολιτεία, να στείλουμε ένα ηχηρό μήνυμα στην ελληνική κοινωνία, ότι πρέπει μαζί να δώσουμε απαντήσεις σε αυτήν την χρόνια τραγική παθογένεια που ταλανίζει την καθημερινότητά μας. Και ναι, η απάντηση οφείλει να είναι κοινή από όλους μας προκειμένου να έχει επιτυχία. Διότι κανένα νομοθετικό μέτρο από μόνο του δεν είναι αρκετό, εάν δεν καταφέρουμε να αλλάξουμε την κοινωνική και ατομική συνειδητοποίηση για τη σημασία της καλής οδικής συμπεριφοράς.

Σήμερα στην Ολομέλεια του Ελληνικού Κοινοβουλίου δεν υπάρχει χώρος για κομματικές αντιπαραθέσεις. Ο μοναδικός χώρος που υπάρχει είναι για κατάθεση και σύνθεση δημιουργικών προτάσεων που θα υποστηρίξουν το έργο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ώστε να βρει τις βέλτιστες λύσεις και να σωθούν ανθρώπινες ζωές.

Η φιλοσοφία του νόμου που εισάγεται σήμερα προς κύρωση δεν είναι τιμωρητική. Δεν κουνάμε το δάχτυλο στους Έλληνες πολίτες. Προσπαθούμε απλά να αποτρέψουμε την τραγωδία και να προστατεύσουμε την ανθρώπινη ζωή και να συγκρουστούμε με την εσφαλμένη πεποίθηση ότι αυτά τα τραγικά δυστυχήματα δεν θα συμβούν σε μας. Να πάσουμε, δηλαδή, να είμαστε θύματα της προκατάληψης της αισιοδοξίας, όπως αναφέρεται στην επιστημονική βιβλιογραφία η πεποίθηση των ανθρώπων ότι τα αρνητικά γεγονότα δεν θα χτυπήσουν ποτέ τη δική μας πόρτα. Όχι, μπορούν να τη χτυπήσουν ανά πάσα στιγμή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το 95% των τροχαίων δυστυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος. Τα περισσότερα δυστυχήματα αφορούν νέους ανθρώπους καθώς και ηλικιωμένους άνω των εξήντα πέντε ετών. Οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα σε αστικές περιοχές, όπως οι μοτοσυκλετιστές, οι ποδηλάτες και οι πεζοί, κινδυνεύουν περισσότερο. Και ναι, ας το πούμε δυνατά, ξανά και ξανά. Η οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα σκοτώνει! Η οδήγηση χωρίς κράνος ή χωρίς ζώνη σκοτώνει! Η οδήγηση με ταυτόχρονη χρήση κινητού σκοτώνει! Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σκοτώνει! Κι αυτά δεν αποτελούν εκτιμήσεις. Αποτελούν ψυχρά δεδομένα μη αμφισβητήσιμα. Γι' αυτό και σήμερα νομοθετούμε στοχευμένα, με βάση τα αίτια των δυστυχημάτων.

Και ναι, αυστηροποιούμε το ρυθμιστικό πλαίσιο οδικής ασφάλειας. Ιδιαίτερα για όποια ή όποιον κατ' εξακολούθηση παραβαίνει τον νόμο οι συνέπειες θα είναι βαρύτερες. Φυσικά, γνωρίζουμε ότι και οι πιο αυστηρές ποινές χωρίς το κατάλληλο σύστημα επιτήρησης των κανόνων, θα αποτελέσει κενό γράμμα. Οι προηγμένες χώρες όπως η Σουηδία και η Νορβηγία συνδυάζουν τις αυστηρές ποινές με τον μεγάλο αριθμό καμερών και τα αποτελέσματα τους δικαιώνουν.

Αργήσαμε και αφήσαμε τις γνωστές ιδεοληψίες να μας αποτρέψουν από το να κάνουμε το καθήκον μας απέναντι στον πολίτη. Αυτό, όμως, αλλάζει και ελπίζω, κύριε Υπουργέ, να αλλάξει τάχιστα να χρησιμοποιήσουμε κάθε τεχνικό και μη μέσο επιτήρησης για την ορθή εφαρμογή του νόμου, χωρίς εκπώσεις. Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι στην προσπάθειά σας να σωθούν ζωές, ακόμη κι αν χρειαστεί να συγκρουστούμε με μικρά ή μεγάλα συμφέροντα, θα είμαστε δίπλα σας και θα έχετε την αμέριστη συμριζή μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διεκδικούμε να επιτύχουμε μια αλλαγή στην οδική συμπεριφορά πολλών συμπολιτών μας, μια αλλαγή στις κοινωνικές και ατομικές πεποιθήσεις μας για το τι οφείλουμε να κάνουμε ως υπεύθυνοι χρήστες του οδικού δικτύου. Γνωρίζουμε, όμως, ότι οι συμπεριφορές και οι πεποιθήσεις αλλάζουν με κόπο και απαιτείται χρόνος, κυρίως όμως απαιτείται επιστημονική γνώση. Γι' αυτό και δική μου πρόταση θα ήταν η δημιουργία μιας διεπιστημονικής task force, με κέντρο βάρους της τις συμπεριφορικές επιστήμες που να ασχοληθεί αποκλειστικά και με συνέπεια σε αυτήν την πολύ σημαντική αποστολή. Γιατί αυτή είναι η καρδιά του προβλήματος και εκεί θα πρέπει κατά τη γνώμη μου να διαθέσουμε τους ανάλογους πόρους, υιοθετώντας τις ανάλογες πρωτοβουλίες που θα προτείνουν οι ειδικοί.

Παράλληλα, κύριε Υπουργέ, παρατηρείται -και εμπειρικά το λέω- μια τεράστια ανισορροπία ανάμεσα στα μητροπολιτικά κέντρα και στην περιφέρεια στα θέματα βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας. Παρά τα προγράμματα και τους πόρους που έχουν δοθεί στην τοπική αυτοδιοίκηση, όπως για παράδειγμα μέσω του ΣΒΑΚ, έχουμε ακόμα δομικά προβλήματα στην ύπαιθρο ακόμη και στοιχειωδών παρεμβάσεων που αφορούν την οδική ασφάλεια. Διαγραμμίσεις, θέσεις στάθμευσης, σηματοδότηση για κάποιες περιοχές είναι άγνωστες έννοιες, με αποτέλεσμα να επικρατούν τριτοκοσμικές καταστάσεις. Ίσως η κεντρική διοίκηση θα πρέπει να υιοθετήσει τουλάχιστον ένα μίνιμουμ πλαίσιο συνολικών παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες που έχει η κάθε περιοχή η τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει υποχρεωτικά να υλοποιήσει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στρατηγικός στόχος της Κυβέρνησής μας είναι η πολυεπίπεδη σύγκλιση μας με τα προηγ-

μένα ευρωπαϊκά κράτη. Η οδική ασφάλεια και τα μέτρα μείωσης των τραγικών δυστυχημάτων δεν είναι, όμως, ένα ακόμα βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση. Είναι μια ιερή αποστολή που ακουμπάει τον ίδιο τον λόγο ύπαρξης κάθε ευνομούμενης πολιτείας. Έχουμε υποχρέωση να κάνουμε τα πάντα σήμερα, αύριο και κάθε μέρα, ώστε να ανταποκριθούμε στο υψηλό καθήκον μας και την ασφάλεια των συμπολιτών μας. Κάθε λεπτό, κάθε ώρα αδράνειας μπορεί να προκαλέσει πόνο και απέραντη θλίψη.

Από εδώ, από το ιερό λίκνο της δημοκρατίας, ενώνω και εγώ τη δική μου φωνή με όλους αυτούς που ζητούν να κάνουμε συλλογικά αλλά και ατομικά το βήμα μπροστά που θα μας απομακρύνει από την καθυστέρηση και να αποδείξουμε με τη συμπεριφορά μας κάτι πολύ απλό, τον σεβασμό στη ζωή μας, τον σεβασμό στη ζωή των άλλων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Θεοφάνης Παπός.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ (ΦΑΝΗΣ) ΠΑΠΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, ολοκληρώνεται σήμερα στην Ολομέλεια μια πολύ σημαντική συζήτηση βάσει της οποίας καλούμαστε να νομοθετήσουμε κυρίως με γνώμονα την ανθρωπινή ζωή και οφείλουμε να δούμε την αλήθεια κατάματα. Ο δείκτης θανάτων από τροχαία στην πατρίδα μας απέχει σημαντικά από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Το 2024 εξακόσιοι εξήντα πέντε συμπολίτες μας έχασαν τη ζωή τους στην άσφαλτο. Δεν πρόκειται για στατιστική. Πρόκειται για ανθρώπους, κυρίως νέους σε ηλικία. Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2024 σχεδόν τέσσερις στους δέκα νεκρούς από τροχαία στη χώρα μας επέβαιναν σε δίκυκλο. Από τους εξακόσιους εξήντα πέντε νεκρούς οι διακόσιοι πενήντα ήταν οδηγοί ή συνεπιβάτες μοτοσικλετών. Το 65% των συνεπιβατών δεν φορούσαν κράνος, όχι από ανάγκη, αλλά από αμέλεια, από κακή συνήθεια, από αδιαφορία και από αυτούς ένα σημαντικό ποσοστό ήταν κάτω των τριάντα ετών. Είναι συγκλονιστικό, είναι θλιβερό και είναι αδιανόητο να συνεχίσουμε να το παραβλέπουμε. Το κράνος; Το κράνος σώζει ζωές. Και όμως στην Ελλάδα του 2025 αυτό το αυτονόητο ακόμα παλεύει για να καθιερωθεί.

Ο νέος ΚΟΚ έρχεται να αντιμετωπίσει αυτήν την κατάσταση με ρεαλισμό και αυστηρότητα. Για πρώτη φορά προβλέπεται ότι και ο συνεπιβάτης που δεν φοράει κράνος θα τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο, ενώ αυξημένη ευθύνη θα φέρει και ο οδηγός, ακόμα και αν ο ίδιος συμμορφώνεται.

Πολλοί νέοι από τη στιγμή που λαμβάνουν το δίπλωμα οδήγησης αντιμετωπίζουν το τιμόνι μιας μοτοσικλέτας ή ενός αυτοκινήτου όχι ως ευθύνη, αλλά ως μέσο ελευθερίας χωρίς όρια. Ολόκληρες γενιές μεγαλώσαμε -και δυστυχώς- με αυτήν την ψευδαίσθηση, ότι το τροχαίο είναι ατύχια και όχι συνέπεια συμπεριφοράς. Η ευθύνη μας ως νομοθετικό Σώμα είναι να σπάσουμε αυτό το αφήγημα. Προς την εν λόγω κατεύθυνση ο νέος ΚΟΚ εισάγει συγκεκριμένα μέτρα. Ενισχυμένη κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία ως υποχρεωτική ενότητα, ψηφιακή πλατφόρμα ενημέρωσης με διαδραστικά εργαλεία για νέους οδηγούς, ειδικό σύστημα πόντων με μηδενική -μα με μηδενική- ανοχή σε υποτροπές, ειδικά για τις ηλικίες δεκαοκτώ-είκοσι πέντε.

Πιο συγκεκριμένα, εκτός των μέτρων εκπαίδευσης ή ευαισθητοποίησης, προβλέπεται και ένα νέο σύστημα κατηγοριοποίησης παραβάσεων με αυστηρότερες κυρώσεις αναλόγως της επικινδυνότητάς τους. Οι κυρώσεις στρέφονται στον οδηγό και όχι στο όχημα. Για παραβάσεις χαμηλής και μεσαίας επικινδυνότητας επιβάλλονται αναλογικά διοικητικά πρόστιμα. Για παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας, όπως το κινητό εν κινήσει, μη χρήση ζώνης ή κράνους, πέραν της επιβολής διοικητικών προστίμων, αφαιρείται άμεσα και η άδεια οδήγησης.

Υπάρχει, όμως και μια τέταρτη κατηγορία, οι παραβάσεις Ε4. Είναι οι πιο επικίνδυνες, είναι αυτές που σκοτώνουν. Και γι' αυτές στον νέο ΚΟΚ εξαντλείται η αυστηρότητα με υψηλότατα διοικητικά πρόστιμα, με στέρηση διπλώματος και αυτεπάγγελτη ποινική δίωξη. Αν προκαλέσεις ατύχημα έχοντας το κινητό στο χέρι

κατά την οδήγηση -δυστυχώς μια από τις κακές συνήθειες μας τα τελευταία χρόνια-, ο εισαγγελέας θα έχει τη δυνατότητα να ελέγξει τη χρήση του ζητώντας την άρση απορρήτου και αν αποδειχθεί πρόκληση θανατηφόρου τροχαίου εξαιτίας της οδήγησης με χρήση του κινητού τότε μιλάμε ακόμα και για πολυετείς ποινές φυλάκισης.

Οι ίδιες αυστηρές κυρώσεις ισχύουν και για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ενώ για πρώτη φορά καθιερώνεται υποχρεωτική ακινητοποίηση οχημάτων με στέρηση διπλώματος ακόμα και με μικρότερες υπερβάσεις του ορίου. Για υπερβολική ταχύτητα με υπέρβαση άνω των πενήντα χιλιομέτρων την ώρα με βάση τα όρια, τα πρόστιμα θα φτάνουν μέχρι και τις 8.000 ευρώ και η στέρηση του διπλώματος αγγίζει τα τέσσερα έτη σε περίπτωση υποτροπής. Διότι είναι πολύ άδικο να χάνονται αθώες ψυχές από την απεισκευσία, την ελαφρότητα και την αμέλεια κάποιου.

Και στέκομαι τώρα σ' αυτήν ακριβώς την κρίσιμη αλλαγή στο πλαίσιο των υποτροπών. Ο νέος ΚΟΚ εισάγει ρητά την έννοια του υποτροπιάζοντα οδηγού, όχι για να τον στιγματίσει, αλλά για να τον προστατεύσει τον ίδιο, τους συνεπιβάτες, την οικογένειά του, την κοινωνία. Στη δεύτερη φορά εντός πενταετίας το πρόστιμο διπλασιάζεται και το δίπλωμα αφαιρείται έως και τέσσερα έτη. Στην τρίτη φορά η άδεια οδήγησης μπορεί να αφαιρεθεί για οκτώ έτη, ακόμα και δια βίου σε περίπτωση εγκατάλειψης μετά από τροχαίο με θύμα.

Μεταξύ άλλων, το νομοσχέδιο εισάγει και μια σειρά από παρεμβάσεις με έμφαση στην πρόληψη οδικής ασφάλειας, καθώς και τη διευκόλυνση της καθημερινότητας της πόλης. Το ανώτατο όριο ταχύτητας εντός κατοικημένων περιοχών μειώνεται από τα πενήντα χιλιόμετρα στα τριάντα χιλιόμετρα, με στόχο τη μείωση των τροχαίων και την προστασία των ευάλωτων της αστικής κινητικότητας, όπως οι πεζοί, τα παιδιά, οι ανάπηροι, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές. Θεσμοθετείται η επιτρεπόμενη σύντομη στάση ταξί στις λεωφορειολωρίδες για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών υπό την προϋπόθεση, βέβαια, ότι δεν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας θα επιτρέπεται η κίνηση στις λεωφορειολωρίδες στα ταξί μηδενικών ρύπων. Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει επίσης σαφείς και ενισχυμένες προβλέψεις για τη διευκόλυνση της κινητικότητας απόμων με ειδικές ανάγκες, αφού επιπλέον επιτρέπει τη χρήση των λεωφορειολωρίδων σε έμφορτα επιβατικά δημοσίας χρήσης ειδικά οχήματα που μεταφέρουν άτομα με αναπηρία, καθώς και σε οχήματα που μεταφέρουν νεφροπαθείς ή καρκινοπαθείς, μετά από την αποδοχή και την εν λόγω προσθήκη από τον Υπουργό.

Ταυτόχρονα, η παράνομη στάθμευση σε θέσεις ΑμεΑ δεν αποτελείται πια μια μικροπαράβαση. Είναι πράξη κοινωνικής αναληψίας, που τιμωρείται με αφαίρεση αδειας και πινακίδων, με τις ποινές να αυξάνονται εκθετικά σε περίπτωση υποτροπής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο νέος Κώδικας Κυκλοφορίας εστιάζει στις σύγχρονες ανάγκες ασφαλούς κυκλοφορίας και στο να εμποδίσει μια ανεύθυνη οδική κουλτούρα, έτσι ώστε να δημιουργήσουμε μια υπεύθυνη οδική κουλτούρα, με στόχο να προσεγγίσουμε όσο το δυνατόν περισσότερο ως χώρα τον ευρωπαϊκό μέσο όρο σε όλους τους δείκτες και κυρίως, στον δείκτη θανάτων από τροχαία. Διότι όπως προανέφερα, η ασφάλεια στον δρόμο δεν είναι ζήτημα τύχης, είναι ζήτημα παιδείας, πολιτισμού και πολιτικής βούλησης, είναι θέμα σεβασμού του συνανθρώπου μας. Ο νέος ΚΟΚ δεν έρχεται να εκδικηθεί τον παραβάτη οδηγό. Έρχεται να προστατεύσει τον ίδιο, την οικογένειά του, τους φίλους του, τους ανθρώπους γύρω του, να δώσει το μήνυμα ότι στον δρόμο δεν είμαστε μόνοι, είμαστε όλοι μαζί.

Και σήμερα, μέσα σε αυτήν την Αίθουσα καλούμαστε όλοι μαζί, όλες οι παρατάξεις, να στηρίξουμε με θάρρος και ευθύνη αυτήν την εθνική πρωτοβουλία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τον λόγο τώρα έχει από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής η κ. Λιακούλη και αμέσως μετά ο κ. Χίτας.

Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα σε μια χρονικά ιστορική στιγμή συμπλήρωσης πενήντα χρόνων από την ψήφιση του Συντάγματος, έχουμε την έκδοση μιας απόφασης που δημιουργεί δεδομένα, τα οποία απασχολούν και την Ολομέλεια του Κοινοβουλίου. Το εκλογοδικείο αποφάσισε την ακύρωση τριών βουλευτικών εδρών του κόμματος των Σπαρτιατών, οι οποίοι εξέπεσαν και η Βουλή για πρώτη φορά μένει με διακοσούς ενενήντα επτά Βουλευτές, οι οποίοι δεν αναπληρώνονται.

Έχει πολύ μεγάλη σημασία και αξία για μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σκεπτικό της απόφασης, όσο προλάβαμε να το μελετήσουμε, τουλάχιστον. Το σκεπτικό αυτό συνδέεται με το ότι δέχεται πως υποκρυπτόμενος αρχηγός του συγκεκριμένου κόμματος ήταν ο καταδικασμένος για διεύθυνση εγκληματικής οργάνωσης Ηλίας Κασιδιάρης. Το αναφέρουν σήμερα στη συζήτησή μας συνάδελφοι αυτό, διότι έχει μια πολύ μεγάλη αξία και σημασία να θυμόμαστε όλοι, γυρνώντας προς τα πίσω σε μια διαδρομή που ξεκίνησε με την αείμνηστη Πρόεδρο του ΠΑΣΟΚ τη Φώφη Γεννηματά, συνεχίστηκε από την παρούσα Κοινοβουλευτική Ομάδα, από τότε μέχρι σήμερα και τον Πρόεδρο του ΠΑΣΟΚ, τον Νίκο Ανδρουλάκη και όλα τα στελέχη που κηρύξαμε τον ανένδοτο αγώνα κατά του συγκεκριμένου μορφώματος που βεβαίως έχει τις ρίζες και βεβαίως επηρεάζεται και βεβαίως υποκρύπτεται πίσω από αυτό η Χρυσή Αυγή.

Σήμερα, λοιπόν, είναι μια πολύ σημαντική απόφαση αυτή και μια σημαντική μέρα για να να σχολιάσουμε. Και ενώ συμβαίνουν όλα αυτά στη χώρα μας και πολλά ακόμα μέσα σε αυτή και έξω απ' αυτή, παρακολούθησα πριν από λίγο με μεγάλο ενδιαφέρον οφείλω να ομολογήσω τον κ. Πρωθυπουργό, ο οποίος από αυτό το βήμα είπε ούτε λίγο ούτε πολύ ότι έχουμε μια αναμόρφωση πλέον του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και πρέπει να περιμένουμε και μια αναμόρφωση της κατάστασης στους ελληνικούς δρόμους.

Μιλήσατε για κάποιες διατάξεις θετικές που εμείς τις υπερψηφίζουμε, κύριε Υπουργέ, έτσι και αλλιώς, χωρίς όμως κανείς να μιλήσει για την ταμπακίερα. Δεν μας είπατε όλα αυτά τα μέτρα για τους χρήστες του οδικού δικτύου σε ποιο οδικό δίκτυο εφαρμόζονται. Είναι σαν να έχουμε ένα οικοδόμημα που καταρρέει. Μιλάτε για τον παλιό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας χωρίς να μιλάτε και για το οδικό δίκτυο που εφαρμόστηκε αυτός ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα οικοδόμημα σάπιο στην πραγματικότητα, ένα κατεστραμμένο οδικό δίκτυο, στο οποίο θα εφαρμόσετε τα νέα μέτρα, που τα μέτρα είναι στην πραγματικότητα ένα ποινολόγιο.

Και ποιος είναι ο τρόπος, η οπτική γωνία, μέσα από την οποία βλέπετε τα πράγματα; Μα, ο κοινός τόπος που βλέπετε όλα τα πράγματα, ο ποινικός λαϊκισμός. Για να μη γίνονται, λέτε, ατυχήματα ή δυστυχήματα στους ελληνικούς δρόμους εμείς κάνουμε τούτο και εκείνο και το άλλο και τη μέθη, βεβαίως, την καταδικάζουμε και τα χιλιόμετρα τα μειώνουμε. Το είχατε εξαγγείλει το 2019 εδώ στο προεκλογικό πρόγραμμα. Θα σας θυμίσω ότι αργήσατε τα έξι χρόνια, αλλά ούτε αυτό πειράζει. Το φέρνετε αυτό, αλλά αυτά είναι τα εύκολα.

Εμείς θα τα ψηφίσουμε τα εύκολα, με τα δύσκολα τι γίνεται; Διότι εδώ στο σαθρό αυτό οικοδόμημα πάτε και χτίζετε, λέτε, έναν πρώτο και δεύτερο όροφο. Τι θα γίνει αυτό; Δεν θα καταρρεύσει; Και πώς να κουνηθεί το κάρο όταν το άλογο είναι πίσω από το κάρο; Το κάρο το βάλατε πάλι μπροστά από το άλογο.

Με απλά λόγια, κύριε Υπουργέ, γιατί σας βλέπω ότι εξανίσταστε και εύκολα πριν από λίγο σας είδα κατά έναν τρόπο και νομίζω μη ορθόδοξο και μη δίκαιο και προς την συνάδελφο, διότι παραποιήσατε και γεγονός. Όμως, σε κάθε περίπτωση αυτό που θέλω να πω είναι ότι δεν θα μιλήσετε για την ταμπακίερα μια στιγμή; Δεν θα μας πείτε γιατί είμαστε τέταρτοι χειρότεροι στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2022 και το 2023 οι έκτοι χειρότεροι; Γιατί έχουμε τους δρόμους αυτούς που είμαστε μέσα στην πρώτη δεκάδα, που έχουμε τα δυστυχήματα και τους νεκρούς; Για ποιο λόγο; Δεν θα πείτε γι' αυτό; Για τη βιώσιμη κινητικότητα είναι αναστατος ο κόσμος, όλη η Ευρώπη. Κουβέντα δεν βγάξετε από το στοματάκι σας. Δεν λέτε τίποτα γι' αυτό, γιατί ξέρετε και εσείς την αλήθεια. Γιατί δεν είναι μόνο αριθμοί, είναι από πίσω δρά-

ματα ολόκληρα, οικογένειες, ζωές, παιδιά, ορφανά, όλα μαζί. Αυτό σημαίνει τροχαίο δυστύχημα.

Διαμορφώνετε πολιτικές για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την πραγματική μείωση των τροχαίων, αλλά χρειάζεται δρόμος. Τα μέτρα είναι καλά, αλλά σε ποιο δρόμο θα περπατήσει, θα κουνηθεί, θα τρέξει; Για πείτε μας, λοιπόν.

Θεσπίζετε το όριο ταχύτητας στα τριάντα χιλιόμετρα σε ένα δρόμο πάλι που είναι γεμάτος λακκούβες, που δεν υπάρχει, που είναι γκρεμισμένος, που σαρώνονται κάθε μέρα εδώ και εκεί και σε όλη την Ελλάδα, ρυθμίσεις που για να λειτουργήσουν δεν έχουν το βασικό προαπαιτούμενο να στηρίζονται σε μελέτες και σε καλά παραδείγματα. Όποτε σας λέμε τη λέξη «μελέτη» -το είδα και στην επιτροπή, το παρακολούθησα- είναι σαν να σας πιάνει αναφυλαξία. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί ή μπορώ να καταλάβω γιατί. Γιατί δεν υπάρχει ολιστικό σχέδιο. Κάθε πράγμα που κάνετε είναι πάντοτε αποσπασματικό και για να ικανοποιήσετε την επικοινωνία της στιγμής. Αλίμονο. Και με πολύ σοβαρά πράγματα, όμως, το κάνετε αυτό. Παίζετε με πράγματα στη λογική του κράτους τιμωρού. Αρκεί μόνο αυτό;

Είναι ένας φαύλος κύκλος, όμως, που δεν αποδίδει απολύτως τίποτα, γιατί εστιάζετε, κύριε Υπουργέ, για άλλη μια φορά στην καταστολή και δεν κάνετε τίποτα για την πρόληψη.

Έξι χρόνια ολόκληρα μετά τη διακυβέρνηση, την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας δεν έχουμε καμία βελτίωση στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Είναι αμείλικτοι οι αριθμοί. Να μιλήσουμε για τον ΒΟΑΚ; Να μιλήσουμε για το Πάτρα - Πύργος; Να μιλήσουμε μήπως για τη Θεσσαλία;

Σκεφτόμουν χθες, ενώ επεξεργαζόμουν το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, αν είναι δίκαιο ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, για παράδειγμα, στην καθημαγμένη Θεσσαλία, που μόνο οι τεχνικές μελέτες των υπηρεσιών της περιφέρειας λένε πως χρειαζόμαστε 900.000 ευρώ για να διορθώσουμε αυτά που οι πλημμύρες έχουν φέρει στο οδικό μας δίκτυο; Σε ποιο οδικό δίκτυο, λοιπόν, θα κινηθούμε; Για πείτε μας. Ποιες ποινές, ποιους παραβάτες θα βρείτε σε μια πλημμυρισμένη, καθημαγμένη περιοχή που δεν έχει απομείνει τίποτα, δεν έχει απομείνει δρόμος, εθνικό δίκτυο, επαρχιακό δίκτυο, γέφυρες γκρεμισμένες; Τα έχετε δει φαντάζομαι και εσείς. Δεν τα έχετε δει; Πώς είναι δυνατόν;

Και αναρωτιέσαι, από την άλλη, ακούγοντας τους αναλυτές και τους συγκοινωνιολόγους και λένε ότι 45 ευρώ το μετρό τοποθετημένο κοστίζει το στηθαίο. Έτσι δεν είναι; Ο εισηγητής μας μάς τα λέει αυτά, που είναι και πιο ειδικός. Και λες, μα τόσα χρόνια περνάνε χωρίς να ακουμπάει τίποτα σε αυτό που λέμε εκσυγχρονισμός του οδικού δικτύου και μας τάξετε λαγούς με πετραχήλια μόνο με την αυστηροποίηση των ποινών, μόνο με την ποινικοποίηση των πράξεων αυτών;

Απαιτείται, λοιπόν, εδώ μια ολιστική αντιμετώπιση του ζητήματος. Για αυτό και το ΠΑΣΟΚ κατέθεσε συγκεκριμένη δέσμη προτάσεων και μιλήσαμε για αλλαγή κοουλτούρας που ξεκινά από την εκπαιδευτική διαδικασία, από την πραγματική απόδοση των διπλωμάτων οδήγησης και, ναι, πραγματικά να υπάρχουν περισσότεροι τρόποι να αποδεικνύεται το πώς κάποιος παίρνει την άδεια οδήγησης και, βεβαίως, από αδέκαστους ανθρώπους, οι οποίοι εμπλέκονται σε αυτό με τη διά βίου μάθηση, διότι όταν δίνεις μία φορά εξετάσεις στα είκοσι, δεν σημαίνει ότι στα πενήντα ή στα εξήντα θυμάσαι τη σήμανση για την οδική κυκλοφορία, για την κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία, στην εκπαίδευση, που είναι το άλφα και το ωμέγα. Με απλά λόγια χρειάζεται πρόληψη, αλλά όπως και στην ψυχική υγεία, δυστυχώς τα κάνατε θάλασσα με τον καινούριο ΕΟΠΑΕ.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ολοκληρώστε, κυρία Γεωργαντά.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή σας.

Έτσι και εδώ βλέπουμε ότι σε αυτόν τον δρόμο κινείστε. Όμως, ξέρετε τι μας ανησυχεί; Μας ανησυχεί σημαντικά ότι δεν θα έχουμε πάλι αποτέλεσμα. Δεν είναι θέμα αυτό που είπε ο κύριος Πρωθυπουργός ότι το ψήφισαν, λέει, τα κόμματα και ευχαριστώ πάρα πολύ για τη συναίνεση. Η συναίνεση εμάς μας

ενδιαφέρει να έχει και αποτελεσματικότητα. Με αυτό έχετε πάρει οριστικό διαζύγιο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Θα παίξετε πρωτοσέλιδο πάλι σήμερα και αύριο τα ίδια θα συμβαίνουν σε όλο το οδικό δίκτυο της χώρας. Αυτό σημαίνει ότι είστε αναποτελεσματικοί και γι' αυτόν τον λόγο και είστε καταδικαστέοι πολιτικά.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Χήτας.

Στη συνέχεια θα μιλήσουν οι δύο συνάδελφοι από τον κατάλογο και μετά ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ.

Παρακαλώ, κύριε Χήτα, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το ψηφίζει το ΠΑΣΟΚ. Έχετε αμφιβολία; Γιατί ρωτάτε τα αυτονόητα; Εννοείται ότι το ΠΑΣΟΚ ψηφίζει.

Εννοείται, κύριε Κυρανάκη, το ΠΑΣΟΚ ψηφίζει. Σας πιάνω αδιάβαστο. Το ΠΑΣΟΚ λέει «να» σε όλα μια χαρά. Ασκήει κριτική. Δεν πέφτει αμέσως. Σου λέει να δείξω ότι μάχομαι, αλλά θα πέσω τελικά. Εννοείται ότι θα το ψηφίσει το ΠΑΣΟΚ. Δεν το συζητάμε. Καμία αμφιβολία δεν είχαμε.

Αυτόν τον οποίο, όμως, με χαρά υποδεχθήκαμε σήμερα είναι όντως ο Πρωθυπουργός. Τον κοιτούσα και πόση ώρα. Δεν έχει αλλάξει είναι η αλήθεια. Είχαμε να τον δούμε δυο-τρεις μήνες ή τέσσερις. Δεν θυμάμαι. Δεν έχει αλλάξει σε κάτι η αλήθεια είναι. Ίδιος ήταν. Νομίζω ότι είναι ο μόνος Πρωθυπουργός που έρχεται τόσο σπάνια στη Βουλή. Πραγματικά δεν ξέρω γιατί το έχει κάνει αυτό, γιατί έχει πάρει αυτήν την απόφαση. Και ήρθε σήμερα.

Για εσάς προσωπικά, κύριε Υπουργέ, είναι επιτυχία γιατί σας τίμησε ο Πρωθυπουργός στο νομοσχέδιό σας. Μπράβο. Είναι σημαντικό το νομοσχέδιο. Μιλάμε για ανθρώπινες ζωές εννοείται, δεν το συζητάμε, αλλά έρχεται όταν τον βολεύει ο κ. Μητσοτάκης, γιατί τους τελευταίους τρεις μήνες που δεν πατούσε το πόδι στη Βουλή, εδώ έχουν δοθεί ομηρικές μάχες μέσα στο Κοινοβούλιο, μέσα στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Ο ίδιος επέλεξε να μην έρθει. Ήρθε σήμερα στα ανώδυνα νομοσχέδια για την Κυβέρνηση, σε αυτά που δεν μπορείς να ασκήσεις και πολύ δριμύεια κριτική, γιατί αφορά ζωές ανθρώπων. Μπορείς να πεις ότι διαφωνώ με ένα άρθρο, συμφωνώ να γίνει πιο αυστηρό. Μέχρι εκεί. Δεν μπορείς να πεις κάτι παραπάνω σε αυτό. Σήμερα επέλεξε, λοιπόν, ο Πρωθυπουργός να έρθει.

Στα άλλα τα μεγάλα, τα σημαντικά, σε θέματα που αφορούν στην οικονομία, στην ακρίβεια, στα εθνικά θέματα, που μπάζουμε από παντού εκεί, εκεί απουσιάζει.

Σήμερα ήρθε για τον ΚΟΚ, στα σημαντικά απουσιάζει.

Βασικά γενικώς απουσιάζετε τους τελευταίους μήνες ακόμη περισσότερο από την κοινωνία. Ως Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας απουσιάζετε, η Κυβέρνηση και απευθύνομαι κυρίως στους κυβερνητικούς και λιγότερο στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Απουσιάζετε γενικώς, γιατί τα μεγάλα προβλήματα είναι αυτά, ακρίβεια. Να μας πει κάτι ο Πρωθυπουργός γι' αυτό που βιώνει η ελληνική οικογένεια κάθε μέρα.

Εγώ ένα παράδειγμα θα δώσω μόνο, το οποίο δεν στηρίζεται σε δικές μας πληροφορίες ούτε στη δική μας ενημέρωση, γιατί εμείς είμαστε στριφνοί και ανάποδοι και λέμε σε όλα «όχι». Έτσι δεν μας λένε; Μάλιστα, αφήστε, λοιπόν, το τι λέει η Ελληνική Λύση. Να δούμε τι λένε τα στοιχεία. Τα στοιχεία λένε, λοιπόν, ότι έχουμε άνοδο του πληθωρισμού στην Ελλάδα στο 3,3%. Άνοδος του πληθωρισμού στην Ελλάδα στο 3,3%, όταν υπάρχει πτώση στο 1,9% στην Ευρωζώνη. Προσέξτε τώρα: Η Ελλάδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, 3,3% η Ελλάδα, 1,9% η Ευρωζώνη και όχι μόνο αυτό. Και μιλάμε για μία χώρα που έχει πληθωρισμό 3,3% σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης και έχουμε και τον χαμηλότερο πραγματικό μισθό στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δηλαδή ο πολίτης ο οποίος έχει τη μεγαλύτερη

αύξηση στον πληθωρισμό, στην καθημερινότητά του δηλαδή, έχει την ίδια ώρα να αντιμετωπίσει και τον χαμηλότερο πραγματικό μισθό -πραγματικό μισθό!- στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Εκεί έχετε οδηγήσει την Ελλάδα και τους Έλληνες. Εμείς αυτό εισπράτουμε κάθε μέρα και αυτό λένε και τα νούμερα, αυτό λένε και τα χαρτιά, αυτό λένε οι αριθμοί.

Εσείς, βέβαια, περιγράφετε κάτι τελείως διαφορετικό, περιγράφετε μια ειδυλλιακή κατάσταση και κάτι αρνητές εδώ πίσω που σας πολεμούν, αυτό περιγράφετε εσείς. Δεν είναι, όμως, έτσι τα πράγματα, δεν είναι καθόλου έτσι. Και προφανώς χαίρεστε, χαίρεστε για αυτό που συμβαίνει, αφού έτσι με τον τρόπο αυτόν αυξάνετε εσείς τα φορολογικά σας έσοδα και λέτε «δείτε τι καλά που πήγε η οικονομία, αυξήθηκαν και τα φορολογικά έσοδα, μπορώ να δώσω και ένα κομμάτι ψωμί στον πολίτη τώρα», «Πάρε, παιδί μου, 200 ευρώ να τη βγάλεις, πάρε 200 ευρώ να τη βγάλεις, ενώ έχω μαζέψει 11,5 δισεκατομμύρια πλεονάσματα, πάρε και εσύ, ρε φίλε, να έχεις». Αυτή είναι η κατάσταση που κάνετε, δυστυχώς, για εσάς.

Πάμε λίγο στην υπόθεση των Τεμπών γιατί μας ρωτάτε συνέχεια τον τελευταίο καιρό τι θα κάνουμε και τι θα κάνουμε και πώς έγινε. Ακούμε διάφορα για ετερόκλητες συμμαχίες, για χίλια δύο. Και επειδή τουλάχιστον από την περασμένη Πέμπτη που κατατέθηκε η πρόταση προανακριτικής προσωπικά -και νομίζω- και κανένας άλλος συνάδελφός μου δεν ερωτηθήκαμε για αυτό το θέμα ούτε προσκληθήκαμε σε κάποιο πάνελ να απαντήσουμε, μιλάνε άλλοι για εμάς, απαντάνε άλλοι για εμάς. Νομίζω ότι είναι μια ευκαιρία σήμερα να πούμε δυο, τρία πράγματα για το θέμα αυτό, γιατί είναι πάρα πολύ ενοχλητικό το να διαστρεβλώνετε μια κατάσταση, να επιχειρείται αυτή η διαστρέβλωση περί του κατηγορητηρίου για τα Τέμπη.

Ποια είναι η αλήθεια; Πάμε, λοιπόν. Και μιλάω για την αλήθεια τη δική μας, αυτό που είχαμε πει από την πρώτη στιγμή. Τι είπαμε από την πρώτη στιγμή; Μας ρωτούσαν: «Θα καταθέσετε πρόταση για προανακριτική;». Λέγαμε: «Περιμένουμε τους συγγενείς των θυμάτων με πολύ μεγάλο σεβασμό απέναντι στους ανθρώπους αυτούς. Εάν και εφόσον και όταν καταθέσουν οι συγγενείς των θυμάτων πρόταση για προανακριτική, η Ελληνική Λύση, οι έντεκα Βουλευτές της Ελληνικής Λύσης, θα την προσυπογράψουμε με πολύ μεγάλη υπερηφάνεια και πραγματικά με αίσθημα ευθύνης». Το είχαμε πει από την αρχή, δεν μπήκαμε στη διαδικασία καν να δούμε, ούτε και ένα «και» να προσθέσουμε ούτε ένα κόμμα, ή να αλλάξουν κάτι οι άνθρωποι αυτοί. Τους περιμέναμε μέχρι και την τελευταία στιγμή, σεβαστήκαμε απλά τους συγγενείς των θυμάτων και δεν επιχειρήσαμε καθόλου ούτε καν να τους λογοκρίνουμε ή να αλλάξουμε κάτι. Είμαστε ήσυχοι με τη συνείδησή μας.

Ήμασταν οι πρώτοι που είχαμε ξεκαθαρίσει ότι θα στηρίξουμε την πρόταση αυτή που θα έρθει από τους συγγενείς των θυμάτων, την πρόταση των οικογενειών -προσέξτε λίγο!- των οικογενειών, κομιάς παράταξης, κανενός κόμματος, τίποτα, των οικογενειών, των ανθρώπων δηλαδή που είναι οι μόνοι που πραγματικά πονάνε, πραγματικά πονάνε. Είναι αυτοί οι άνθρωποι που είχαν την απώλεια αυτή, που έχασαν τους δικούς τους ανθρώπους, που είναι οι μόνοι που έχουν και το έννομο συμφέρον -έτσι;- να διεκδικήσουν κάτι και ζητάνε δικαίωση.

Άρα, για εμάς ήταν αυτονόητο να το πράξουμε, κύριοι συνάδελφοι. Δεν υπήρχε περίπτωση να μην υπογράψουμε. Δεν υπήρχε περίπτωση πραγματικά. Τώρα για αυτούς που μιλάνε για ετερόκλητες συμμαχίες, για εμάς είναι ξεκάθαρη η εικόνα. Κάποια πράγματα πραγματικά μας ξεπερνάνε.

Εδώ το δίλημμα είναι το εξής: Ή είσαι με τους γονείς των θυμάτων, με την αλήθεια, με την ανάγκη για δικαιοσύνη που ζητάνε οι άνθρωποι αυτοί, ή είσαι με αυτούς ή είσαι με την άλλη πλευρά, με την άλλη πλευρά που μιλάει για μπάζωμα, που μιλάει για συγκάλυψη, που μιλάει για πλημμελήματα, που μιλάει για όλα αυτά. Εμείς είμαστε, λοιπόν, με αυτήν την πλευρά, με τους γονείς, με την αλήθεια, με την ανάγκη να λάμψει η αλήθεια. Γι' αυτό και στηρίζουμε την πρόταση των γονέων.

Άρα, όσοι καταφέρεστε εναντίον μας ουσιαστικά καταφέρεστε εναντίον των γονέων, των συγγενών των θυμάτων. Να σκέφτεστε πάρα πολύ καλά τι λέτε ιδίως στα πάνελ, γιατί εγώ ξέρω πώς λει-

τουργεί το έργο πάρα πολύ καλά το επικοινωνιακό. Εννοείται ότι πάνε και έρχονται τα non-paper, αλλά τουλάχιστον να αυτοσχεδιάζετε και λίγο, μη λέτε όλοι τα ίδια, να βάζετε και έναν τόνο διαφορετικό. Δεν μπορεί αυτή η κασέτα να λέει τα ίδια και τα ίδια, «ετερόκλητη συμμαχία, ετερόκλητη συμμαχία». Άρα, τι; Κατηγορείτε, λοιπόν, τους γονείς.

Για να καταλάβετε το τελευταίο, ότι δεν μας ενδιέφερε κάτι άλλο, στις έντεκα υπογραφές που βάλαμε ούτε το λογότυπό μας δεν βάλαμε. Δεν μας ενδιαφέρει να φανεί η Ελληνική Λύση. Βάλαμε τις υπογραφές μας έντεκα Βουλευτές, χωρίς καν το λογότυπό μας, αν λείει κάτι σε εσάς αυτό.

Στο ίδιο πλαίσιο αύριο στις 9.00' το πρωί -και είναι πολύ σημαντικό να ακουστεί γιατί δεν το έχω διαβάσει πουθενά, είναι μια σημαντική εξέλιξη στην υπόθεση των Τεμπών- αύριο, λοιπόν, Τετάρτη, 9.00' το πρωί, στα δικαστήρια της Λάρισας, κύριε Κόκκαλη, ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης, ο Κυριάκος Βελόπουλος, θα προσέλθει αύριο στα δικαστήρια, 9.00' το πρωί ως μάρτυρας κατηγορίας. Έχει κληθεί ως μάρτυρας κατηγορίας στη δίκη για το έγκλημα των Τεμπών και συγκεκριμένα για αυτήν τη ζοφερή υπόθεση των εξαφανισμένων βίντεο της εμπορικής αμαξοστοιχίας. Πώς προέκυψε τώρα αυτό; Πάμε να το δούμε.

Όλο αυτό το αυριανό που θα γίνει και θα δώσει το «παρών» ως μάρτυρας κατηγορίας ο Πρόεδρός μας, ο Κυριάκος Βελόπουλος, γίνεται έπειτα από μηνυτήρια αναφορά. Αν θυμάστε, τον Φεβρουάριο που είχε παθεί ο Πρόεδρος και τον είχαμε συνοδέψει κάποιοι Βουλευτές, κατέθεσε μηνυτήρια αναφορά στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου. Ήταν η μέρα που παίζαμε κρυφτό με την κ. Αδελίνη, που ενώ περίμενε πολιτικό αρχηγό, δεν εμφανίστηκε ποτέ, θα το θυμάστε. Έγινε, λοιπόν, μετά από τη μηνυτήρια αναφορά που είχε καταθέσει ο Κυριάκος Βελόπουλος στον Άρειο Πάγο, αμέσως μετά την αιφνίδια επανεμφάνιση του αμφιλεγόμενου οπτικού υλικού που εργαλειοποιήθηκε άμεσα για τη συγκάλυψη του εγκλήματος.

Πέρα, λοιπόν, οποιασδήποτε κομματικής σκοπιμότητας, με μοναδικό γνώμονα την αποκάλυψη της αλήθειας, τη δικαίωση των συγγενών των θυμάτων και την παραδειγματική τιμωρία των εμπλεκόμενων, καλούμε αύριο και τους συγγενείς, όσοι το επιθυμούν, να προσέλθουν και να δηλώσουν παράσταση πολιτικής αγωγής. Αύριο στις 9.00' η ώρα στα δικαστήρια της Λάρισας. Και όλο αυτό έγινε, λοιπόν, μετά τη μήνυσή μας. Τι έγινε, για να το καταλάβει ο κόσμος; Εξήχθησαν αντίγραφα δικογραφίας και γίνεται προανάκριση για υπόθαλψη εγκληματία. Αυτά γίνονται αύριο 9.00' η ώρα στα δικαστήρια της Λάρισας.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, γιατί αναφέρθηκαν σήμερα αρκετοί συνάδελφοι για τα ογδόντα ένα χρόνια από τη σφαγή στο Δίστομο. Διακόσιοι είκοσι εννέα άμαχοι, λοιπόν, σφαγιάστηκαν από τη θηριωδία των Ναζί, ογδόντα ένα χρόνια από τη σφαγή στο Δίστομο.

Θέλω, λοιπόν, στο σημείο αυτό να φρεσκάρω τη μνήμη όλων, κυρίως των Ελλήνων πολιτών. Ήταν 6 Νοεμβρίου του 2024, περσι, όταν η Ελληνική Λύση κατέθεσε πρόταση νόμου με την οποία δεν ασχολήθηκε πάλι κανείς. Τι έλεγε αυτή η πρόταση νόμου; Κατάργηση του άρθρου 923 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας που έπρεπε να γίνει χθες. Κατά καιρούς διάφορες κομματικές ηγεσίες, κυρίως από τη Νέα Δημοκρατία, από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ, εμφανίζονται προς τον ελληνικό λαό, βγαίνουν στους Έλληνες πολίτες και τι λένε; «Είμαστε αποφασισμένοι να ζητήσουμε από το γερμανικό κράτος αποζημιώσεις για τις θηριωδίες, για τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας που διέπραξαν τα γερμανικά στρατεύματα και τα λοιπά». Να θυμίζουμε, λοιπόν, εμείς τώρα στους Έλληνες πολίτες ότι τον Νοέμβριο του 2024 καταθέσαμε την πρόταση νόμου, που εξηγώ τι είναι αυτή η πρόταση, για να καταλάβουν οι Έλληνες, εξηγώ αμέσως.

Πολλοί Έλληνες απόγονοι θυμάτων, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι και συνέλληνες, πολλοί απόγονοι θυμάτων γερμανικών εγκλημάτων κατά της ανθρωπότητας, όπως και οι απόγονοι στο Δίστομο, προσπάθησαν να δικαιωθούν ενώπιον της ελληνικής δικαιοσύνης.

Τελικά τα κατάφεραν και μάλιστα με αμετάκλητη απόφαση του Αρείου Πάγου με αντίδικο το ίδιο το γερμανικό κράτος. Όμως, έπεσαν πάνω στην αδιαφορία των κυβερνήσεων της Νέας Δημο-

κρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ και δεν κατάφεραν να εκτελέσουν τις αποφάσεις τους, παρά το ότι ήταν υπέρ τους η απόφαση κατά της περιουσίας του γερμανικού δημοσίου. Έτσι, οι απόγονοι των σφαγιασθέντων του Διστόμου αναγκάστηκαν να ζητήσουν τη συνδρομή της ιταλικής δικαιοσύνης, προκειμένου να εκτελέσουν τη δικαστική τους απόφαση. Αυτό αναγκάστηκαν να κάνουν τότε. Γιατί; Διότι σύμφωνα με το άρθρο 923 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, αναγκαστική εκτέλεση κατά αλλοδαπού δημοσίου δεν μπορεί να γίνει χωρίς προηγούμενη άδεια του Υπουργού Δικαιοσύνης.

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

Αυτό, λοιπόν, θέλουμε να καταργήσουμε εμείς και γι' αυτό είχαμε καταθέσει τότε, στις 6 Νοεμβρίου του 2024 -και υπάρχει στα Πρακτικά της Βουλής, αλλά σήμερα θα το καταθέσω πάλι την πρόταση νόμου. Αυτά για να καταλάβουν κάποιοι τι σημαίνει πραγματική πολιτική, τι σημαίνει να νοιάζομαι πραγματικά για το Δίστομο. Σημαίνει ότι εγώ δεν θα ανέβω σήμερα να πω κάτι επετειακό και θα φύγω και η ζωή θα συνεχίζεται. Εμείς κάνουμε πολιτική με ουσία. Αυτά ισχύουν για μας.

Και κλείνω με κάτι τελευταίο, γιατί χθες πήγαν να καούν για άλλη μία φορά ζωντανοί αστυνομικοί. Αυτό το κακό με τις μολότοφ και τους μπαχαλάκηδες έχει παραγίνει. Ακούστε λίγο! Για εμάς, για την Ελληνική Λύση, είναι ιδιώνυμο το αδίκημα των μολότοφ. Χθες δίπλα σε δέκα, δεκαπέντε πολίτες πήγαν να κάψουν ζωντανούς τους αστυνομικούς και να έχουμε τραυματισμούς, να τραυματιστούν και πολίτες. Είναι φοβερά αυτά που συμβαίνουν. Ακούστε, λοιπόν: Πρέπει να γίνει κακούργημα, διότι οι μολότοφ είναι όπλα στα χέρια δολοφόνων. Έτσι, θα τελειώσουμε μια και καλή και με αυτούς που την ώρα που ρίχνουν μολότοφ εναντίον αστυνομικών κινδυνεύουν και πολίτες. Είτε πρόκειται για αστυνομικούς είτε για πολίτες κινδυνεύει η ζωή τους. Δεν έχει σημασία αν είναι αστυνομικοί ή απλοί πολίτες, γιατί και οι αστυνομικοί είναι πολίτες και εννοείται ότι και οι πολίτες είναι πολίτες. Δεν γίνεται να συνεχιστεί αυτό το πράγμα. Άρα, ιδιώνυμο το αδίκημα των μολότοφ, φυλακή και κακούργημα και να τελειώνει η υπόθεση.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Θα προηγηθεί για λίγα λεπτά ο Υπουργός Υγείας κ. Άδωνις Γεωργιάδης για την τροπολογία του Υπουργείου του.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Υπουργός Υγείας): Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Έρχομαι στη Βουλή για να ανακοινώσω μία τροπολογία που πιστεύω ότι θα έχει την πάνδημη υποστήριξη του Σώματος. Αναφέρομαι στο άρθρο 3 που αφορά το Υπουργείο Υγείας με τίτλο: «Αποστολή κατ' οίκον φαρμακευτικών ιδιοσκευασμάτων για θεραπεία σοβαρών ασθενειών». Όπως ξέρετε, μετά από μία μακρά διαδικασία που αφορά τη διενέργεια διεθνούς διαγωνισμού, την πιστοποίηση της σχετικής εταιρείας που ανέλαβε τον διαγωνισμό από τον Εθνικό Οργανισμό Φαρμάκων κ.λπ., έχουμε ανακοινώσει ότι στις 16 Ιουνίου, τον τρέχοντα δηλαδή μήνα, ξεκινά επιτέλους η αποστολή των φαρμάκων υψηλού κόστους του ΕΟΠΥΥ σε όποιον ασθενή επιθυμεί να το λάβει σπίτι του προφανώς δωρεάν με έξοδα του ΕΟΠΥΥ.

Η παρούσα τροπολογία χρειάζεται για τις τελευταίες τρεις γραμμές που λένε τα εξής: «Στην περίπτωση διάθεσης φαρμάκων κατ' οίκον και σε σημεία εξυπηρέτησης του Εθνικού Οργανισμού Παροχής Υπηρεσιών Υγείας, δεν απαιτούνται η υπογραφή και η σφραγίδα του θεράποντος ιατρού και η υπογραφή του παραλήπτη στην ηλεκτρονική συνταγή». Δεν είχαμε προβλέψει, δηλαδή, ότι με τον νόμο ως ίσχυε τώρα πάνω στη συνταγή έπρεπε να μπαίνει η πρωτότυπη υπογραφή του γιατρού και του ασθενούς, ενώ στη διαδικασία προβλέπεται η ηλεκτρονική υπογραφή του γιατρού και του ασθενούς. Ήταν δηλαδή κενό νόμο. Γι' αυτό έπρεπε να φέρουμε αυτή την τροπολογία σήμερα, για να μην αναγκάζουμε δηλαδή τον ασθενή να παίρνει σπίτι του το φάρμακο και να πρέπει να πηγαίνει στο φαρμακείο

του ΕΟΠΥΥ για να βάζει υπογραφή στη συνταγή. Αυτός είναι ο λόγος.

Νομίζω ότι δεν υπάρχει λόγος για να διαφωνήσει κάποιο κόμμα με αυτό. Η δράση της αποστολής φαρμάκων κατ' οίκον είναι από τα βασικότερα μέτρα που έχουμε λάβει για να μειώσουμε τις ουρές της ντροπής στα φαρμακεία του ΕΟΠΥΥ. Έχουμε λάβει κι άλλα μέτρα, αλλά τα λέω απλώς στο Σώμα για να τα ξέρετε. Έχουμε φτιάξει ηλεκτρονική πλατφόρμα, το e-ticket.eopyy.gr, όπου όλοι οι ασθενείς μπορούν με την ηλεκτρονική τους συνταγή να κλείνουν ηλεκτρονικό ραντεβού και να μη χρειάζεται να πηγαίνουν στην ουρά από τις 7 το πρωί. Το ραντεβού είναι με απόσταση χρόνου συν, πλην είκοσι λεπτά. Επίσης, έχουμε προσλάβει είκοσι πέντε επιπλέον φαρμακοποιούς στα φαρμακεία του ΕΟΠΥΥ, για να ενισχύσουμε το προσωπικό και να βελτιωθεί η κίνηση.

Ωστόσο, και με αυτά τα μέτρα υπάρχουν πάρα πολλοί συμπολίτες μας που είναι πολύ μακριά από φαρμακείο του ΕΟΠΥΥ, γιατί πάρα πολλές πόλεις στην Ελλάδα δεν έχουν φαρμακείο του ΕΟΠΥΥ. Άρα, αυτοί εκ των πραγμάτων μπαίνουν σε μία ταλαιπωρία. Με τη διανομή φαρμάκων υψηλού κόστους κατ' οίκον, δηλαδή με αυτό που νομοθετούμε σήμερα, αυτή η ταλαιπωρία για όποιον το επιθυμεί σταματάει, καθόσον μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας του ΕΟΠΥΥ θα βάζει το QR Code της ηλεκτρονικής του συνταγής, θα πιστοποιείται ο κάτοχος της ηλεκτρονικής συνταγής και θα δηλώνει στην οποία επιθυμεί να φτάσει το φάρμακο για τη συνέχιση της θεραπείας του. Όπως σας είπα, από τις 16 Ιουνίου ξεκινάει η καθολική εφαρμογή του μέτρου καθ' άπασαν την επικράτεια.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι η εταιρεία δεν είναι εταιρεία κούριερ, αλλά εταιρεία πιστοποιημένη από τον ΕΟΦ για τη μεταφορά φαρμάκων με ασφάλεια. Είναι βασική εταιρεία που μεταφέρει και τώρα φάρμακα για τον ΕΟΠΥΥ στις διάφορες φαρμακοποθήκες. Και για να το ξέρετε, σας λέω ότι αυτό είναι το προτελευταίο μέτρο. Έχουμε να πάρουμε ακόμα ένα μέτρο που επισήμως θα ανακοινωθεί την άλλη εβδομάδα, με τις λεπτομέρειές του δηλαδή, γιατί στη δυνατότητα τού να μπορεί να παραλάβει κάποιος το φάρμακο στο σπίτι του θα προσθέσουμε και τη δυνατότητα να δηλώσει το φαρμακείο που επιθυμεί, με σκοπό να αξιοποιήσουμε και την προσωπική σχέση ασθενούς-φαρμακοποιού, αλλά και τις επιστημονικές γνώσεις του φαρμακοποιού ως προς την ορθή χορήγηση του φαρμάκου.

Προφανώς οι ασθενείς που θα πάρουν τώρα τα φάρμακα υψηλού κόστους στο σπίτι τους είναι αυτοί που έχουν, ήδη, πάει σε φαρμακείο του ΕΟΠΥΥ και έχουν πάρει τέτοια φάρμακα από τον φαρμακοποιό του ΕΟΠΥΥ και έχουν λάβει σχετικές οδηγίες κατά το παρελθόν. Πιθανόν, όμως, να επιθυμούν και την πιο στενή παρακολούθηση από κάποιο φαρμακοποιό. Για να ξεπεράσουμε και αυτόν τον προβληματισμό τους, λοιπόν, θα ανοίξουμε και τη δυνατότητα κάποια -όχι όλα- από τα φάρμακα υψηλού κόστους να τα δηλώνει ο ασθενής και στο φαρμακείο της γειτονιάς του.

Άρα, με την ηλεκτρονική πλατφόρμα, με την πρόσληψη επιπλέον φαρμακοποιών, με τη διανομή φαρμάκων υψηλού κόστους κατ' οίκον και με το άνοιγμα του καναλιού των ιδιωτικών φαρμακείων εν μέρει, έχουμε νομίζω μία πλήρη πολιτική για να αποφορτίσουμε αυτές τις ουρές, για να μειώσουμε την ταλαιπωρία των ασθενών και να τους δώσουμε αξιοπρέπεια την ώρα που δίνουν, κύριε Πρόεδρε τη μεγάλη μάχη για την υγεία τους.

Αν κάποιος συνάδελφος θέλει να με ρωτήσει κάτι γι' αυτό, πολύ ευχαρίστως να απαντήσω.

Πριν κλείσω και επειδή έρχομαι στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, επιτρέψτε μου να συγχαρώ το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών και τον Αναπληρωτή Υπουργό που είχε την πρωτοβουλία για την αυστηροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ειδικότερα για το θέμα του κράνους και το θέμα της θεσμοθέτησης του κράνους του συνεπιβάτη.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, πριν μερικούς μήνες είχαμε κάνει και μία καμπάνια στο Υπουργείο Υγείας γι' αυτό. Θέλω να ξέρει ο κόσμος ότι τα εννέα στα δέκα περιστατικά -τα εννέα στα δέκα περιστατικά!- που πηγαίνουν στις εντατικές από τροχαία ατυχήματα είναι από μη χρήση κράνους. Επαναλαμβάνω, τα

εννέα στα δέκα! Γι' αυτόν τον λόγο θα διαπιστώσετε ότι ενώ στον δείκτη του αριθμού των ατυχημάτων δεν έχουμε απόσταση από την υπόλοιπη Ευρώπη, στον αριθμό των θανάτων ή των βαριά τραυματισμένων έχουμε μεγάλη απόσταση. Ο λόγος είναι ότι επειδή δεν φοράμε κράνος, μία απλή πτώση από μία μηχανή ή μία απλή σύγκρουση -απλή αν φοράς κράνος- καθίσταται μοιραία είτε για τη ζωή σου είτε για την ποιότητα της ζωής κατά το υπόλοιπο διάστημα του βίου σου, λόγω της μη χρήσης κράνους.

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

Η αυστηροποίηση, λοιπόν, του κώδικα κατά τον τρόπο που τον έχει εισάγει στη Βουλή το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών βρίσκει απολύτως σύμφωνο το Υπουργείο Υγείας, συμβάλλει στην προστασία της δημόσιας υγείας, ενώ πιστεύουμε ότι συμβάλλει πολύ και στο να μπει στη ζωή μας επιτέλους μία διαφορετική αντιμετώπιση τού πώς χρησιμοποιούμε αυτά τα μεταφορικά μέσα τα οποία μπορούν να είναι -και είναι- απολύτως χρήσιμα για τη ζωή μας μεν, αλλά μπορούν να αποδειχθούν και φοινικά εργαλεία, είτε σκοτώνοντας κάποιον συμπολίτη μας είτε σκοτώνοντας τον ίδιο μας τον εαυτό.

Θέλω, λοιπόν, να πω ότι θεωρούμε πολύ σημαντική αυτή την πρωτοβουλία, ευχαριστούμε γι' αυτήν και ελπίζουμε να αποτελέσει το έναυσμα μιας τελείως διαφορετικής οδηγητικής συμπεριφοράς.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ζητάει τον λόγο για μία παρέμβαση ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης κ. Χήτας.

Παρακαλώ, κύριε Χήτα, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να συμφωνήσουμε όλοι στην Αίθουσα -και θέλω να συμφωνήσει και ο Υπουργός- σε κάτι. Φέρατε σήμερα μία διάταξη για τα φάρμακα, με την οποία δεν έχει σημασία αν συμφωνούμε ή αν διαφωνούμε. Πείτε ότι συμφωνούμε. Ωστόσο, δεν μπορούμε να εκφραστούμε. Επαναλαμβάνω, δεν μπορούμε να εκφραστούμε! Και όσοι συμμετέχουμε στη Διάσκεψη των Προέδρων, το έχουμε θέσει πάρα πολλές φορές και νομίζω ότι θα πρέπει να πιέσετε και τα Υπουργεία σχετικά.

Έρχεται τώρα μία ετερόκλητη τροπολογία που έχει τρία-τέσσερα άρθρα, ό,τι να 'ναι μεταξύ τους. Εγώ, για παράδειγμα, θέλω να εκφραστώ θετικά γι' αυτό, αλλά έχει δύο άλλα άρθρα με τα οποία εγώ διαφωνώ στην τροπολογία. Έτσι εγκλωβίζεται ένα κόμμα και δεν μπορεί να εκφραστεί. Έχουμε ζητήσει πάρα πολλές φορές να έχουμε τη δυνατότητα να εκφραζόμαστε για κάθε άρθρο χωριστά. Τι έφερε ο Γεωργιάδης; Αυτό. Να λέμε «ναι». Τι έφερε ο Κυρανάκης; Αυτό. Διαφωνώ και λέω «όχι». Τι να ψηφίσουμε εμείς τώρα σε μία τροπολογία που έχει τρία, άλλες φορές έχει πέντε και άλλες φορές έχει είκοσι άρθρα; Δεν μπορούμε να εκφραστούμε εμείς και να πούμε ότι στηριξαμε τη σωστή διάταξη που έφερε σήμερα ο Υπουργός ή καταψηφίζουμε τη λάθος διάταξη.

Με ευκαιρία, λοιπόν, το σημερινό, ήθελα να το αναδείξω για άλλη μία φορά. Στη Διάσκεψη το έχουμε μεταφέρει πάρα πολλές φορές. Είναι κρίμα και για μας που εγκλωβιζόμαστε και για το εκάστοτε Υπουργείο που θέλει να περάσει κάτι καλό ή οτιδήποτε άλλο. Πρέπει να εκφραστούν τα κόμματα. Δεν γίνεται αυτό το πράγμα. Πρέπει να σταματήσει. Λέτε σήμερα να το στηρίξουμε. Δεν θα έχετε εικόνα εσείς των κομμάτων ποια κόμματα στηρίζαν τη διάταξη αυτή ή όχι. Δεν θα έχετε, γιατί η τροπολογία έχει κι άλλες διατάξεις μέσα και μπορεί εμείς υποχρεωτικά να πούμε «παρών» σήμερα, γιατί έχει και κάτι άλλο που μας ενοχλεί.

Αυτό ήθελα να πω.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Προχωράμε στον κατάλογο των ομιλητών. Ο κ. Γιάννης Οικονόμου από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

Ορίστε, κύριε Οικονόμου, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συ-

νάδελφοι, συζητώντας γι' αυτή τη σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργού κ. Κυρανάκη και του Υπουργείου Μεταφορών για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το μυαλό όλων μας βρίσκεται σε μία από τις μεγαλύτερες μάστιγες της ελληνικής κοινωνίας, ένα πρόβλημα διαχρονικό το οποίο, άμεσα ή έμμεσα, μας αφορά όλους. Και αυτό είναι τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα.

Τα στοιχεία που υπάρχουν από διάφορες πηγές είναι τραγικά. Η Ελλάδα εξακολουθεί να καταγράφει έναν από τους υψηλότερους δείκτες ατυχημάτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τόσο το 2023, όσο και το 2024, σχεδόν δύο άνθρωποι καθημερινά χάνουν τη ζωή τους στην ασφάλτο. Τρεις ελληνικές περιφέρειες, ανάμεσα στις οποίες και η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας δυστυχώς, βρίσκονται μέσα στις δέκα με το μεγαλύτερο ποσοστό θανάτων από τροχαία ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους στην Ευρώπη.

Τα στοιχεία αυτά, κυρίες και κύριοι, γίνονται ακόμη πιο τραγικά, αν αναλογιστεί κανείς ότι πίσω από κάθε τέτοιο αριθμό κρύβεται μια ανθρώπινη ιστορία, κρύβεται μια οικογένεια που διαλύθηκε, ένα παιδί που δεν θα μεγαλώσει, ένας άνθρωπος που δεν θα γυρίσει στο σπίτι του και πολλοί ακόμη τραυματισμένοι που αντιμετωπίζουν δυσκολίες ή πολύ δύσκολη αποκατάσταση.

Η τραγική ειρωνεία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι όλα αυτά συμβαίνουν τη στιγμή που το δικό μας δίκτυο έχει αναβαθμιστεί σημαντικά και τα οχήματα που κυκλοφορούν στη χώρα κατά τεκμήριο έχουν υψηλότερες προδιαγραφές ασφαλείας από ό,τι είχαν τα προηγούμενα χρόνια. Συνεπώς δεν μπορούμε να θεωρούμε αυτήν την κατάσταση φυσιολογική. Δεν μπορούμε –εντός εισαγωγικών– «να συνηθίσουμε» τον θάνατο στην ασφάλτο.

Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα οφείλονται καθαρά στον ανθρώπινο παράγοντα: υπερβολική ταχύτητα, παραβίαση σηματοδότη, χρήση κινητού, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Οφείλονται σε περιφρόνηση απλών, στοιχειωδών θα έλεγα, κανόνων ασφαλείας και αυτοπροστασίας, όπως είναι η χρήση της ζώνης ή του κράνους. Όλα αυτά είναι συμπεριφορές που μπορούν και που πρέπει να αλλάξουν και ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι όχι το μοναδικό, αλλά σίγουρα ένα από τα βασικά εργαλεία που έχουμε στη διάθεσή μας.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα προχωρά σε μια σημαντική αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Χρειαζόμαστε έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αυστηρό, αλλά δίκαιο. Κυρίως, όμως, χρειαζόμαστε έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις, στην κατάσταση της γενικευμένης παρανομίας, θα έλεγα, κύριε Υπουργέ, που συμβαίνει καθημερινά στους δρόμους. Όταν ξέρουμε ότι η απόσπαση της προσοχής είναι η νούμερο ένα αιτία τροχαίων ατυχημάτων, δεν μπορεί να μην αλλάξουμε τις διατάξεις που διέπουν τη χρήση κινητού ή τις ρυθμίσεις που αφορούν την υπαίθρια διαφήμιση. Όταν διαπιστωμένα γνωρίζουμε ότι η παραβίαση του κόκκινου σημαντοδότη οδηγεί σε μεγάλο αριθμό συμβάντων και πολλές φορές σε θύματα άλλους οδηγούς ή πεζούς που δεν είχαν την παραμικρή ευθύνη, οφείλουμε να κάνουμε αλλαγές, γιατί σχεδόν σε κάθε φανάρι κάποιος βρίσκεται να περνάει με κόκκινο. Όταν η υπερβολική ταχύτητα –ακόμα και μέσα στον αστικό ιστό– και φυσικά η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ έχουν οδηγήσει πάρα πολλές περιπτώσεις στον θάνατο όχι μόνο των οδηγών, αλλά και των συνοδηγών ή ακόμα και άλλων ανθρώπων πεζών ή οδηγών που ανυποψίαστα τύχαινε να βρίσκονται τριγύρω εκείνη τη χρονική στιγμή, δεν μπορούμε να παραμένουμε απαθείς, διατηρώντας ένα ακυρωτικό σύστημα που εν τοις πράγμασι έχει αποτύχει στο να διαδραματίσει τον αποτρεπτικό του ρόλο.

Η σιωπή και η αδράνεια απέναντι σε αυτήν την οδική παραβατικότητα φαντάζει κάπως σαν συνενοχή. Οι αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που δρομολογεί το νομοσχέδιο και ιδιαίτερα η αυστηρή αντιμετώπιση της υποτροπής υπηρετούν αυτή τη φιλοσοφία.

Όμως, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν αντιλαμβανόμαστε την ανάγκη περιορισμού των τροχαίων ατυχημάτων ως εθνική προτεραιότητα, σίγουρα χρειάζονται και άλλα πράγματα εκτός από την αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, προκειμένου να αποκτήσουμε μια ολοκληρωμένη κοινότητα οδικής ασφαλείας. Για παράδειγμα, ας πούμε για τα όσα

ισχύουν με την απόκτηση του διπλώματος. Η διαδικασία απόκτησης διπλώματος στη χώρα μας συχνά περιορίζεται σε μια τυπική διαδικασία. Έχουν αλλάξει πράγματα. Όμως, λίγα πράγματα έχουν αλλάξει σε σχέση με το παρελθόν και η τραγική εμπειρία των όσων βιώνουμε στους δρόμους θα πρέπει με κάποιον τρόπο να ενσωματωθεί στο πώς κανείς αποκτά την άδεια οδήγησης.

Ακόμα, πρέπει να μας απασχολήσει το γεγονός ότι μετά την άδεια οδήγησης πρέπει να περάσουν πολλά-πολλά χρόνια για την οποιαδήποτε επανεξέταση, η οποία συχνά, αν δεν κάνω λάθος, αφορά μόνο ιατρικής φύσης θέματα για ηλικιωμένους ανθρώπους. Στο μεσοδιάστημα, όμως, μπορεί να έχουν αλλάξει πάρα πολλά πράγματα και στην κατάσταση και στην υγεία και στα αντανακλαστικά του οδηγού.

Ακόμη, η αναβάθμιση της ποιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών είναι επίσης ένας κρίσιμος παράγοντας για τον περιορισμό της χρήσης του ΙΧ, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Η αλήθεια είναι ότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός νωρίτερα στην τοποθέτησή του, προς την κατεύθυνση αυτήν και στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο περιλαμβάνονται σοβαρές και ουσιαστικές προβλέψεις για την απρόσκοπτη λειτουργία και κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς. Χρειάζεται να οδηγούμε λιγότερο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν να διαδραματίσουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή.

Σημαντικές είναι και οι σκέψεις και οι πρωτοβουλίες του Υπουργείου και του Υπουργού κ. Κυρανάκη με ό,τι αφορά την εικοσιτετράωρη λειτουργία του μετρό το Σαββατοκύριακο.

Θα ήθελα εδώ, κύριε Υπουργέ, να αξιολογήσετε και μία ακόμη σκέψη, δηλαδή να νομοθετηθεί το λεγόμενο «πράσινο κύμα» σε ό,τι αφορά τα τραμ, εννοώντας να μπορούν τα τραμ να κυκλοφορούν απρόσκοπτα και τα αυτοκίνητα να σταματούν έγκαιρα. Αυτό το μεταφορικό μέσο καλύπτει τα νότια προάστια –που είναι και η εκλογική σας περιφέρεια– και τον Πειραιά. Υπάρχει πολύς κόσμος εκεί και, κυρίως, το χρησιμοποιούν πολλοί νέοι άνθρωποι. Νομίζω ότι χρειάζεται να βρούμε τρόπους για να αυξήσουμε την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητά του.

Τέλος, ένας κρίσιμος παράγοντας είναι να συνειδητοποιήσουμε όλοι και πρώτοι από όλους το πολιτικό προσωπικό ένα πολύ σημαντικό πράγμα. Ποιο είναι αυτό; Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι η αντιμετώπιση των παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ιδιαίτερα όσων ανέφερα παραπάνω με κάποια ανοχή εμπεδώνει μια κουλτούρα ατιμωρησίας που τελικά φτάνει να έχει μοιραία αποτελέσματα.

Κυρίες και κύριοι, η οδική ασφάλεια δεν είναι πολυτέλεια. Αντίθετα, θα έπρεπε να ήταν αυτονόητο ότι ο κάθε άνθρωπος πηγαίνοντας στη δουλειά του, στις διακοπές του, στα ταξίδια του, στη διασκέδασή του, θα έπρεπε να γυρίζει στο σπίτι του υγιής και αρτιμελής. Αυτό, όμως, δεν συμβαίνει και γι' αυτό θα πρέπει να δράσουμε τώρα, γιατί διαφορετικά θα συνεχίσουμε να θρηνούμε θύματα και αντί να σώζουμε ανθρώπινες ζωές, αυτές θα γίνονται αριθμοί σε μακάβριες και τραγικές στατιστικές.

Η αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι μια προσπάθεια στη σωστή κατεύθυνση. Είναι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που δεν τιμωρεί για να εκδικηθεί, αλλά προστατεύει, πριν συμβεί το μοιραίο και το ανεπανόρθωτο. Είναι μία προσπάθεια που πιστεύω πως πρέπει να στηρίξουμε όλοι μας όχι μόνο εμείς με την ψήφο μας μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, αλλά και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και η κοινωνία συνολικά, γιατί χωρίς μια μεγάλη κοινωνική συμμαχία απέναντι σε αυτό, δεν θα καταφέραμε όσα η κοινωνία απαιτεί.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο έχει από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Στυλιανός Πέτσας. Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σαν σήμερα πριν από ογδόντα ένα χρόνια συνέβη μία από τις μεγαλύτερες θηριωδίες του ναζισμού, η σφαγή στο Δίστομο. Εμείς σήμερα στα διακόσια είκοσι εννέα αυτά αθώα θύματα, αμάχους, οφείλουμε σεβασμό. Τους τιμούμε. Τιμούμε τη μνήμη τους και ποτέ δεν τους ξεχνούμε.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο που έχουμε ενώπιόν μας, κύριε Πρόεδρε και αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να πω ότι έχει έναν ξεκάθαρο απλό σκοπό και καλό είναι να τον συμπυκνώνουμε σε δύο-τρεις λέξεις, ώστε να μένει στο κοινό που ακούει αυτές τις ομιλίες περί τίνος πρόκειται. Αυτό το νομοσχέδιο κάνει τρία βασικά πράγματα. Πρώτον, κάνει εκσυγχρονισμό, δηλαδή αλλάζει παλιές διαδικασίες και τις προσαρμόζει στις σύγχρονες απαιτήσεις. Δεύτερον, ενισχύει την αποτροπή τροχαίων ατυχημάτων που, δυστυχώς, έχουν όλες αυτές τις θλιβερές και μοιραίες συνέπειες που ακούσατε και από τον κύριο Υπουργό και από τον εισηγητή μας, αλλά και από τους προλαλήσαντες σ' αυτήν την Αίθουσα. Τρίτον, κάνει απλούστευση των διαδικασιών και κυρίως αποσύνδεση των κυρώσεων από το όχημα και στροφή προς τον οδηγό, πλην κάποιων ελάχιστων εξαιρέσεων.

Αυτό το τρίπτυχο, λοιπόν, δηλαδή εκσυγχρονισμός, αποτροπή και απλούστευση, είναι που φέρνει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Με ποια μέθοδο το φέρνει; Επιλέγει το Υπουργείο και η Κυβέρνηση να αντικαταστήσει και να καταργήσει τον παλιό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το ν.2696/1999 μετά από είκοσι έξι χρόνια και πιστεύω ότι αυτό είναι ορθό. Είναι ορθό γιατί πλέον έχουμε ένα συνεκτικό πλαίσιο και δεν έχουμε αποσπασματικές παρεμβάσεις, όπως υπήρχαν με προηγούμενες διατάξεις του 2010 ή του 2017 ή του 2018 και έχουμε ένα νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που έχει όλες τις πτυχές που πρέπει να διέπουν αυτό το τόσο κρίσιμο πεδίο της καθημερινότητάς μας.

Επίσης, έχοντας ένα νέο συνεκτικό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έχουμε μια πολύ καλύτερη βάση για τροποποίησή του στο μέλλον, χωρίς να διασπάται η ενότητα των διατάξεων, κάτι το οποίο είναι σημαντικό σε σχέση με αυτά που θα ακολουθήσουν στη συνέχεια της ομιλίας μου.

Δύο γενικά θέματα θα ήθελα να θίξω και δύο ειδικά. Τα δύο πρώτα, τα γενικά: Οδική ασφάλεια. Ακούσαμε πριν πολλούς ομιλητές της Αντιπολίτευσης να καταγγέλλουν ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν είναι αρκετός να αντιμετωπίσει το ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Μα, φυσικά. Είπε κανείς το αντίθετο; Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι μία από τις πτυχές της οδικής ασφάλειας. Εδώ δεν ήσασταν όταν μιλούσε ο Πρωθυπουργός και έλεγε ότι στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας υπάρχουν πολλά άλλα πράγματα, είτε μιλάμε για το ίδιο το οδικό δίκτυο και τους νέους οδικούς άξονες είτε μιλάμε για τα μέσα μαζικής μεταφοράς είτε μιλάμε για την εκπαίδευση στα σχολεία μας είτε μιλάμε για πάρα πολλά ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη χρήση των νέων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων των καμερών; Τα αγνοείτε εσείς ή τα αγνοούμε εμείς; Αντίθετα, είναι πολύ φθηνή αντιπολιτευτική πολιτική να επισημαίνετε το αυτονόητο για να πείτε ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν λύνει όλα τα θέματα της οδικής ασφάλειας.

Ε, λοιπόν, εμείς φέρνουμε το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που αντιμετωπίζει κάποιες πτυχές που θα πούμε στην πορεία και ταυτόχρονα προχωρούμε όλα τα υπόλοιπα, γιατί αυτή Κυβέρνηση έδωσε σε κυκλοφορία το μετρό της Θεσσαλονίκης, αυτή η Κυβέρνηση προχωράει τον οδικό άξονα Πάτρας-Πύργου εκεί που άλλοι έκαναν κατατμήσεις για να παίρνουν οι κολλητοί τους εργολάβοι συγκεκριμένες επτά διαφορετικές εργολαβίες, αυτή η Κυβέρνηση προχωρά τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, αυτή η Κυβέρνηση θα βάλει περίπου χίλια λεωφορεία –ήδη είναι πάνω από τετρακόσια- μέχρι το τέλος του 2026, νέα τεχνολογία στα λεωφορεία μας, περισσότερα δρομολόγια, περισσότερη αξιοπιστία στα δρομολόγια. Αυτή η Κυβέρνηση, λοιπόν, κάνει όλα αυτά τα οποία ενισχύουν το θέμα της οδικής ασφάλειας. Άρα, μη χύνετε εδώ κροκοδείλια δάκρυα γι' αυτό το βασικό ζήτημα.

Επιτρέψτε μου σ' αυτό το σημείο να πω για μία συγκεκριμένη πτυχή που έχει να κάνει με τη χρήση των νέων τεχνολογιών, ιδίως με τη χρήση των καμερών. Είδαμε δύο τραγικά δυστυχήματα - το πρώτο ήταν μοιραίο- με συγκρούσεις με απορριμματόφορο στην πρώτη περίπτωση που έχασε τη ζωή της μία εργαζόμενη του Δήμου Αλίμου και είδαμε και ένα θλιβερό επεισόδιο στην Κυψέλη. Και τα δύο, όμως, τα είδαμε από κάμερες κινητών ή από άλλες κάμερες καταστημάτων.

Ας αφήσουμε, λοιπόν, πίσω όλη την υποκρισία και ας προχωρήσουμε με γενναία βήματα και ας αγκαλιάσουμε την προσπάθεια που κάνει η Κυβέρνηση για την τοποθέτηση καμερών, είτε αυτές αφορούν τους φωτεινούς σηματοδότες είτε αφορούν τα ίδια τα λεωφορεία, όπως είχε ειπωθεί από την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ώστε πράγματι να γνωρίζουμε επίσημα το τι έχει συμβεί κάπου, κάτι το οποίο θα συμβάλει πάρα πολύ και στην αποτροπή.

Ένα δεύτερο γενικό στοιχείο έχει να κάνει με την πολύ μεγάλη αυστηροποίηση των ποινών, ιδίως για ζητήματα που έχουν πολύ μεγάλη κοινωνική απαξία, γιατί είναι ακραία αντικοινωνική συμπεριφορά το να οδηγεί κανείς μεθυσμένος ή να χρησιμοποιεί συνεχώς το κινητό του όταν οδηγεί και να προκαλεί συνεχώς ατυχήματα, μικρά ή μεγάλα, που ενδεχομένως μπορεί να είναι και θανατηφόρα.

Πράγματι η αυστηροποίηση των ποινών, ιδίως για τους υπότροπους, είναι ένας δρόμος που πρέπει να τον βαδίσουμε. Ενδεχομένως να έχει κάποια ζητήματα αναλογικότητας, θα τα δούμε στην πορεία, αλλά η κοινωνία απαιτεί από εμάς να είμαστε τολμηροί και πράγματι να επιβάλουμε πάρα πολύ αυστηρές ποινές γι' αυτές τις ακραίες αντικοινωνικές συμπεριφορές και πραγματικά αξίζουν συγχαρητήρια στην Κυβέρνηση που το τολμά.

Θα αναφέρω και δύο ειδικά θέματα στον χρόνο που μου απομένει, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτον, θα ήθελα πραγματικά να ακούσω από τον Υπουργό αργότερα, όταν καταθέσει ενδεχομένως νομοτεχνικές βελτιώσεις, ότι θα αποδεχτούμε την πρόταση του συλλόγου των ανθρώπων που αντιμετωπίζουν μια καθημερινή περιπέτεια, την αιμοκάθαρση, προκειμένου να μπορούν, όταν έχουν κάποιο τέτοιο άτομο στο όχημά τους, να κυκλοφορούν στις λεωφορειολωρίδες όταν χρειάζεται να πηγαίνουν για την αιμοκάθαρση ή για οτιδήποτε άλλο σχετίζεται με την πρόταση τροποποίησης που σας έχει κατατεθεί και συζητήσαμε και στην επιτροπή. Νομίζω ότι είναι ένα δικαίο αίτημα και θα πρέπει να το αγκαλιάσουμε.

Το δεύτερο θέμα είναι για τα όρια ταχύτητας, κύριε Πρόεδρε. Ακούστηκαν πάρα πολλά για το άρθρο 24, για το όριο των 30 χιλιομέτρων εντός των αστικών ιστών, στις πόλεις και στα χωριά μας. Δεν ακούστηκαν πολλά για τα ανώτατα όρια ταχύτητας.

Εγώ θα ήθελα να επισημάνω μια δική μου σκέψη γι' αυτό το θέμα. Το όριο των 130 χιλιομέτρων στους αυτοκινητόδρομους παραμένει अपараλλαχτο εδώ και δεκαετίες, όμως τα σύγχρονα αυτοκίνητα δεν έχουν ούτε τις ίδιες επιδόσεις ούτε την ίδια οδική συμπεριφορά, συμπεριλαμβανομένου του φρεναρίσματος, με τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν πριν από τριάντα ή σαράντα χρόνια. Επομένως, εγώ θα ήθελα να δω σε μια μελλοντική τροποποίηση –και το θέτω ως τροφή για σκέψη- να έχουμε ιδίως στους αυτοκινητόδρομους με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας υψηλότερα όρια ταχύτητας, ενδεχομένως των 150-160 χιλιομέτρων την ώρα όταν μιλάμε για την αριστερή λωρίδα, 130 χιλιομέτρων στη μεσαία λωρίδα και 90 χιλιομέτρων στην τελευταία από τις τρεις λωρίδες, όταν υπάρχουν τρεις λωρίδες –επαναλαμβάνω- και όχι λιγότερες σε κλειστούς αυτοκινητόδρομους, ώστε να μη γίνονται συλλήβδην όλοι παραβάτες όχι επειδή δεν θέλουν να σεβαστούν το όριο των 130 χιλιομέτρων, γιατί καταλαβαίνουμε όσοι κινούμαστε στον δρόμο ότι πολλά αυτοκίνητα με συνέπεια, με τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κατά τα άλλα, με σοβαρά τεχνικά επιθεωρημένα οχήματα, μπορούν να κυκλοφορούν με ασφάλεια και με 150 χιλιόμετρα την ώρα στους σημερινούς αυτοκινητόδρομους, χωρίς να χρειάζεται να παραβιάζουν συνέχεια τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι πραγματικά είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, έχει τη δική μου ψήφο και σας καλώ να τον ψηφίσουμε μαζί.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Συνάδελφος του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής κ. Μάντζος. Ακολουθούν οι κ.κ. Κυριαζίδης και Κόκκαλης.

Ορίστε, κύριε Μάντζο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν μιλήσω για το σχέδιο νόμου, ένας λόγος μνήμης και σεβασμού και από εμένα οφειλόμενος σε όσους έχασαν τη ζωή τους και σε εκείνους που έχασαν οικογένειες, φίλους, σπίτια, το χωριό τους το ίδιο, τις ζωές τους στο Δίστομο της Βοιωτίας ογδόντα ένα χρόνια πριν μια τέτοια μέρα στη ναζιστική θηριωδία που στέκει πλάι στα Καλάβρυτα, στο Δοξάτο, στην Κανδόνα και σε τόσους ακόμη τόπους μαρτυριών, τεκμήριο της βαρβαρότητας, της φρίκης του πολέμου, των ιδεών του μίσους, του ναζισμού, του φασισμού και όλων τους νοσταλγούν. Η μνήμη είναι ζωντανή στις ιστορίες, στις αφηγήσεις, στα μαθήματα, στις διεκδικήσεις, κυρίως στις διεκδικήσεις που για εμάς παραμένουν ανοικτές και ενεργές όχι μόνο επειδή αυτό το αποφάσισε το συνέδριό μας, αλλά επειδή πιστεύουμε βαθιά ότι πρέπει να αγωνιστούμε όλοι με όλα τα πολιτικά και νομικά μέσα που μας διατίθενται γι' αυτές τις επανορθώσεις, διότι η δημοκρατία θυμάται, η δημοκρατία διεκδικεί και εγγυάται τη μνήμη της ακριβώς για να μην επαναληφθούν οι θηριωδίες και τα σφάλματα και τα εγκλήματα του παρελθόντος.

Ερχόμενος στο σχέδιο νόμου, δύο παρεκβάσεις θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: Πρώτον επειδή άκουσα από τον κύριο Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών νωρίτερα με ένταση να αναρωτιέται ποιοι γράφουν τους λόγους των Βουλευτών μας. Εμείς οι ίδιοι τους γράφουμε και οι συνεργάτες μας και είμαστε υπερήφανοι για τη δουλειά που κάνουμε και περιμένουμε από εσάς τουλάχιστον έναν σεβασμό και μια σύνεση όταν μας απευθύνετε τον λόγο, τουλάχιστον μια αυτοσυγκράτηση, όταν το κόμμα σας στηρίζεται στα αμειβόμενα εργαλεία της Ομάδα Αλήθειας, τουλάχιστον έναν σεβασμό στους συναδέλφους Βουλευτές της Μειοψηφίας που προσπαθούν να κάνουν τη δουλειά τους με αξιώσεις. Ένας λόγος παραπάνω να είστε πιο συνετός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ... (Δεν ακούστηκε)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Επίσης, κύριε Υπουργέ: Είναι δεδομένο ότι η πρότασή σας, την οποία έχετε καταθέσει, έχει αποδοκιμαστεί από την Κυβέρνηση και τον ίδιο τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο. Το «άδειασμα» είναι δεδομένο και καταλαβαίνω ότι είναι μια πικρή εμπειρία για εσάς προσωπικά. Διαχειριστείτε τη με περισσότερη σύνεση και ηρεμία. Βρείτε έναν τρόπο να το κάνετε χωρίς έπαρση, χωρίς αλαζονεία και χωρίς να επιτίθεστε στην Αντιπολίτευση που σας ασκεί πολιτική κριτική.

Δεύτερη παρέκβαση πολύ σημαντική: Θα ήθελα από τον Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών, τον κ. Κυρανάκη, να μου λύσει μια ειλικρινή απορία. Έχω ρωτήσει και τον Υπουργό, τον κ. Δήμα και άλλους συναδέλφους σας στην Κυβέρνηση. Στις 15 Μαρτίου του 2025 ορκιστήκατε Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών. Στις 16 Μαρτίου του 2025 βρεθήκατε στον Σταθμό Λαρίσης για να ενημερωθείτε από πρώτο χέρι για τα συστήματα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο. Μάλιστα, κάνατε και συγκεκριμένες δηλώσεις πως ό,τι μας πλάνησε πρέπει να διορθωθεί και ότι θα εργάζεστε νυχθημερόν για ασφαλείς μεταφορές. Στις 28 Απριλίου του 2025 εσείς προσωπικά πραγματοποιήσατε συνέντευξη Τύπου και εξαγγείλατε σειρά εφαρμογών, μέτρα άμεσης εφαρμογής, δομές ασφαλείας στη σιδηροδρομική γραμμή. Στις 2 Μαΐου του 2025 στη δημόσια τηλεόραση εσείς προσωπικά ενημερώσατε ότι το καλοκαίρι του 2026 θα έχουμε ασφαλή σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Όλα αυτά εσείς, ο Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών.

Κι, όμως, μερικές μέρες μετά, στις 27 Μαΐου, οι συνάδελφοί σας στην Πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας -τριάντα τον αριθμό, ούτε ένας ή μία παραπάνω- υπέβαλαν πρόταση για σύσταση προανακριτικής επιτροπής για τον πρώην Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Καραμανλή, όπου μας ενημέρωσαν πως ο κ. Καραμανλής, που καθόταν σε αυτά τα έδρανα με το ίδιο χαρτοφυλάκιο με εσάς πριν από μερικά χρόνια, δεν είχε τίποτε άλλο, παρά μόνο απλή διοικητική εποπτεία σε ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, που δεν αφορούσε, όπως μας λένε οι συνάδελφοί μας στη Νέα Δημοκρατία, στην Πλειοψηφία, σε θέματα ασφαλείας.

Τι από τα δύο ισχύει, κύριε Αναπληρωτή Υπουργέ Μεταφορών;

Έχετε τελικά, κύριε Υπουργέ, αρμοδιότητα για τα έργα στη γραμμή, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, για τις εφαρμογές, για τις δομές ασφαλείας που εξαγγέλλετε και προβάλλετε; Έχετε αρμοδιότητα τελικά, κύριε Υπουργέ, να μιλάτε για εκσυγχρονισμό και ασφάλεια του σιδηροδρόμου ή και εσείς εποπτεύετε «απλώς», «διοικητικώς»;

Έχετε οποιαδήποτε αρμοδιότητα ελέγχου και άρα και ευθύνη για τον έλεγχο ασφαλείας των σιδηροδρόμων;

Έχετε ευθύνη, όταν μας λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι τα τρένα θα είναι ασφαλή το καλοκαίρι του 2026, μάλιστα έναν χρόνο νωρίτερα από αυτό για το οποίο μας είχε ενημερώσει ο κύριος Πρωθυπουργός στις 2 Μαρτίου του 2025, που μιλούσε για το 2027;

Έχετε τελικά οποιαδήποτε ευθύνη για οτιδήποτε έχετε εξαγγείλει σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων ή απλώς εύχεστε και εσείς, όπως μας λένε οι κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, ότι ευχόταν ο Καραμανλής, όλα αυτά να μη συμβούν στη γραμμή, ασκώντας απλώς μια διοικητική εποπτεία;

Να σας πιστέψουμε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, όταν μας μιλάτε για ασφάλεια στη σιδηροδρομική γραμμή; Και αν ναι, πώς και γιατί να το κάνουμε, όταν οι ίδιοι οι συνάδελφοί σας στα έδρανα της Πλειοψηφίας μάς λένε ότι εσείς απλώς ασκείτε μια διακριτική διοικητική εποπτεία και δεν έχετε οποιαδήποτε ευθύνη για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων;

Αυτό δεν έχει να κάνει με την προσωπική σας αξιοπιστία, κύριε Αναπληρωτή Υπουργέ Μεταφορών και Υποδομών. Έχει να κάνει με την αξιοπιστία όλων μας, με την αξιοπιστία του πολιτικού συστήματος, διότι η Νέα Δημοκρατία προσπαθεί μεθοδικά μήνες τώρα, χρόνια τώρα, να παρουσιάσει το μοντέλο των ανεύθυνων Υπουργών, των Υπουργών που μπορούν να φωτογραφίζονται, να κάνουν δηλώσεις, να απαντήσουν στα social media, να δίνουν συνεντεύξεις Τύπου, μπορούν να τα κάνουν όλα αυτά και να μην έχουν καμία ευθύνη για οτιδήποτε από αυτά. Μπορεί να έχουν αποφασίσει να κόψουν κορδέλες την επομένη για το Κέντρο Τηλεδιοίκησης στη Θεσσαλονίκη και το ίδιο βράδυ που συμβαίνει το εγκληματικό δυστύχημα στα Τέμπη να μην έχουν καμία ευθύνη για όλα αυτά, καμία αρμοδιότητα, παρά μόνο απλή διοικητική εποπτεία.

Εμείς λέμε «όχι» σε αυτό το μοντέλο των δήθεν ανεύθυνων Υπουργών και γι' αυτό ζητήσαμε και ζητούμε τη σύσταση προανακριτικής επιτροπής για την κακοупαγημένη διατάραξη της ασφαλείας των συγκοινωνιών, διότι οι προκάτοχοί σας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών γνώριζαν, κύριε Υπουργέ, είχαν λάβει όλες τις αναγκαίες προειδοποιήσεις, όλα τα σήματα κινδύνου, είχαν συμβεί όλα τα ατυχήματα μπροστά στα μάτια τους, ώστε να γνωρίζουν τον σοβαρό κίνδυνο στο σιδηροδρομικό δίκτυο και, ενώ γνώριζαν, ενώ μπορούσαν και ενώ όφειλαν τελικά και είχαν νόμιμη υποχρέωση να επέμβουν στη γραμμή και να αποσοβήσουν τον κίνδυνο, που οδήγησε τελικά σε πενήντα επτά θανάτους και δεκάδες τραυματισμούς, δεν έκαναν τίποτε.

Έτσι προέκυψε το εγκληματικό δυστύχημα στα Τέμπη, που ναι, είναι εγκληματικό, διότι έρχεται ως αιτιατό μιας σειράς εγκληματικών παραλείψεων που εκτείνονται ως την κορυφή της πυραμίδας στο αρμόδιο Υπουργείο. Και εσείς το γνωρίζετε. Γι' αυτό απεύσατε την πρώτη μέρα ανάληψης των καθηκόντων σας να εξαγγείλετε μέτρα άμεσης εφαρμογής, εφαρμογές που γνωρίζετε και εσείς πως αν λειτουργούσαν θα είχαν σώσει πενήντα επτά συνανθρώπους μας στα Τέμπη. Είναι τόσο ανατριχιαστικά απλό: Θα είχαν σώσει πενήντα επτά συνανθρώπους μας. Το έχουμε πει όλοι αυτό, η ευρωπαϊκή Εισαγγελία, το Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών, η επιτροπή Γεραπετρίτη, ο ΕΟΔΑΣΑΜ, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός στο πρώτο του διάγγελμα, πριν αλλάξει το κεντρικό κυβερνητικό αφήγημα, όλοι το έχουν πει, εκτός από τη Νέα Δημοκρατία που το αμφισβητεί.

Εμείς επιμένουμε και γι' αυτό απαντά και η Νέα Δημοκρατία με τόσο λυσσώδη αντίδραση στην πρότασή μας, με ακρότητες σε νομικό και πολιτικό επίπεδο, με αντιφάσεις, με αντινομίες, με λογικά άλματα. Γνωρίζει ότι η πρότασή μας μπορεί να οδηγήσει εις βάθος και ύψος στη διερεύνηση των πραγματικών αιτιών του εγκλήματος και να υπάρξει πραγματική απόδοση ευθυνών στους αληθινούς υπεύθυνους, όπως απαιτεί η κοινωνία, που ζητά φως, οξυγόνο και αλήθεια μέσα από τους θεσμούς της πολιτείας μας.

Όσον αφορά το σχέδιο νόμου, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και συνάδελφοι, τα τροχαία δυστυχήματα -το είπε και η εισηγητής μας, ο Τάσος Νικολαΐδης- είναι η κύρια αιτία θανάτου για τους νέους μας.

Η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προφανώς και είναι θέμα νοοτροπίας, αλλά είναι και ζήτημα πραγματικό, ζήτημα εφαρμογής κανόνων, είναι ζήτημα σκέψης και πράξης. Ο σεβασμός ως έννοια κερδίζεται, δεν επιβάλλεται. Ναι, μαθαίνεται. Δεν επιβάλλεται. Δεν είναι πανάκεια ο κώδικας. Ούτε καν η αυστηροποίηση των ποινών αρκεί από μόνη της. Και ναι, όλες οι μελέτες δείχνουν ότι ειδικά στον χώρο της οδικής κυκλοφορίας έχουν περιθώριο εφαρμογής και οι εναλλακτικές μέθοδοι έκτισης των ποινών με την κοινωνικά εργασία ειδικά στους οργανισμούς της αυτοδιοίκησης.

Αυτό, όμως, που πρέπει να συμφωνήσουμε είναι ότι, ό,τι και να ψηφίσουμε σήμερα, απαιτούνται έλεγχοι. Τα μέτρα πρέπει να συνοδεύονται από πρόληψη, έλεγχο εφαρμογής, αυστηρούς και συστηματικούς ελέγχους και καταστολή, για να πάψει επιτέλους η ανομία.

Και ναι, τον έλεγχο τον κάνουν εξοπλισμένοι και εκπαιδευμένοι αστυνομικοί, οι οποίοι όμως πρέπει να είναι και επαρκείς σε αριθμό και να είναι αυτή η στελέχωση ανάλογη με τις πραγματικές ανάγκες των δρόμων μας, όχι με τις ανάγκες της υπηρεσίας σε αποστολές.

Και ναι, απαιτείται εκπαίδευση, ήδη, από τη σχολική περίοδο και διά βίου μάθηση όλων των οδηγών και των πεζών στην κυκλοφοριακή αγωγή.

Και φυσικά απαιτούνται επενδύσεις σε υποδομές άρτιες και ασφαλείς για τη συντήρηση του οδικού δικτύου, που σε πολλές γωνιές της πατρίδας μας είναι σε απογοητευτική κατάσταση. Χρειάζομαστε δρόμους ασφαλείς και έχουμε ανάγκη επίσης από σύγχρονες και λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες και μέσα μαζικής μεταφοράς, όπου και εκεί επικρατεί αποκαρδιωτική κατάσταση σε μεγάλες πόλεις. Χρειάζομαστε αναβαθμισμένα μέσα μαζικής μεταφοράς. Καλά είναι τα νέα οχήματα, αναγκαία είναι τα νέα οχήματα, αλλά βασικός πυλώνας είναι το προσωπικό. Υπάρχουν κενά θέσεων εργασίας, γεγονός που επηρεάζει δραματικά τη συχνότητα των δρομολογίων.

Αυτός ο κώδικας πράγματι δεν ήρθε με την επαρκή διαβούλευση που του άξιζε, με ανταλλαγή επιχειρημάτων, με σεβασμό στην αντίθετη άποψη. Όμως ακόμα και έτσι όπως ήρθε, εμείς καταφέραμε μέσα στην αρμόδια επιτροπή και με τη δουλειά που είχε γίνει στην επιτροπή την αρμόδια για τις οδικές μεταφορές με τον εισηγητή μας τον Τάσο Νικολαΐδη, τον Βουλευτή Δράμας και Τομεάρχη Υποδομών και Μεταφορών, να νοηματοδοτήσουμε την έννοια της συναίνεσης, να δείξουμε πώς εννοούμε εμείς τη συναίνεση, καταθέτοντας με τον εισηγητή μας πλήθος προτάσεων. Η συναίνεση για μας δεν είναι λευκή επιταγή. Είναι εντολή για άρτια εφαρμογή των ψηφισθέντων και των προτάσεών μας.

Εμείς μιλήσαμε για τις ανάγκες της κοινωνίας μας, της αυτοδιοίκησης, των μεγάλων δήμων, αλλά και άλλων πόλεων και οικισμών, για την ασφάλεια των πεζών, των μαθητών, των ιδίων των οδηγών και των εργαζομένων. Είδαμε και θρηνήσαμε νεκρούς εργαζόμενους στη λεωφόρο Ποσειδώνος του Δήμου Αλίμου. Είδαμε με φρίκη την επίθεση που δέχτηκε υπάλληλος καθαριότητας του Δήμου Αθηναίων και βρέθηκε στο νοσοκομείο. Αυτά είναι ζητήματα τα οποία πρέπει να τα λύσουμε, προφανώς με έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας, με κανόνες και χωροθέτηση, ακόμα και με σταθερά όρια των κάδων και προστασία των εργαζομένων στους δρόμους.

Θέλουμε το δίπλωμα μικροκινητικότητας για τους ανήλικους, για να έχουν τα παιδιά μας που βρίσκονται στα πατίνια, γνώσεις οδικής ασφάλειας και να έχουν και γνώσεις οδικής συμπεριφοράς.

Θέλουμε και απαιτούμε τον μηδενισμό του φόρου προστιθέμενης αξίας στα κράνη για τους δικυκλιστές.

Διατυπώσαμε προβληματισμούς για την αντιμετώπιση της υπαίθριας διαφήμισης, όπου μονιμοποιούνται μακροχρόνιες συμβάσεις που αφορούν σε δημόσιους χώρους. Είναι προβληματικό ότι μια δημοτική αρχή μπορεί να δεσμεύει τις επόμενες σε βάθος χρόνου.

Καταθέσαμε εκ νέου την πρότασή μας για τη χρήση των λεωφορειολωρίδων από τους οδηγούς των ταξί. Μελέτη ζητήσαμε, όχι δογματικές απόψεις, μελέτη και πιλοτική εφαρμογή με διαρκή αξιολόγηση, ώστε στο τέλος να έχουμε επιτέλους και μια επιστημονική απόφαση πριν νομοθετήσουμε. Έτσι έπρεπε να το έχουμε κάνει. Δεν έχουμε τίποτα από όλα αυτά. Και όχι, δεν λογίζεται ως επιστημονική βάση επαρκής ο ισχυρισμός του Αναπληρωτή Υπουργού κ. Κυρανάκη εις βάρος του προκατόχου Υφυπουργού κ. Οικονόμου για ψηφοθηρικές συνδιαλλαγές με τους επαγγελματίες οδηγούς ούτε είναι μοντέλο διαβούλευσης για το θέμα των λεωφορειολωρίδων και τα ταξί να είμαστε μάρτυρες όλοι μας μιας αντιπαράθεσης του Υπουργού και του Υπουργείου με τους επαγγελματίες, και μάλιστα με προσωπικά χαρακτηριστικά. Η ασφάλεια στους δρόμους, η εξυπηρέτηση των πολιτών, η εργασία των επαγγελματιών οδηγών δεν μπορούν να είναι αντικείμενο εσωκομματικών ξεκαθαρισμάτων λογαριασμών.

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

Οφείλουμε να έχουμε μια ολοκληρωμένη μελέτη και να νομοθετήσουμε αναλόγως.

Κλείνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή σας.

Σε μία χώρα που αντιμετωπίζει ολοένα και περισσότερο προβλήματα κρίσης αξιοπρεπούς διαβίωσης παντού, στη στέγαση, στην υγεία, στις μεταφορές, που οι πολίτες της δεν μπορούν να πάνε εύκολα διακοπές, που βλέπουν την αγοραστική τους δύναμη να μειώνεται, μακριά από τους παιάδες της Κυβέρνησης και τους επαίνους για ένα επίπλαστο success story, στη χώρα που η ΕΛΣΤΑΤ μάς λέει ότι το 26,9% του πληθυσμού, δυο εκατομμύρια επτακόσιες σαράντα χιλιάδες άτομα, κινδυνεύει από φτώχεια και κοινωνικό αποκλεισμό, ποσοστό αυξανόμενο κατά 0,8% από το 2023, στη χώρα που οι ληξιπρόθεσμες φορολογικές οφειλές αυξάνουν συνεχώς -καθημερινά χιλιάδες εργαζόμενοι, μισθωτοί, ελευθεροεπαγγελματίες δεν τα βγάζουν πέρα-, σε αυτή τη χώρα γινόμαστε μάρτυρες μιας διαρκούς αύξησης κοινωνικών ανισοτήτων, με τους πλούσιους να γίνονται πλουσιότεροι και τους αδύναμους να παραμένουν αδύναμοι, περιμένοντας ένα μικρό επίδομα για να τα βγάλουν πέρα.

Σε αυτή την χώρα των διευρυνόμενων ανισοτήτων εμείς έχουμε πάρει μία απόφαση να αγωνιστούμε με όλες μας τις δυνάμεις για δίκαιη ανάπτυξη, κοινωνική δικαιοσύνη, δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές και μεταφορές, με προτάσεις και πρόγραμμα. Και αυτή η συζήτηση εδώ οφείλει να κλείσει με μια κοινή σκέψη σε όσους έχασαν τη ζωή τους, την υγεία τους, την ακεραιότητά τους ή τους ανθρώπους τους στους δρόμους και με μια συλλογική υπόσχεση όλων μας ότι θα κάνουμε ό,τι μας αναλογεί για την ασφάλεια των συμπολιτών μας στους δρόμους, στις θάλασσες, στον αέρα, στον σιδηρόδρομο. Πως θα κάνουμε ό,τι μπορούμε ώστε ένας οδηγός να μπορεί να οδηγεί με υπευθυνότητα και ασφάλεια, ένας πεζός να μπορεί να κινείται με άνεση και ασφάλεια και οι επιβάτες ενός τρένου να ανεβαίνουν στην Αθήνα και να κατεβαίνουν στη Θεσσαλονίκη, ζωντανοί και ασφαλείς.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Τον λόγο τώρα έχει ο ανεξάρτητος Βουλευτής κ. Δημήτρης Κυριαζίδης.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Υπουργέ, συναδέλφισσες και συνάδελφοι, ο κατελθών συνάδελφος έκανε μία ευχή. Μακάρι να υιοθετηθεί από όλους μας. Άλλο η θεωρία, δυστυχώς, και άλλο η πράξη.

Ψηφίζουμε στην Ολομέλεια ένα νομοθέτημα που δεν αφορά μόνο κανόνες και διατάξεις, αλλά ζωές, καθημερινότητα και συνειδήσεις. Το παρόν νομοσχέδιο δεν είναι απλώς μια θεσμική παρέμβαση. Είναι μία προσπάθεια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να αλλάξει νοοτροπίες, να θέσει προτεραιότητες και να συνδιαμορφώσει με τους πολίτες και τους φορείς έναν νέο πολιτισμό οδικής συμπεριφοράς, έναν πολιτισμό που δεν συμβιβάζεται με την αδιαφορία και την απώλεια.

Τα στατιστικά στοιχεία, όπως αυτά προκύπτουν από την ΕΛ-ΣΤΑΤ, είναι συντριπτικά και αποδεικνύουν με μαθηματική ακρίβεια ότι τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν μια διαρκή πληγή για την ελληνική κοινωνία. Δεν θα αναφερθώ σε αριθμούς, έχουν αναφερθεί από όλους σχεδόν τους συναδέλφους. Το ζήτημα έχει να κάνει ιδιαίτερα με τα κίνητρα εκείνα που θα πρέπει να θεσμοθετήσουμε, με την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη πολιτική συναίνεση, όπως διαφάνηκε εν πάση περιπτώσει κατά τη συζήτηση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, την κατανόηση των αρμόδιων φορέων, δηλαδή έναν νέο, σύγχρονο και σαφώς πιο αποτελεσματικό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με έμφαση στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την προστασία της ζωής οδηγών και πεζών και με μακροχρόνιο ορίζοντα.

Το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχοντας λάβει υπόψη τα υπάρχοντα στοιχεία, έχοντας αναλύσει τα πλέον πρόσφατα δεδομένα, έχοντας συμβουλευτεί εξειδικευμένους συγκοινωνιολόγους και έχοντας ενσωματώσει βέλτιστες πρακτικές από χώρες του εξωτερικού παρουσιάζει ένα πλήρες νομικό κείμενο το οποίο, εκτός από μια συνολική αναθεώρηση, εκσυγχρονισμό και επικαιροποίηση του ΚΟΚ με γνώμονα την ασφάλεια, την αποτρεπτικότητα, την αυστηροποίηση συγκεκριμένων ποινών και την απλοποίηση των διαδικασιών, ρυθμίζει και μια σειρά από επιμέρους ζητήματα.

Τα τροχαία ατυχήματα δεν αποτελούν μονάχα ένα σύνολο αριθμών, στατιστικών και ποσοστών, αλλά έχουν ποιοτικό, συχνά μακροχρόνιο αποτύπωμα. Πίσω από κάθε περίπτωση που θα απασχολήσει για λίγα λεπτά ένα δελτίο ειδήσεων ή θα φιλοξενηθεί σε μισή σελίδα μιας εφημερίδας κρύβεται το δράμα μιας οικογένειας και ενός ανθρώπου, συχνά νέου, ο οποίος θα κληθεί να υποστεί επίπονες και μακροχρόνιες θεραπείες, με αποτέλεσμα η ζωή του να πηγαίνει πολλά βήματα πίσω, αναθεωρώντας τον οικογενειακό και επαγγελματικό του προγραμματισμό και όλα τα σχέδια για το μέλλον.

Αρχικά εντοπίζονται οι κυριότερες αιτίες των θανατηφόρων ατυχημάτων, δηλαδή η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η χρήση κινητού τηλεφώνου και η μη χρήση ζώνης ή κράνους. Ως νέο εργαλείο αντιμετώπισης αυτών των αιτιών υιοθετείται η έννοια της υποτροπής, η οποία οδηγεί σε πολλαπλασιασμό του προστίμου και της ποινής στην περίπτωση που η παράβαση θα τελεστεί για δεύτερη ή τρίτη φορά. Συγχρόνως γίνεται κι ο διαχωρισμός στην παράβαση που προκαλεί ή όχι το ατύχημα, με το πρόστιμο και την ποινή να προσαρμόζονται αναλόγως.

Στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του ΚΟΚ είναι και η επέκταση της χρήσης των νέων τεχνολογικών εργαλείων, όπως οι νέες κάμερες σε περισσότερα σημεία, οι οποίες, ήδη, από τον ερχόμενο Σεπτέμβριο θα είναι διασυνδεδεμένες σε ένα ενιαίο πληροφοριακό σύστημα. Για παραβάσεις χαμηλής και μεσαίας επικινδυνότητας οι κυρώσεις στρέφονται στον οδηγό και όχι στο όχημα. Αυτό σημαίνει διοικητικά πρόστιμα, ποινές, αφαίρεση άδειας οδήγησης, αλλά όχι αφαίρεση πινακίδων ή κυκλοφοριακών στοιχείων. Προβλέπεται επίσης ένα σύστημα κλιμάκωσης για τους οδηγούς που επανειλημμένα παρανομούν.

Ιδιαίτερα θετικό θεωρώ το γεγονός ότι οι εκπρόσωποι της Τροχαίας οι οποίοι προσκλήθηκαν και παρευρέθηκαν ως φορείς στην αρμόδια επιτροπή, έχοντας εμπειρία και προσέγγιση από την πρώτη γραμμή, στηρίζουν τις αλλαγές και επιδοκιμάζουν τις προβλέψεις του παρόντος νομοσχεδίου. Βεβαίως από «προσδευτικό» -σε εισαγωγικά- συνάδελφο ακούστηκε ότι οι αστυνομικοί με τα περιπολικά παραβιάζουν τον νόμο, και τα ασθενοφόρα κατ'επέκταση, διότι όταν είναι ανάγκη υποχρεωτικά με φάρους να κινηθούν «παραβιάζουν» -σε εισαγωγικά- αυτό που ισχύει για κάθε πολίτη. Όμως το κάνουν για τη διασφάλιση ζωής.

Από την άλλη πλευρά οφείλουμε να πούμε ότι και εμείς ως νομοθέτες και ως εκτελεστικά όργανα εδώ πάμπολλες φορές είμαστε σε μια διαρκή παράβαση του ΚΟΚ. Το είδαμε, αν θέλετε, και από μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, ανήκοντας μάλιστα και στο προεδρείο, να είναι διασυνδεδεμένος διαδικτυακά με την επιτροπή, να οδηγεί και να μιλάει στο τηλέφωνο. Άρα, λοιπόν, οφείλουμε και εμείς εδώ μέσα πρώτα-πρώτα να τηρούμε και να εφαρμόζουμε τον νόμο.

Μέσα σε ένα νέο και διαρκώς μεταβαλλόμενο επιχειρησιακό τοπίο που χαρακτηρίζεται από ραγδαία αύξηση της κίνησης, νέα μέσα μετακίνησης και αυξημένη πολυπλοκότητα, ο νέος ΚΟΚ έρχεται να καλύψει τα υπάρχοντα κενά και να εγγυηθεί την ασφαλή συνύπαρξη όλων στον δρόμο.

Τέλος, ένα σημείο από το σημερινό νομοσχέδιο που θεωρώ ότι χρήζει βελτιώσεων είναι η εισαγωγή προβλέψεων για ένταξη μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία. Η παιδεία κάθε είδους, της οδικής ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης, οφείλει να ξεκινά από μικρές ηλικίες, στις οποίες ο βαθμός αφομοίωσης είναι ακόμα μεγαλύτερος. Η κυκλοφοριακή αγωγή αποτελεί αναγκαίο πυλώνα της οδικής ασφάλειας, συνιστά τη διαμόρφωση κυκλοφοριακής συνείδησης προκειμένου να λειτουργούμε υπεύθυνα ως οδηγοί, ως πεζοί, ως συνεπιβάτες, ως ποδηλάτες. Τα παιδιά μας πρέπει να μάθουν από μικρή ηλικία το πώς πρέπει να συμπεριφέρονται σωστά στον δρόμο ως οδηγοί, ως πεζοί, ως ποδηλάτες, να διδαχθούν τους κυκλοφοριακούς κανόνες και να ενημερωθούν για τις νομικές αλλά και τις κοινωνικές συνέπειες αν δεν τηρούν τον νόμο.

Η κυκλοφοριακή αγωγή μέσα από τη μύηση των παιδιών στην κατάλληλη οδική συμπεριφορά, με θεωρητικό αλλά και βιωματικό τρόπο, είναι ένα σύντομο και ασφαλές μονοπάτι για να μπορούν σήμερα να προστατεύσουν τον εαυτό τους στον δρόμο, συνεπίζοντας παράλληλα και εμάς τους μεγάλους όποτε παρεκκλίνουμε από τα ίδια μας τα διδάγματα και αύριο να εξελιχθούν σε ευσυνείδητους οδηγούς και χρήστες του οδικού δικτύου.

Όλα τα παραπάνω έχουν ιδιαίτερη σημασία, αν αναλογιστεί κανείς ότι τα παιδιά βγαίνουν στους δρόμους πριν από την ενηλικίωση. Και, βεβαίως, μιλάμε για μια γενιά μελλοντική, την οποία δεν θα πρέπει να την αφήσουμε στην τύχη χωρίς πρόνοια από την πολιτεία.

Πέρα, όμως, από την αναδιαμόρφωση του ΚΟΚ εξίσου σημαντικό είναι και το πεδίο εφαρμογής, δηλαδή στο σύνολο του εθνικού οδικού δικτύου. Αναμφίβολα τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας έχουν υλοποιηθεί μεγάλα οδικά έργα πνοής, που μεταμόρφωσαν τον οδικό χάρτη σε μια πληθώρα σημείων ανά την επικράτεια, προσφέροντας άνεση, ασφάλεια, μειώνοντας το κόστος μετακίνησης και εκμηδενίζοντας τις αποστάσεις.

Έτσι, λοιπόν, οφείλουμε να κάνουμε την αναφορά, να αποδεχτούμε συγκεκριμένα γεγονότα.

Θα έλεγα βεβαίως ότι υπάρχουν και κενά. Ένα εξ αυτών, που ίσως είναι και από τις σημαντικότερες ελλείψεις, είναι η απουσία εναλλακτικών συνδέσεων, στην οποία, δυστυχώς, βρίσκεται και η Περιφερειακή Ενότητα Δράμας. Έχει το θλιβερό προνόμιο να αποτελεί τη μοναδική πρωτεύουσα περιφερειακής ενότητας, την οποία διασχίζει η Εγνατία Οδός, αλλά δυστυχώς η Δράμα ακόμη δεν είναι συνδεδεμένη. Ελπίζουμε, κύριε Υπουργέ, όπως έχει δεσμευτεί η Κυβέρνηση, μέχρι τέλος του χρόνου να έχουμε τον ανάδοχο.

Κυρίες και κύριοι, ο στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι σαφώς και καθαρά να διασφαλίσουμε τη συμμόρφωση των οδηγών, να επιβάλλονται ποινές που είναι δίκαιες και αναλογικές ως προς τη σοβαρότητα και την επικινδυνότητα, κάθε παράβαση να εξασφαλίζεται με την επιβολή βεβαίως του αντίστοιχου προστίμου, έτσι ώστε να ενισχύεται, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός, ένα ασφαλές οδικό δίκτυο.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, σας καταθέτω εκ νέου το αίτημα του Πανελληνίου Συνδέσμου Νεφροπαθών έτσι ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά τους όταν οι ίδιοι βρίσκονται σε κίνδυνο. Το καταθέτω εκ νέου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Δημήτριος Κυριαζίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ευχαριστώ για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Βασίλειος Κόκκαλης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε ένα πολύ σημαντικό

νομοσχέδιο για το οποίο -πρέπει να το πούμε- διαχρονικά ως πολιτεία έχουμε αποτύχει. Έχουμε αποτύχει στην οδική ασφάλεια. Είναι λύση μόνο η αυστηροποίηση; Όχι, δεν είναι η λύση. Η λύση είναι η πρόληψη σε συνδυασμό και με την αυστηροποίηση των ποινών.

Ένας ο οποίος έχει αυτοκίνητο, οδηγεί και θα πει μεθαύριο, θα σκεφτεί, επειδή αυστηριοποιήθηκαν οι διατάξεις; Όχι. Το ζητούμενο είναι να υπάρχει η παιδεία και η κουλτούρα, ώστε αυτός ο οποίος οδηγεί να γνωρίζει ότι η κατανάλωση αλκοόλ θα προκαλέσει και τον θάνατο.

Όλα αυτά δεν λύνονται με αποσπασματικά μέτρα. Το συνηθίζετε ούτως ή άλλως αυτό, όταν θέλετε να ξεφύγετε από την επικαιρότητα, να λαμβάνετε μέτρα καθαρά αποσπασματικά και όχι μέτρα ουσίας, όπως η υποχρεωτική ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής από το δημοτικό, όπως η μετεκπαίδευση των οδηγών στα διπλώματα, τις άδειες οδήγησης -όχι δώσαμε μία φορά για δίπλωμα και μετά τέλος-, όπως και η επιδότηση του κράτους για τα δίκυκλα.

Συνεπώς, πάνω απ' όλα πρέπει να μάθει το νέο παιδί την κυκλοφοριακή αγωγή, την κουλτούρα και μετά να και στην αυστηροποίηση των ποινών που έχουν να κάνουν με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Δράττομαι της ευκαιρίας, λόγω της ομιλίας του Πρωθυπουργού πριν από λίγες ώρες εδώ από αυτό το Βήμα -μας αιφνιδίασε, είχε να έρθει πολύ καιρό-, ο οποίος είπε επί λέξει -θα χρησιμοποιήσω το γραπτό για να το αποδώσω επακριβώς- «Έφτασε επιτέλους η ώρα να κοιταχτούμε στον καθρέφτη. Είμαστε στις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη σε νεκρούς από τροχαία». Πράγματι έτσι είναι.

Στον καθρέφτη αυτόν μόνο αυτό είδε; Το οικονομικό σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ, το οποίο εκτυλίχθηκε μπροστά στα μάτια τους, στην αυλή τους, στη μύτη τους, σύμφωνα με το οποίο καταχράστηκαν χιλιάδες ευρώ ευρωπαϊκά χρήματα, δεν το είδε σε αυτόν τον καθρέφτη;

Σε αυτόν τον καθρέφτη δεν είδε τη συγκάλυψη στο θέμα των Τεμπών, με μία πρόταση παρωδία την οποία συνέταξε σίγουρα το νομικό επιτελείο του κ. Καραμανλή για την παράβαση καθήκοντος; Καλό θα ήταν, αφού λέμε για Τέμπη, κάποια στιγμή να κάνουμε χρήση και της διάταξης που ψηφίστηκε το 2011 -ήταν ο νόμος Καστανίδη- για το τριμελές γνωμοδοτικό συμβούλιο. Κάτι θα ξέρουν οι δικαστές παραπάνω από εμάς.

Συνεχίζω. Στον καθρέφτη αυτόν δεν είδε ο κύριος Πρωθυπουργός τη μείωση της αγοραστικής δύναμης στους πολίτες; Τη μεγάλη διαφορά που υπάρχει από το χωράφι στο ράφι; Δεν είδε το οξύτατο στεγαστικό πρόβλημα το οποίο αντί να το λύσει με ουσιαστικά μέτρα, φτιάχνει ιστοσελίδες; Λες και θα μειωθούν τα ενοίκια ή θα βρει ο κόσμος σπίτια από ιστοσελίδες, από επικοινωνιακά ξεκάθαρα προτάγματα.

Στον καθρέφτη άλλωστε δεν είδε την κατάντια της δημόσιας υγείας; Και μάλιστα πριν ο Υπουργός Υγείας ανέφερε αποστολή φαρμάκων στο σπίτι. Μα, όπως μας ενημέρωσε ο τομεάρχης, θα γίνεται με ιδιωτική εταιρεία. Δεν τα είδε όλα αυτά στον καθρέφτη του ο Πρωθυπουργός. Όπως άλλωστε δεν είδε και θέλω να ρωτήσω και εσάς, κύριε Υπουργέ, εάν είδατε το ETCS. Το είδε κάποιος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπάρχει το ETCS; Το είδατε; Είναι σε λειτουργία; Είναι σε λειτουργία τώρα αυτήν τη στιγμή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω κάνει ανακοινώσεις γι' αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Γιατί δεν απαντάτε; Είναι σε λειτουργία έστω και σε ένα μέτρο λειτουργικό ETCS;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω κάνει ανακοινώσεις γι' αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εάν πείτε ναι, εγώ θα ζητήσω συγγνώμη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω κάνει ανακοινώσεις γι' αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι ή όχι; Υπάρχει ETCS, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω κάνει ανακοινώσεις γι' αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Οι ανακοινώσεις που κάνατε ήταν fake. Δεν υπάρχει. Εκτός αν αποδείξετε...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καθόλου fake.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ακούστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επί ΣΥΡΙΖΑ πόσο ETCS είχαμε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Αφήστε τώρα τα «επί ΣΥΡΙΖΑ». Αυτά στην Ομάδα Αλήθειας. Αφήστε τα «επί ΣΥΡΙΖΑ».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πόσο είχαμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κύριε Υπουργέ, θα σας δώσω τον λόγο μετά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Είστε έξι χρόνια. Και βγήκατε πριν από ενάμιση μήνα και λέτε ότι υπάρχει ETCS;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ήταν 0%.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μπορείτε να ενημερώσετε τον ελληνικό λαό σήμερα και να πείτε: «Υπάρχει σε λειτουργία το ETCS έστω σε ένα χιλιόμετρο Αθήνα-Θεσσαλονίκη»; Ναι ή όχι; Υπάρχει; Θα ζητήσω συγγνώμη σε διαφορετική περίπτωση. Λειτουργικό ETCS στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν υπάρχει. Ούτε εσείς το βλέπετε στον δικό σας καθρέφτη.

Τι καθρέπτης είναι αυτός, κύριε Παναγιωτόπουλε; Προφανώς βλέπουν ό,τι τους συμφέρει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά μόνο επί του θέματος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο κ. Κόκκαλης που κάνει τον εξυπνο και πιστεύει ότι παρέδωσε στην πατρίδα μας επί όποιου κόμματος ήταν, εν πάση περιπτώσει, μέλος το 2019 -δεν θυμάμαι αν ήταν η περίοδος που ήσασταν με τον ΣΥΡΙΖΑ ή με τους Ανεξάρτητους Έλληνες ή κάπου αλλού...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Καλά, άστα αυτά τώρα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, δεν τα αφήνω καθόλου.

Όπου εν πάση περιπτώσει σαν γυρολόγος εκείνη την περίοδο κάνατε καριέρα, πιστεύετε ότι θα πείσετε αυτούς που μας ακούνε ότι παραδώσατε κάτι ολοκληρωμένο και άψογο. Να ενημερώσω, λοιπόν, τον ελληνικό λαό ότι η κυβέρνηση την οποία στηρίζατε τότε παρέδωσε στη χώρα στον σιδηρόδρομο 0% ETCS.

Λοιπόν, το ETCS για να λειτουργήσει χρειάζεται δύο στοιχεία. Χρειάζεται το ETCS on board, δηλαδή αυτό που είναι πάνω στα τρένα, και χρειάζεται και ETCS παρατρόχιο, αυτό το οποίο εγκαθίσταται πάνω στις γραμμές. Σήμερα, λοιπόν, έχουμε στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη 80% παρατρόχιο και τη στιγμή που μιλάμε -γιατί κάθε μέρα παίρνω ενημέρωση για το πόσα τρένα έχουν το ETCS on board- το σύνολο των αμαξοστοιχιών έχουν εγκατεστημένο αναταγμένο ETCS που λειτουργούν στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη και μας μένουν ακόμη έξι αμαξοστοιχίες, για να τελειώσουμε πριν από την προθεσμία του Σεπτεμβρίου.

Τον Σεπτέμβριο τελειώνει η σύμβαση με τη Hitachi Rail. Εμείς, λοιπόν, τρέχουμε -κάθε μέρα παίρνω ενημέρωση γι' αυτό- για να μπορέσουμε αρχές Ιουλίου να έχει το σύνολο των αμαξοστοιχιών on board ETCS. Και έτσι, λοιπόν, η ΡΑΣ, η οποία θα αλλάξει σε λίγες μέρες διοίκηση, θα μπορέσει να κάνει επιτέλους αυτό το οποίο δεν έκανε τους προηγούμενους μήνες, να κάνει τα integration tests, να κάνει τη δουλειά της για να μπορέσουμε να δούμε λειτουργικά πλέον, όπως είδαμε στην πιλοτική λειτουργία πριν από έναν μήνα, αν η αυτόματη πέδηση του ETCS λειτουργεί στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Αυτά τα κάνουν εμείς. Εσείς παραδώσατε 0%. Άρα, λοιπόν, η αυτόματη πέδηση χρειάζεται και τα δύο. Εμείς προχωρήσαμε και

τα δύο. Η Θεσσαλία, στην οποία εκλέγεστε κι εσείς, μέχρι Αύγουστο 2026 θα έχει αποκατασταθεί πλήρως με νέο τεχνολογικό εξοπλισμό του ETCS, αυτόν τον οποίο κατέστρεψε η πιο σφοδρή κακοκαιρία των τελευταίων τριακοσίων ετών, που λέγεται "Daniel", θα έχουν μπει καινούργια συστήματα παντού, ώστε να έχουμε στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη αυτό το οποίο δεν παραδώσατε εσείς.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Για μισό λεπτό, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τι να πείτε; Να πείτε τι;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Θ' ακούσεις τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Παρακαλώ στον πληθυντικό και έχετε ένα λεπτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Με την προτροπή του Προέδρου, ναι, πράγματι, στον πληθυντικό.

Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν ήμουν αμειβόμενος από κόμμα, έτσι; Να το ξεκαθαρίζουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Από κόμμα ήσασταν.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Δεν ήμουν αμειβόμενος από κόμμα. Ήμουν ελεύθερος επαγγελματίας, πρώτον, και είμαι, κύριε Υπουργέ.

Δεύτερον, με τίμησε ο λαός με ψήφο, όχι με διορισμό.

Και τρίτον, μόλις παραδεχτήκατε ότι σήμερα που μιλάμε δεν υπάρχει σε λειτουργία το ETCS. Σήμερα που μιλάμε υπάρχει; Όχι. Το βίντεο που δείξατε πριν δύο μήνες ήταν το βίντεο από το 2019. Σήμερα που μιλάμε, έξι χρόνια εσείς στην Κυβέρνηση, δεν μπορείτε να πείτε αν υπάρχει σε λειτουργία, γιατί δεν υπάρχει.

Και αφού είπατε για την περιφέρειά μου, να σας πω ότι για την αποκατάσταση ζημιών από τον "Daniel", Παλιοφάρσαλα - Κρανώνα κόστισε 37 εκατομμύρια. Αυτά τα ξέρετε, κύριε Υπουργέ; Για τριάντα χιλιόμετρα. Και για εκατόν δέκα χιλιόμετρα, Τιθορέα - Δομοκό, είχε κοστίσει 25 εκατομμύρια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ίδιες εργασίες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ε, μη δημιουργούμε εντυπώσεις, μπορεί να ήταν διαφορετικού μεγέθους εργασίες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Άρα κλείνω: Το συμπέρασμα ποιο είναι, κύριε Πρόεδρε; Ότι σήμερα που μιλάμε δεν υπάρχει σε λειτουργία το ETCS.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να υποβάλει ο κ. Κόκκαλης τις εργασίες οι οποίες συμπεριλαμβάνονται σε κάθε σύμβαση, για να μπορέσει το Σώμα να κρίνει, αν συγκρίνεται η ίδια σύμβαση με δεύτερη σύμβαση. Παρακαλώ να τις υποβάλετε. Τις έχετε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στον κοινοβουλευτικό έλεγχο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας κάνω εγώ κοινοβουλευτικό έλεγχο, κύριε Κόκκαλη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Υπεύθυνος είναι ο υπόδικος στην 717.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας κάνω εγώ κοινοβουλευτικό έλεγχο; Έχετε τις συμβάσεις; Μας κατηγορείτε για κάτι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τις έχουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν τις έχετε. Καταθέστε τις!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Στον κοινοβουλευτικό έλεγχο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν κάνουμε εμείς κοινοβουλευτικό έλεγχο προς εσάς, κύριε Κόκκαλη, έχετε μπερδευτεί. Τις έχετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Θα διαρκέσει πολ-

λές ώρες η συνεδρίαση, μπορεί να τις καταθέσει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τις έχετε τις συμβάσεις; Καταθέστε τις. Δεν τις έχετε. Μάλιστα. Τσάμπα μάγκας.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Εσύ είσαι τσάμπα μάγκας. Αυτά αλλού, όχι σ' εμένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Λοιπόν, συνεχίζουμε με την κ. Βέττα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν αναφερθώ αναλυτικά σε σημεία του σημερινού νομοσχεδίου, πρέπει να εστιάσουμε σε μερικά στοιχεία που αναδεικνύουν την αναγκαιότητα συνολικής αναβάθμισης της οδικής κουλτούρας στη χώρα μας, επισημαίνοντας εξ αρχής πως η αμοιβαία και παράλληλη έμφαση, αφενός στην πρόληψη και την εκπαίδευση των πολιτών και αφετέρου στον συνεταισμό των παραβατών, συνιστά τη μόνη ωφέλιμη, μακροπρόθεσμη και αποτελεσματική λύση για την ασφάλεια στους δρόμους της χώρας.

Η Ελλάδα βρίσκεται στην τέταρτη χειρότερη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα, με εξήντα τρεις θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκους, μετά τη Ρουμανία, Βουλγαρία και την Κροατία. Η θέση της χώρας είναι ενδεικτική των χρόνιων προβλημάτων οδικής ασφάλειας που αντιμετωπίζουμε, όπως η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, η υπερβολική ταχύτητα και η χαμηλή συμμόρφωση με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Το 2023, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, ο φόρος αίματος που πληρώθηκε στην ασφάλτο έφτασε στους εξακόσιους είκοσι επτά νεκρούς, ενώ για το 2024 οι θάνατοι δυστυχώς από τροχαίες συγκρούσεις ανέρχονται με προσωρινά στοιχεία στο αρνητικό ρεκόρ των εξακοσίων εξήντα πέντε θανάτων.

Λύνει το πρόβλημα ο νέος ΚΟΚ που συζητάμε σήμερα; Δυστυχώς αποδεικνύεται κατώτερος των προσδοκιών μας, όπως κατώτερη των περιστάσεων αποδεικνύεται η Κυβέρνηση, καθώς αδυνατεί να σκεφτεί ολιστικά. Η θεσμοθέτηση εξαντλητικών προστίμων, με εμφανή τη δυσαναλογία μισθού - διοικητικών κυρώσεων, δείχνει ξεκάθαρα ότι τα πρόστιμα επιδιώκουν να λειτουργήσουν μόνο τιμωρητικά και όχι παιδευτικά. Η Κυβέρνηση για μια ακόμη φορά επιλέγει την εύκολη λύση της καταστολής και δεν επενδύει στην πρόληψη, την εκπαίδευση, την αλλαγή νοοτροπίας, τη βελτίωση των υποδομών.

Οι ρυθμίσεις του προτεινόμενου νέου ΚΟΚ δεν αφορούν στη διαμόρφωση μιας νέας κουλτούρας ασφαλούς οδήγησης του οδηγού για τον ίδιο και τους γύρω του, αλλά στην απόδοση ατομικής ευθύνης κι εδώ, η οποία προτάσσεται έναντι της ευθύνης της πολιτείας.

Ειδικότερα, στο νομοσχέδιο δεν υπάρχει καμία αναφορά στην ανάγκη διαρκούς επιμόρφωσης των οδηγών ούτε καμία πρόβλεψη στις προτεινόμενες διατάξεις για αξιοποίηση των εσόδων από τα διοικητικά πρόστιμα, στην κατεύθυνση δηλαδή της πρόληψης και της βελτίωσης των συνθηκών οδήγησης.

Παράλληλα, δεν διευκολύνεται ούτε επιβραβεύεται η υπεύθυνη οδική συμπεριφορά και ενώ όλοι παραδεχόμαστε ότι το κράνος και οι ζώνες σώζουν ζωές και σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ τη χρήση κράνους μειώνει την πιθανότητα να πεθάνει ο οδηγός κατά 70%, ακόμα περιμένουμε από την Κυβέρνηση τη μείωση, ή και την κατάργηση θα έλεγα ακόμη, του 13% του ΦΠΑ για την προμήθεια και αντικατάσταση του κράνους και του εξοπλισμού προστασίας.

Επίσης δεν χρηματοδοτείται επαρκώς η τοπική αυτοδιοίκηση για την κατασκευή ή βελτίωση των οδικών της υποδομών, ενώ παρουσιάζονται μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση μεγάλων οδικών δικτύων, όπως η σημαντική καθυστέρηση ενός κρίσιμου οδικού έργου, του ΒΟΑΚ, του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, που θέτει σε κίνδυνο και τη χρηματοδότησή του από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Παράλληλα, προκύπτουν μερικά ερωτήματα σχετικά με τις προτεινόμενες διατάξεις. Πώς μπορεί να εφαρμοστεί σωστά, παραδείγματος χάριν, το μέτρο της μειωμένης ταχύτητας χωρίς την προμήθεια και εγκατάσταση ειδικής σήμανσης και χωρίς επαρκές αστυνομικό προσωπικό για την επιτήρηση του ορίου; Πώς

μπορεί να αντιμετωπιστεί η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ουσιών χωρίς την απαραίτητη υλικοτεχνική υποδομή;

Επιπρόσθετα, θέλω να αναφερθώ σε ειδικότερα σημεία του νομοσχεδίου. Η διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, το άρθρο 2 δηλαδή του νομοσχεδίου, επιχειρείται κατά τρόπο αποσπασματικό. Ο προτεινόμενος ΚΟΚ δεν προσφέρει λύσεις που να εξασφαλίζουν τη βιώσιμη συμβίωση των διαφορετικών κατηγοριών, δηλαδή των πεζών και των οδηγών οχημάτων, ούτε συνοδεύεται από μέτρα για την ουσιαστική ενίσχυση των δημοσίων συγκοινωνιών, τη δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων, τη δημιουργία νόμιμων χώρων στάθμευσης εκτός δρόμου.

Για την περίπτωση των τροχόσπιτων και την πρόχειρη, ατελής-σφορη και αντιπαραγωγική σας παρέμβαση –τα έχουμε πει δηλαδή και στις επιτροπές– να πω μόνο ότι τα έξι μέτρα μήκος τα οποία επιτρέπονται περιορίζουν υπέρμετρα τη στάθμευση, αφήνοντας εκτός ελεύθερης στάθμευσης το 90% των αυτοκινούμενων σε κυκλοφορία, που είναι τα 7,5 μέτρα. Ελπίζω μέχρι το τέλος της συζήτησης να το πάρετε πίσω αυτό, κύριε Υπουργέ.

Οι άνθρωποι που επισκέπτονται από το εξωτερικό τη χώρα μας με τα τροχόσπιτά τους αλλά και οι συμπολίτες μας που προτιμούν αυτό το είδος διακοπών δεν ξέρουν πλέον πού να σταθμεύσουν λόγω της απρονοησίας σας. Δεν γίνεται να απαγορεύετε στα τροχόσπιτα να σταθμεύουν, την ώρα μάλιστα που δεν υπάρχει μέριμνα και για τη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, ήτοι δηλαδή νόμιμων σημείων στάθμευσης και εγκατάστασης.

Όπως έχω τονίσει και στις επιτροπές, η δημιουργία των ανωτέρω χώρων με χρηματοδότηση της τοπικής αυτοδιοίκησης, αφενός διασφαλίζει τα δικαιώματά τους και τη συμμόρφωσή τους με την νομοθεσία, αφετέρου προστατεύει το περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια των πολιτών, ενισχύοντας παράλληλα την ισότιμη και δίκαιη, περιφερειακή, βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, προς όφελος των τοπικών κοινωνιών και του τουρισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΚΟΚ από μόνος του δεν μπορεί να φέρει την άνοιξη στον χώρο της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς συνύπαρξης πεζών και οχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας. Χρειάζεται να επενδύσουμε στον άνθρωπο και τις υποδομές με στρατηγική βασισμένη στην πρόληψη. Χρειάζεται να αλλάξουμε την προτίμηση του Έλληνα προς το αυτοκίνητο και να βελτιώσουμε την εμπιστοσύνη του στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Η ασφάλεια στους δρόμους πρέπει να βασίζεται όχι μόνο στον φόβο της τιμωρίας, αλλά σε μια νέα κουλτούρα οδήγησης, καθώς και στην τεχνολογία, που μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο στην πρόληψη. Ο εφοδιασμός της τροχαίας με σύγχρονα και κατάλληλα τεχνολογικά μέσα θα διευκολύνει την εποπτεία και την εφαρμογή των ρυθμίσεων.

Τέλος, η βιώσιμη κινητικότητα και η διαρκής επιμόρφωση των οδηγών μπορούν να αποτελέσουν τους βασικούς άξονες μιας σύγχρονης πολιτικής για την οδική ασφάλεια.

Κλείνοντας να πω το εξής: Το ζήτημα της αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας και της μείωσης των τροχαίων δυστυχημάτων και ατυχημάτων, μας αφορά όλους.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ)

Επομένως, χρειάζεται ένα εθνικό σχέδιο, το οποίο σήμερα απουσιάζει που να στοχεύει στη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία, ένα σχέδιο που να εξασφαλίζει ασφαλείς δρόμους, υπεύθυνους οδηγούς μέσω της δια βίου κυκλοφοριακής παιδείας και δικαίους κανόνες για όλους. Χρειάζεται να προχωρήσουμε σε αλλαγές στις αξίες, στη συμπεριφορά και τις πεποιθήσεις μας, προκειμένου να κάνουμε το αναγκαίο βήμα για την εξέλιξή μας, σε μια κοινωνία που θα σέβεται και θα υπολογίζει το δικαίωμα όλων σε ένα ασφαλές οδικό περιβάλλον, συμμετέχοντας, όλοι μας, από κοινού, προς αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ – Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο κ. Παναγιωτόπουλος Ανδρέας από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να πω με τη σειρά μου ότι σήμερα είναι ημέρα μνήμης για τη ναζιστική θηριωδία της Σφαγής του Διστόμου στις 10 Ιουνίου του 1944. Βεβαίως, εκεί είναι το μεγαλείο της ναζιστικής θηριωδίας, αλλά και της φασιστικής αντίληψης, είτε υποβόσκουσας είτε φανεράς και ορθώς βεβαίως, το εκλογοδικείο απέπεμψε εκλεγμένους Βουλευτές από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, οι οποίοι είτε σιωπηρά είτε φανερά, εφάπτονται ή άπτονται της φασιστικής ιδεολογίας.

Εν προκειμένω, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που φέρνει σήμερα η Κυβέρνηση προς ψήφιση μετά από πέντε μήνες που είχε αναρτηθεί για τη διαβούλευση, έρχεται καθυστερημένα και ύστερα από έξι χρόνια διακυβέρνησης με δειλές αλλαγές για την βιώσιμη κινητικότητα συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και με αρκετά περιθώρια για βελτίωση, όπως φάνηκε και στη συζήτηση με τους φορείς.

Αν και γίνεται μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού του κώδικα, δυστυχώς η συγκεκριμένη δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στο δικαίωμα του κάθε πολίτη για ασφαλή, βιώσιμη και δίκαιη μετακίνηση.

Στο θέμα των μεταφορών αυτή η Κυβέρνηση δεν τα πάει και πολύ καλά. Το έχουμε δει με τα τρένα, το βλέπουμε και με τους καθημερινούς θανάτους από τα τροχαία στους δρόμους.

Το 2023 καταγράφηκαν έντεκα χιλιάδες διακόσια ένα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα με εξακόσιους νεκρούς και χιλιάδες τραυματίες. Δηλαδή, είχαμε περίπου 25% περισσότερους θανάτους από τον μέσο όρο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως απάντηση σε αυτό το πρόβλημα, ο νέος κώδικας εστιάζει κατ' αρχάς στα υπέρογκα πρόστιμα, τα οποία η Κυβέρνηση θεωρεί ότι θα λειτουργήσουν αποτρεπτικά. Στην πρώτη υποτροπή για κάθε χρήση κράνους, ο οδηγός λαμβάνει πρόστιμο 1.000 ευρώ και εκατόν ογδόντα μέρες αφαίρεση αδειας και πινακίδων. Βεβαίως, προκύπτουν εύλογα ερωτήματα από αυτό το θέμα.

Το πρώτο αφορά στον έλεγχο και την εφαρμογή της νομοθεσίας, μια παθογένεια που συναντάμε και σε άλλους τομείς του κράτους, όπως στον έλεγχο των εργασιακών συνθηκών, στον έλεγχο των συμβάσεων του κράτους προς τους ιδιώτες και ένα σωρό άλλους. Έχουμε τροχονομική αστυνόμευση με σύγχρονα μέσα και ισότιμη εφαρμογή του νόμου; Εύκολα μπορούμε να απαντήσουμε και να πούμε «όχι». Με ποιον τρόπο λοιπόν, θα εφαρμοστεί ο νέος κώδικας;

Το δεύτερο αφορά σε ένα καθεστώς ποινών που αγνοεί εντελώς τα εισοδήματα των πολιτών, όταν ένας άνεργος ή ένας χαμηλόμισθος καλείται να πληρώσει ένα τέτοιο ποσόν και δη αν είναι και επαγγελματίας. Τι επαγγελματίας; Μεροκαματιάρας! Αν θέλουμε μια κυκλοφοριακή δικαιοσύνη και όχι ένα τυφλό και τιμωρητικό σύστημα, τα πρόστιμα θα έπρεπε να είναι χαμηλότερα και αναλογικά των εισοδημάτων για να μπορούν να επιβάλλονται ευκολότερα από τους αστυνομικούς και να μπορούν να εισπράττονται, προκειμένου πραγματικά να παρακολουθείται η κυκλοφορία και να μη μένει στα χαρτιά η εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σαφώς, εδώ μπαίνει ένα κεφαλαιώδες πρόβλημα, η παντελής απουσία οποιασδήποτε στρατηγικής για την πρόληψη και την οδηγική παιδεία. Αυτό αφορά από το μικρό παιδί μέχρι τον μεγάλο, αλλά και την ίδια την Αστυνομία, τα ίδια τα όργανα της τροχαίας, όπου και αυτά δεν είναι μόνο για να κόβουν ένα χαρτί και να μοιράζουν κλήσεις και πρόστιμα, αλλά να καθοδηγούν, να εκπαιδεύουν τον οδηγό.

Πού είναι η πρόβλεψη για την υποχρεωτικότητα του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία; Πού είναι η επένδυση σε καμπάνιες ενημέρωσης καθ' όλη την έκταση της δημόσιας ζωής και της κοινωνικής ζωής; Πού είναι η ενίσχυση της κουλτούρας σεβασμού στον δρόμο; Η ασφάλεια δεν μπορεί να κτιστεί πάνω στην καταστολή –αγαπημένη επιλογή βέβαια της Κυβέρνησης– αλλά μέσω της παιδείας και της ευαισθητοποίησης. Διότι η καταστολή, τα μέτρα και τα πρόστιμα, είδαμε και στην πανδημία πόσο απέδωσαν, αντί της ευαισθητοποίησης του κόσμου, της ενεργοποίησης και της πειθούς.

Το μόνο που βλέπουμε στον κώδικα είναι ένα πλέγμα αυστηρότητας, μια κατασταλτική προσέγγιση που εστιάζει στον οδηγό

και όχι στο συνολικό οικοσύστημα της κυκλοφορίας: Στο πεζοδρόμιο, τον ποδηλάτη, το παιδί, τον ηλικιωμένο, τα ΑΜΕΑ. Αυτό είναι επικίνδυνο και πιθανώς ανεφάρμοστο.

Κάτι ακόμη εξίσου σημαντικό: Η Κυβέρνηση αρνείται να αναγνωρίσει ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι μόνο θέμα του οδηγού, αλλά και του δρόμου. Βεβαίως, την πρώτη ευθύνη την έχει ο άνθρωπος για το ατύχημα. Όμως, στο δυστύχημα συμβάλλει το οδόστρωμα, οι κακές συνθήκες της οδού. Έχουμε δρόμους επικίνδυνους χωρίς σήμανση, χωρίς διαγράμμιση, χωρίς επαρκή φωτισμό.

Έχουμε δρόμους με επεμβάσεις τρίτων -βλέπε ΔΕΗ, ΟΤΕ και ένα σωρό άλλες εταιρείες- που περνάνε, ξαναπερνάνε, ξηλώνουν, ξαναξηλώνουν και κάνουν ένα πασάλεμμα.

Σήμερα βγήκα από το σπίτι μου. Σε όλον τον δρόμο, την Κολοκotronή στην Πάτρα, πέρασε οπτική ίνα και έχουν πασαλείψει με ένα μυστρί λίγο τοιμένο όλο εκείνο το κομμάτι και έχει μια λακούβα μέσα στη μέση για μεγάλη απόσταση. Με συγχωρείτε, αν περάσει από εκεί μηχανάκι δεν θα σκοτωθεί ο οδηγός; Ο οδηγός του θα φταίει; Μένει φοιτητικόσμος εκεί. Αν δείτε το τι έρχεται κάθε μέρα! Τι να πω, κύριε Πρόεδρε;

Ειδικά οι επαρχιακοί δρόμοι παρουσιάζουν σοβαρά προβλήματα, χωρίς στηθαία ασφαλείας, με περιορισμένη ορατότητα, γεμάτοι λακούβες και κακή ασφαλτόστρωση. Στις πόλεις έχουμε διαβάσεις πεζών παγίδες που δεν φαίνονται οι διαγραμμίσεις και οι πεζοί φοβούνται να διασχίσουν ακόμα και ρυθμισμένες διαβάσεις, αφού οι οδηγοί δεν σταματούν για να δώσουν προτεραιότητα.

Έχουμε ποδηλατόδρομους που ξεκινούν και τελειώνουν στο πουθενά και από το πουθενά απότομα, διακόπτονται ενδιαμέσως, πέφτουν πάνω σε πεζοδρόμια. Τι κάνει ο νέος κώδικας γι' αυτά; Απολύτως τίποτα.

Ο Υπουργός ανέφερε ότι ο νέος κώδικας ακολουθεί ευρωπαϊκά πρότυπα. Μακάρι να το βλέπαμε. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει αποσπασματικές πολιτικές, όπως το πολύ σωστό μέτρο του ορίου ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων, διότι, δεν σώζει την κατάσταση μέσα στις πόλεις.

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

Σημαίνει πόλεις με δημόσιες συγκοινωνίες υψηλής ποιότητας, ποδηλατοδρόμους ασφαλείας και λειτουργικούς, ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου για ρύθμιση της μικροκινητικότητας, όπως τα ηλεκτροκίνητα πατίνια, με κανόνες όμως και ασφάλεια για όλους για βιώσιμη αστική κινητικότητα. Πού είναι, λοιπόν, ο νέος κώδικας για όλα αυτά; Παντού απών.

Εμείς προτείνουμε: Εκτεταμένη κυκλοφοριακή αγωγή σε όλα τα επίπεδα της εκπαίδευσης. Ενίσχυση της μικροκινητικότητας και δημιουργία ασφαλών δικτύων για ποδήλατα και πεζούς. Συνστηρικτική συντήρηση και εκσυγχρονισμό των δρόμων, με έμφαση στις γενιόνες και τις αγροτικές περιοχές.

Εδώ, η τοπική αυτοδιοίκηση πρέπει να παίξει σημαντικό ρόλο. Θα πρέπει να ενεργοποιηθούν τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας για να συνταχθούν επίκαιρες κυκλοφοριακές μελέτες. Θα πρέπει να χρηματοδοτηθούν οι δήμοι για τη συντήρηση του επαρχιακού δικτύου και τη σωστή σήμανση των δρόμων. Θα πρέπει να δημιουργηθεί ειδικός κωδικός στους προϋπολογισμούς των δήμων. Τα έχω πει και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, κύριε Πρόεδρε. Είναι σημαντικό αυτό, γιατί τα λεφτά του κώδικα όταν πάνε στον γενικό προϋπολογισμό του δήμου, ο δήμος ζητάει να καλύψει άλλες τρύπες. Ούτε 1 ευρώ από αυτά δεν πάει στην οδική ασφάλεια του δήμου του, της περιοχής του και του κέντρου του.

Γι' αυτό, λοιπόν, πρέπει να υπάρξει ανταποδοτικότητα. Όλα τα πρόστιμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, θα πρέπει να επενδυθούν στην ασφάλεια του δρόμου, στις πινακίδες, στη διαγράμμιση, στα πάντα.

Πριν ολοκληρώσω, θέλω να πω δυο λόγια για την τροπολογία, όπου εδώ έχουμε την αποστολή των φαρμακευτικών ιδιοσκευασμάτων για θεραπεία σοβαρών ασθενειών, όπως κατατέθηκε.

Δεν καταλαβαίνουμε, γιατί θα πρέπει η αποστολή των φαρμάκων να γίνει από ιδιωτική εταιρεία, ενώ ο ΕΟΠΥΥ θα μπορούσε να στελεχώσει επαρκώς τα δικά του φαρμακεία -εξάλλου, σχε-

τικά με αυτά τα φαρμακεία του ΕΟΠΥΥ, γνωρίζω αρκετά καλά τον τρόπο της ορθής και ασφαλούς αποστολής των φαρμάκων όπως γίνεται μέχρι σήμερα- για να μην έχουμε τα φαινόμενα τα οποία βλέπουμε.

Η Κυβέρνηση με αυτή την τροπολογία συνεχίζει να ροκανίζει τον δημόσιο χαρακτήρα του ΕΣΥ, με περιττύλιγμα τα επικοινωνιακά σόου, με τους καφέδες του Υπουργού Υγείας και γι' αυτό ακριβώς θα την καταψηφίσουμε.

Επανερχομαι, λοιπόν. Αυτός ο Κώδικας δεν θεραπεύει τίποτα από τις παθογένειες και από όλα αυτά τα οποία ζούμε. Θα πρέπει -νομίζω- να σταθεί η Κυβέρνηση λίγο πιο πάνω. Η πολιτική της να είναι τέτοια που να απονέμει κοινωνική δικαιοσύνη, συμμετοχή, εκπαίδευση και αλλαγή της οδικής κουλτούρας συνολικά στο κοινωνικό σύστημα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Κρητικός Νεοκλής από τη Νέα Δημοκρατία.

ΝΕΟΚΛΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάθε μέρα στη χώρα μας χάνονται ή τραυματίζονται άνθρωποι στην ασφάλτο. Είναι μια διαχρονική θλιβερή εικόνα που αγγίζει το υπέρτατο αγαθό της ανθρώπινης ζωής, το οποίο οφείλουμε να προστατεύσουμε με κάθε τρόπο.

Την προηγούμενη δεκαετία, όμως και η Ελλάδα κατέγραψε μεγαλύτερη μείωση του αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο παραπάνω έπαιξαν ρόλο η κατασκευή και που τέθηκαν σε κυκλοφορία σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι που κατέστησαν το εθνικό οδικό δίκτυο ασφαλέστερο. Η μείωση αυτή, όμως, επ' ουδενί λόγω δεν επιτρέπει τον εφησυχασμό μας. Πρώτον, γιατί ο απόλυτος αριθμός των θυμάτων παραμένει υψηλός. Δεύτερον, γιατί η αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων, ειδικά στα αστικά κέντρα, αυξάνει την ταυτόχρονα και την πιθανότητα να γίνουν ατυχήματα, όπως και συμβαίνει. Και τρίτον, γιατί η χώρα μας καταγράφει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά δυστυχημάτων στην Ευρώπη από τροχαία στους αστικούς ιστούς, ειδικά με μηχανοκίνητα δίκυκλα. Απέναντι, λοιπόν, σε ένα δυναμικό και εξελισσόμενο φαινόμενο, απαιτούνται δυναμικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπισή του.

Ο νέος κώδικας αναδιαρθρώνει, εκσυγχρονίζει τον προηγούμενο, προσδίδοντάς του έντονο κοινωνικό πρόσωπο. Είναι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που δεν περιορίζεται στην καταγραφή παραβάσεων και στην επιβολή ποινών, αλλά θέτει στο επίκεντρο την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την πρόληψη των τροχαίων και τον σεβασμό προς τους πιο ευάλωτους χρήστες του δρόμου, δηλαδή τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τους νέους και τις κοινωνικά ευαίσθητες ομάδες.

Οι ποινές είναι αναμφισβήτητα αυτό που συζητήθηκε πιο πολύ όλο το τελευταίο χρονικό διάστημα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ναι και αυτές παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο, όχι μόνο για να συνετιστούν ως οδηγοί ο καθένας και η καθεμία από εμάς, αλλά κυρίως ως μέσο προστασίας των άλλων, ως μέσο προστασίας πεζών και άλλων οδηγών που είναι συνεπείς και που ο επικίνδυνος οδηγός απειλεί τη δική του ζωή, του συνοδηγού και των μεταφερόμενων. Είναι ένας αναμορφωμένος, εξορθολογισμένος κώδικας, με κλιμάκωση των διοικητικών και ποινικών κυρώσεων, ώστε αυτές να αντιστοιχούν στην επικινδυνότητα των παρεμβάσεων.

Επικροτούμε, βέβαια, τη ρύθμιση για την υποχρεωτική χρήση κράνους και ζώνης ασφαλείας, χρήσιμα εργαλεία προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

Επιπλέον, μπαίνει τέλος στην έμμεση ατιμωρησία για εγκατάλειψη θυμάτων τροχαίων, ένα πάγιο αίτημα που πλέον ρυθμίζεται με το άρθρο 47 του νομοσχεδίου.

Αποκαθίσταται η λογική διάκριση ανάμεσα σε όχημα και οδηγό. Μετά από πολλά υπομνήματα και χρόνια αναμονής, το όχημα παύει να θεωρείται υπαίτιο για την παράβαση και η ευθύνη επιμερίζεται στον πραγματικό παραβάτη, που είναι ο οδηγός.

Ενθαρρύνεται στρατηγικά η χρήση και ενσωμάτωση στην κα-

θημερινότητα των πολιτών νέων αναβαθμισμένων μέσων μαζικής μεταφοράς και ήπιων μορφών μετακίνησης, περιορίζοντας έτσι τη χρήση των αυτοκινήτων.

Ιδρύεται το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας. Ήδη έχουν τοποθετηθεί πολλές κάμερες από τον ΟΑΣΑ και από την Περιφέρεια Αττικής κατά μήκος των οδικών αξόνων και σε μέσα μαζικής μεταφοράς, στην προσπάθεια να ελεγχθεί μεταξύ άλλων η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση και η παράνομη χρήση λωρίδας αποκλειστικής κυκλοφορίας μέσων μαζικής μεταφοράς.

Η μείωση του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας των οχημάτων εντός κατοικημένων περιοχών από τα πενήντα στα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα είναι κομβικής σημασίας. Μελέτες που εκπονήθηκαν την τελευταία διετία καταδεικνύουν ότι συνδέεται με λιγότερα οδικά ατυχήματα. Σύμφωνα και με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφάλειας των Μεταφορών και τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, οι περιοχές με όρια ταχύτητας τα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα έχουν σημειώσει σημαντική μείωση του κινδύνου ατυχημάτων και της σοβαρότητας αυτών έως και 40%. Μάλιστα, ένα όχημα που κινείται με πενήντα χιλιόμετρα την ώρα έχει σχεδόν πέντε φορές περισσότερες πιθανότητες να σκοτώσει έναν πεζό, σε σύγκριση με όχημα που κινείται με τριάντα χιλιόμετρα την ώρα. Η διαφορά δεν είναι απλώς αριθμητική. Είναι ζητήματα ζωής και θανάτου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έτσι όπως διαμορφώθηκε ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, δεν είναι απλώς ένα νομικό εργαλείο ρύθμισης της κυκλοφορίας. Είναι ένας δείκτης του πώς και πόσο αντιλαμβανόμαστε την αξία της ανθρώπινης ζωής, τον σεβασμό στον δημόσιο χώρο, τη συνύπαρξη. Κάθε ανθρώπινη ζωή είναι μοναδική και ανεκτίμητη. Κάθε απώλεια στην ασφάλτο δεν είναι ένας αριθμός, είναι μία οικογένεια που πενθεί, είναι οι φίλοι που θρηνούν.

Η εξάλειψη των τροχαίων, όμως, είναι ανέφικτη. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τη ζωή, άρα με την κίνηση, γιατί κίνηση σημαίνει ζωή. Αυτό που μπορεί, όμως, να γίνει είναι η μείωσή τους τόσο σε αριθμό όσο και στις περαιτέρω συνέπειες και επιπτώσεις τους.

Μην ξεχνάμε πως ο άνθρωπος είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας στην οδική ασφάλεια και είμαστε όλοι συνυπεύθυνοι για αυτήν και οφείλουμε να συμβάλουμε στον περιορισμό των ατυχημάτων, αναπτύσσοντας εκείνη την οδηγική κουλτούρα που μπορεί να σώσει ζωές.

Η Κυβέρνηση επενδύει στην υλοποίηση μεγάλων οδικών έργων. Ενδεικτικά δύο αυτοκινητόδρομοι, όπου σημειώνονται πολλά ατυχήματα, ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Πύργος, ο οποίος ολοκληρώνεται εντός του 2025 και ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, το μεγαλύτερο έργο υποδομής στην περιοχή που εισέρχεται σε φάση υλοποίησης.

Βέβαια, να μιλήσω και για τα καθ' ημάς, κύριε Υπουργέ. Στη Λακωνία το Υπουργείο πρέπει να υποστηρίξει την επιτάχυνση στο κύριο οδικό έργο που χρειάζεται η περιοχή, μιας και σταματάει στη Σπάρτη το καλό οδικό δίκτυο. Από εκεί και κάτω χρειάζεται μια παράκαμψη μέσω της περιοχής Σκάλας – Βλαχιώτης. Η πρώτη παρουσίαση προμελέτης έργου ανάγεται στο 1986. Βεβαίως, να ξαναδούμε και τον δρόμο Πυρί – Γύθειο, όπου ο τουρισμός πλέον έχει αυξηθεί σημαντικά. Όλα αυτά απαιτούν συνέργεια με το Υπουργείο Υποδομών, ώστε να παραδοθεί στη Λακωνία ένα έργο που θα αναβαθμίσει και βελτιώσει την ασφάλεια του οδικού δικτύου της.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα κάνουμε, λοιπόν, ένα αποφασιστικό βήμα, χωρίς κομματικές αντιπαραθέσεις. Επενδύουμε στην πρόληψη και την αλλαγή νοοτροπίας. Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αντανάκλα την αρχή μιας νέας προσπάθειας, η οποία πρέπει να έχει και συνέχεια, γιατί απαιτείται τακτική επικαιροποίηση και βελτίωση των όρων και κανόνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Εφαρμόζουμε αυτή τη μεταρρύθμιση, στηρίζοντάς τη με

συστηματική αστυνόμευση και με τα κατάλληλα τεχνικά και τεχνολογικά εργαλεία.

Η επιτυχία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, κυρίες και κύριοι, θα κρίνεται κάθε μέρα στους δρόμους. Η οδική ασφάλεια μάς αφορά όλους. Είναι στάση ευθύνης, είναι στάση ζωής για όλους μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα η κ. Οικονόμου Θωμάς από τη Νέα Δημοκρατία.

ΘΩΜΑΣ (ΤΖΙΝΑ) ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι γρήγορες και ασφαλείς οδικές μεταφορές είναι ένα πολυδιάστατο ζήτημα που περιλαμβάνει παράγοντες, όπως είναι η οδηγική μας συμπεριφορά, η κοινωνική παιδεία, οι υποδομές και φυσικά και οι προδιαγραφές ασφαλείας των οχημάτων τα οποία οδηγούμε.

Αναμφίβολα, όμως, το σημερινό νομοσχέδιο έρχεται να παίξει έναν κομβικό ρόλο με τη βελτίωση σημαντικών διατάξεων του ισχύοντος Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που αφορούν την πιστοποίηση οδηγών και οχημάτων, τη δημιουργία ενός αυστηρού πλαισίου ελέγχων για την ενίσχυση της οδικής ασφαλείας και της συνύπαρξης πεζών και οχημάτων, την ενδυνάμωση του αποτρεπτικού χαρακτήρα των κυρώσεων, αλλά και την απλούστευση των διαδικασιών με την εφαρμογή του κανόνα αποσύνδεσης των επιβαλλομένων ποινών από το όχημα.

Όλα τα παραπάνω είναι προφανώς απαραίτητα για να έχουμε ανεμπόδιστη και κυρίως ασφαλέστερη κυκλοφορία για όλους, για τους πεζούς, για τα αυτοκίνητα και για τα δίτροχα, όμως, δεν αποτελούν τις μόνες προϋποθέσεις. Εξίσου αναγκαίος όρος για καλύτερες οδικές μεταφορές είναι και οι σύγχρονοι δρόμοι οι οποίοι σήμερα με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας κατασκευάζονται σε όλη την Ελλάδα.

Αυτό το γνωρίζουν καλύτερα από όλους οι κάτοικοι της Στερεάς Ελλάδος που επί χρόνια ζητούσαν την αναβάθμιση του οδικού δικτύου της περιφέρειάς μας. Έτσι και στην περίπτωση της Ευρυτανίας, την οποία εκπροσωπώ, ήταν η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη που ήρθε να κάνει πράξη αυτήν την ανάγκη, ξεκινώντας με μεγάλα έργα για υπερασύγχρονες δημόσιες υποδομές, όπως είναι ο δρόμος Λαμία - Καρπενήσι, προϋπολογισμού 200 εκατομμυρίων ευρώ, του οποίου σύντομα θα ξεκινήσει η κατασκευή.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σταθώ σε μερικά στατιστικά στοιχεία τα οποία θα μας βοηθήσουν να δούμε καλύτερα το μέγεθος του προβλήματος στους δρόμους, γιατί πίσω από τους αριθμούς υπάρχουν πάντοτε άνθρωποι και πίσω από τα τροχαία ατυχήματα που ζούμε καθημερινά υπάρχουν ανθρώπινες τραγωδίες.

Ως πολιτεία, λοιπόν, οφείλουμε να βλέπουμε κατάματα αυτές τις ανθρώπινες τραγωδίες και πάνω από όλα να αντιστρέψουμε μια απαράδεκτη κατάσταση η οποία είναι ενδημική στους ελληνικούς δρόμους, γιατί, όντως, το κόστος των τροχαίων, το οικονομικό αλλά κυρίως το ανθρώπινο, είναι τέτοιο που ξεπερνά ακόμα και εκείνο μεγάλων επιδημιών. Είναι ένα βάρος που δεν μπορούμε να σηκώσουμε πλέον ούτε ατομικά ούτε συλλογικά στον 21^ο αιώνα.

Αναφέρομαι ενδεικτικά σε στατιστικές συγκρίσεις οδικής ασφαλείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση που φέρνουν τη χώρα μας ανάμεσα στα κράτη-μέλη με τις περισσότερες περιφέρειες σε αριθμό τροχαίων δυστυχημάτων. Συγκεκριμένα η Στερεά Ελλάδα κατέχει τη δέκατη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών περιφερειών με τα περισσότερα θύματα από τροχαία ατυχήματα. Πρόκειται για μια θλιβερή διάκριση που όλοι μας, όπως κάθε εκπρόσωπος εδώ στην Αίθουσα αυτή της Στερεάς Ελλάδας, οφείλουμε, ανεξαρτήτως κομματικής τοποθέτησης, να λάβουμε υπόψη μας και να εργαζόμαστε συνεχώς για να αφαιρεθεί αυτή η δυσάρεστη πρωτιά από τους στατιστικούς πίνακες.

Οι στατιστικοί πίνακες, όμως, μας λένε και κάτι άλλο. Δεν είναι μόνο οι τοπικές συνθήκες που επηρεάζουν καθοριστικά τα τροχαία, είναι και η γενικότερη οδηγική μας παιδεία, ο σεβασμός που δείχνουμε στους άλλους και στον εαυτό μας όταν οδηγούμε. Χαρακτηριστικό στοιχείο το οποίο αναδεικνύει αυτό το οριζόντιο

έλλειμμα συμμόρφωσης, είναι ότι ο ένας στους δύο ανθρώπους που χάνουν τη ζωή τους σε συγκρούσεις δικύκλων στη χώρα μας δεν φόραγε κράνος. Επομένως, εδώ έπρεπε να παρέμβει η πολιτεία. Και παρεμβαίνει η πολιτεία σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο για τις παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας, όπως είναι η μη χρήση κράνους ή η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.

Έτσι, σύμφωνα με τις προβλέψεις του νέου ΚΟΚ, θα επιβάλλεται πρόστιμο 350 ευρώ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης στους παραβάτες για τριάντα ημέρες. Διότι τελικά η ανεύθυνη οδηγική συμπεριφορά δεν έχει επιπτώσεις μόνο σε όσους βρίσκονται πίσω από το τιμόνι, αλλά, δυστυχώς, επηρεάζει και αθώους συνανθρώπους μας, όπως μας υπενθύμισε το πρόσφατο τραγικό δυστύχημα στην παραλιακή της Αθήνας με θύμα έναν υπάλληλο του δήμου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο ενισχύονται οι κυρώσεις για παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας, με ιδιαίτερες επιπτώσεις για την οδική ασφάλεια, όπως είναι: η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη, η παραβίαση φωτεινής σηματοδότησης ή κινητού φράγματος σιδηροδρομικής διάβασης, οι κόντρες και η οδήγηση με πάνω από 200 χιλιόμετρα την ώρα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η οδήγηση χωρίς δίπλωμα οδήγησης και άλλα. Τέλος, προβλέπονται αυστηρές κυρώσεις και κλιμάκωση των ποινών για τους οδηγούς που υποτροπιάζουν. Πέρα, όμως, από τα κατασταλτικά μέτρα, υπάρχει και η ανάγκη πρόληψης των ατυχημάτων.

Ίσως η σημαντικότερη παρέμβαση που δεν περιέχεται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι αυτή που ανακοίνωσε χθες ο αρμόδιος Υπουργός, ο κ. Κυρανάκης, για την εικοσιτετράωρη λειτουργία μετρό, τραμ και λεωφορείων, ξεκινώντας την 1ού Ιουλίου από την Αθήνα. Πρόκειται για ένα πιλοτικό και προληπτικό μέτρο που θα βοηθήσει στη δραστηκή μείωση των ατυχημάτων σε μεγάλα αστικά κέντρα, τα οποία καταγράφονται ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες και τα Σαββατοκύριακα.

Για τέτοιες καινοτόμες πρωτοβουλίες που αναμφίβολα θα οδηγήσουν στην άμεση μείωση των νυκτερινών τροχαίων, νομίζω πως όλοι μας οφείλουμε να δώσουμε δημόσια τα εύσημα στην ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και σε εσάς, κύριε Κυρανάκη, στηρίζοντας και τη σημερινή προσπάθεια της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για ασφαλέστερες μετακινήσεις για όλους μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενη ομιλήτρια είναι η κ. Ουρανία Θρασκιά από το ΠΑΣΟΚ.

ΟΥΡΑΝΙΑ (ΠΑΝΙΑ) ΘΡΑΣΚΙΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια αποτελεί έναν από τους θεμελιώδεις παράγοντες για την ασφάλεια και την ευημερία της κοινωνίας. Ακριβώς γιατί επηρεάζει άμεσα τις ζωές μας, αγγίζει ουσιαστικά όλους μας: οδηγούς και μη, επιβάτες, χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς, πεζούς. Όλους εμάς που γινόμαστε, δυστυχώς, κάθε φορά στο ίδιο έργο θεατές: διότι δεν περνά μέρα που να μην πληροφορούμαστε για τουλάχιστον ένα φρικτό δυστύχημα στην ασφάλτο, που να μην γεμίζουν τα δελτία ειδήσεων με νεκρούς και τραυματίες. Και αυτό γιατί δεν έχουμε απτά αποτελέσματα και επένδυση στην οδική ασφάλεια, παρά μόνο εξαγγελίες και ρυθμίσεις για επικοινωνιακούς λόγους.

Θέτουμε, λοιπόν, το βασικό ερώτημα. Το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα θα συμβάλει στον μεγάλο στόχο που είναι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των δυστυχημάτων; Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας μπορεί, και σε τι βαθμό, να ανταποκριθεί στις ανάγκες και να βελτιώσει τις συνθήκες που αντιμετωπίζουμε στην καθημερινότητά μας πεζοί και οδηγοί; Διότι η έκταση και η σοβαρότητα του προβλήματος καθιστά το ζήτημα της οδικής ασφάλειας στους ελληνικούς δρόμους επιτακτικό.

Ας δούμε τι συμβαίνει πραγματικά. Για μία ακόμη χρονιά ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα εμφανίζεται αυξημένος. Βάσει των προσωρινών στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, το 2024 κλείσει με «μαύρο» ρεκόρ πενταετίας σε θανάτους και σε σοβαρούς τραυματισμούς, σε ένα σύνολο περισσότερων από έντεκα

χιλιάδων τροχαίων συμβάντων. Οι στατιστικοί πίνακες και τα στοιχεία είναι ενδεικτικά. Εξακολουθούμε να χάνουμε ανθρώπους και να είμαστε σταθερά ουραγοί σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες όσον αφορά στην οδική ασφάλεια, κατέχοντας την έκτη θέση στους θανάτους από τροχαία δυστυχήματα.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ στη δική μου περιφέρεια, στον Νομό Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Διεύθυνσης Τροχαίας Θεσσαλονίκης, τα τροχαία ατυχήματα κατά το περασμένο έτος ανήλθαν σε 2.082, εκ των οποίων 39 θανατηφόρα, 17 σοβαρά, και 2026 λιγότερο σοβαρά, οι δε παθόντες ανήλθαν στους 2.579 με καταγεγραμμένους 40 νεκρούς, 24 βαριά τραυματίες και 2.512 λιγότερο σοβαρά τραυματίες. Και, δυστυχώς, η κατάσταση αυτή δεν φαίνεται καθόλου να βελτιώνεται και κατά το τρέχον έτος. Κατά το πρώτο μόλις τρίμηνο του 2025 καταγράφηκαν 423 συμβάντα, τα 4 ήταν δυστυχήματα θανατηφόρα και 503 ήταν οι παθόντες.

Πίσω από όλες αυτές τις στατιστικές του τρόμου κρύβονται ανθρώπινες ιστορίες, ιστορίες πόνου, απώλειας, πένθους. Αναζητώντας τις αιτίες πρόκλησης του τόσο μεγάλου αριθμού τροχαίων συμβάντων στη χώρα μας οι ειδικοί σημειώνουν την παραβίαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, τα προβλήματα του οδικού δικτύου, αλλά και την απουσία επαρκούς κοινωνικής εγρήγορσης και οδικής συνειδήσης.

Άρα, γίνεται αντιληπτό ότι απαιτείται ένα πλέγμα ενεργειών. Προφανώς και ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί ένα από τα εργαλεία για την αύξηση της οδικής ασφάλειας. Από μόνο του, όμως, δεν είναι αρκετό.

Φέρνεται, λοιπόν, προς ψήφιση αλλαγή στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με σχεδόν πέντε χρόνια καθυστέρηση από τις εξαγγελίες σας, που αφορούν μεταξύ άλλων στην αυστηροποίηση των ποινών και την κλιμάκωσή του σε περιπτώσεις υποτροπής, στην κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και την αποσύνδεση των κυρώσεων από το όχημα. Οι αλλαγές σε ποινές και πρόστιμα, στις οποίες συχνά-πυκνά προβαίνετε σε όλους τους τομείς, όσο σκληρές και να καταστούν, πώς θα λειτουργήσουν αν δεν υπάρχουν οι απαιτούμενοι έλεγχοι; Δεν είναι δυνατόν η ατομική ευθύνη να μετατρέπεται σε πέπλο για όλα όσα δεν γίνονται: ως προς τα συστήματα επιτήρησης, τις υποδομές, την εκπαίδευση, τη νομοθεσία. Απαιτούνται συστηματικοί έλεγχοι. Όπως πρωτίστως απαιτούνται άμεσα δραστικά μέτρα για την αντιμετώπιση των τροχαίων συμβάντων, που αφορούν στις υποδομές της χώρας και στο οδικό περιβάλλον, όπως οδόστρωμα, διαγραμμίσεις και στηθαία, κατάλληλη σήμανση, σηματοδότηση, φωτισμός και άλλα, καθώς και αυστηρός έλεγχος ως προς την επιτήρηση οδών και οχημάτων, τη συντήρηση προφανώς του οδικού δικτύου, αλλά και την πρόληψη.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε καλά πως έχουν εκπονηθεί μελέτες για βραχυπρόθεσμες επεμβάσεις στην οδική υποδομή σε θέσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας του εθνικού και επαρχιακού δικτύου όλης της χώρας. Πρόκειται για θέσεις όπου διαπιστωμένα συμβαίνουν ατυχήματα ή δημιουργούνται οι συνθήκες για πρόκληση ατυχήματος ή δυστυχήματος. Στο παρελθόν υπήρξαν ανακοινώσεις για δημοπράτηση των συγκεκριμένων έργων οδικής ασφάλειας για τις αρχές του 2023. Ωστόσο, τίποτα δεν έχει γίνει. Έχει κατατεθεί και σχετική ερώτηση από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής. Γιατί εξαιρέθηκαν από το Ταμείο Ανάκαμψης τα συγκεκριμένα έργα; Γιατί δεν έχει υπάρξει καμία πρόοδος;

Πώς μπορούμε να μιλάμε για οδική ασφάλεια χωρίς τα αναγκαία συστήματα επιτήρησης; Χωρίς να διασφαλίζουμε το αυτονόητο, ένα κατάλληλο και ασφαλές οδικό δίκτυο; Χωρίς να επενδύουμε σε μια ολοκληρωμένη πολιτική πρόληψης με έμφαση στην εκπαιδευτική διαδικασία όχι μόνο στο σχολικό περιβάλλον, αλλά και στη διά βίου εκπαίδευση των πολιτών;

Πέρα και πάνω από όλα, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην οδηγική και κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών και στην ενημέρωση των πολιτών, έχοντας ως στόχο να βελτιωθεί η συνειδηση και η συμπεριφορά. Και γι' αυτό είναι αναγκαίες πρωτοβουλίες επιμόρφωσης και ευαισθητοποίησης, ώστε να μεταβληθούν οι κοινωνικές στάσεις απέναντι στην παραβατική και στην αμελή ή και επικίνδυνη οδήγηση. Οι θεματικές αναφορές και οι δράσεις

στο πλαίσιο ενοτήτων του προγράμματος σπουδών δεν επαρκούν. Αντιθέτως, είναι αυτονόητη η ένταξη μαθήματος οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης.

Και επιτρέψτε μου εδώ μια ακόμη επισήμανση. Μιλήσαμε όλοι οι συνάδελφοι σχεδόν για την αύξηση της χρήσης των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων, η οποία είναι ραγδαία. Συμβάλλει προφανώς στη βιώσιμη κινητικότητα, καθώς προσφέρει εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης φιλικές προς το περιβάλλον. Όμως, ακριβώς επειδή η χρήση τους γίνεται από ανήλικους, θα πρέπει να διασφαλίσουμε ότι μπορούν να αποκτήσουν έστω τις βασικές γνώσεις οδικής κυκλοφορίας και συμπεριφοράς.

Και φυσικά το πολυπαραγοντικό ζήτημα της οδικής ασφάλειας δεν περιορίζεται εδώ. Εκτείνεται και στην τοπική αυτοδιοίκηση όπου η περαιτέρω ενίσχυση της με την απόδοση των αναγκών πόρων για σύνταξη επίκαιρων κυκλοφοριακών μοντέλων και μελετών θα συνέβαλε καθοριστικά στην κάλυψη των σύγχρονων αναγκών.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Ένα λεπτό και ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Εκτείνεται και στα μέσα μαζικής μεταφοράς όπου η ουσιαστική αναβάθμισή τους θα είχε ως αποτέλεσμα προφανώς να κινούνται λιγότερα οχήματα στους δρόμους. Αντιθέτως, η κατάσταση είναι οριακά τραγική.

Στην πόλη μου, στη Θεσσαλονίκη, ας πούμε, η κατάσταση είναι απογοητευτική: Ουρές στις στάσεις, ασφυκτικά γεμάτα λεωφορεία με τον διπλάσιο αριθμό ατόμων από τον επιτρεπόμενο, με κλειστά παράθυρα, λεωφορεία χωρίς κλιματισμό στην καλύτερη περίπτωση, αναφλέξεις εν κινήσει, τλαιπωρία των συμπολιτών μου σε καθημερινό επίπεδο.

Αν θέλουμε, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι να κατακτήσουμε τον στόχο που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για μείωση κατά 50% των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα ως το 2030, πρέπει να αλλάξουμε ρότα εδώ και τώρα. Καθώς τα επίσημα στοιχεία για την Ελλάδα μαρτυρούν ότι στην πράξη αυτός ο στόχος είναι ανέφικτος. Θα πρέπει προφανώς να μην παραβλέψουμε τη σημασία της μετά το τροχαίο συνθήκης, τη φροντίδα του τραύματος αμέσως μετά το συμβάν, αλλά και στη συνέχεια. Τη φροντίδα της ψυχικής υγείας, καθώς όσοι έχουν βιώσει ένα σοβαρό τροχαίο ατύχημα αναφέρουν μια σειρά αλλαγών στην οικογενειακή, κοινωνική και προσωπική τους ζωή και σοβαρές συνέπειες στην ψυχική τους υγεία.

Όμως, θα πρέπει πρωτίστως να επενδύσουμε στους βασικούς πυλώνες της οδικής ασφάλειας, να μη συνηθίζουμε στις τραγωδίες, να μην αποδεχόμαστε τη διαρκή επίκληση της προσωπικής ευθύνης και το ότι τελικά δεν αλλάζει τίποτα ως προς την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και των δυστυχημάτων.

Στο ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής επιμένουμε σε ένα σύγχρονο πλαίσιο πρόληψης και εκπαίδευσης. Γιατί μόνο έτσι μπορεί να καταστεί εφικτός ο στόχος μείωσης των τροχαίων συμβάντων, μόνο έτσι δεν θα θρηνούμε καθημερινά ανθρώπινες απώλειες, μόνο έτσι θα περιορίσουμε τον πόνο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα η κ. Ραλλία Χρηστίδου, ανεξάρτητη Βουλευτής.

ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια μόνο κουβέντα εισαγωγικά θέλω να πω στο επιχείρημα που ακούγεται στον δημόσιο διάλογο τις τελευταίες μέρες περί ανίερης συμμαχίας με αφορμή την υπογραφή μέρους κομμάτων της Αντιπολίτευσης στο κατηγορητήριο που πρότειναν οι ίδιοι οι συγγενείς της κ. Καρυστιανού.

Το επιχείρημα αυτό είναι απολύτως παρελκυστικό, διότι δεν αποσκοπεί σε καμία περίπτωση στην ενίσχυση της θεσμικής λειτουργίας της Βουλής, αλλά αντιθέτως στην υπονόμευσή της, στην υπονόμευση μιας απόλυτα συνταγματικά κατοχυρωμένης κοινοβουλευτικής διαδικασίας και δυστυχώς μόνο σκοπό έχει την εξυπηρέτηση μικροκομματικών σκοπιμοτήτων. Αν είχε βάση η άποψη περί ανίερης συμμαχίας, τότε το ίδιο το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής θα έλεγε ότι οι όποιες υπογραφές Βου-

λευτών θα έπρεπε να προέρχονται από άτομα, από Βουλευτές που ανήκουν στην ίδια Κοινοβουλευτική Ομάδα ή που ανήκουν σε Κοινοβουλευτικές Ομάδες με κοινά κατά κάποιον που θα κρίνει ιδεολογικά χαρακτηριστικά. Όμως, αυτό δεν το λέει το Σύνταγμα ούτε ο Κανονισμός της Βουλής, διότι θα ήταν κατάφωρη παραβίαση της αντιπροσωπευτικής αρχής. Ίσα-ίσα το Σύνταγμα όχι μόνο δεν θεωρεί ανίερη μια τέτοιου είδους σύμπραξη, αλλά τη θεωρεί συνταγματικά κατοχυρωμένη και πολιτικά αναγκαία όταν πρόκειται για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης, όταν διακυβεύεται η ίδια εμπιστοσύνη των πολιτών στη λογοδοσία και τη διαφάνεια της εκτελεστικής εξουσίας.

Πάμε τώρα στη σημερινή συζήτηση, που αγγίζει ένα από τα πλέον κρίσιμα ζητήματα της δημόσιας σφαίρας, την οδική ασφάλεια και τα τροχαία δυστυχήματα, που δυστυχώς εξακολουθούν να αφαιρούν εκατοντάδες ζωές κάθε χρόνο και να διαλύουν χιλιάδες οικογένειες.

Η Κυβέρνηση εισάγει έναν νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τον οποίο παρουσιάζει ως εργαλείο πρόληψης και ασφάλειας. Στην πραγματικότητα, όμως, ακολουθείται για ακόμη μια φορά μια γνώριμη τακτική μετάθεσης ευθυνών. Αντί να αναγνωρίσετε τις διαχρονικές ελλείψεις της πολιτείας στις υποδομές, στους ελέγχους, στην πρόληψη, επιλέγετε να εστιάσετε ακόμη μια φορά στη συμπεριφορά των πολιτών αντιμετωπίζοντας τους πολίτες περίπου ως το μοναδικό αίτιο για ένα πρόβλημα που εκτιμούμε πως έχει βαθιά κρατικά αίτια.

Ας δούμε λίγο τα στοιχεία. Τη δεκαετία του 1990 πράγματι η Ελλάδα μετρούσε πάνω από δύο χιλιάδες θανάτους ετησίως από τροχαία δυστυχήματα. Σήμερα, προφανώς, αυτός ο αριθμός έχει υποχωρήσει σημαντικά. Πρόκειται αναμφίβολα για σημαντική πρόοδο και είναι κρίσιμο να διερευνήσουμε σε τι οφείλεται.

Αυτή, λοιπόν, η σημαντική μείωση των τροχαίων δεν οφείλεται στην αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών, αλλά στη βελτίωση των υποδομών και φυσικά, στην αλλαγή που υπάρχει στην τεχνολογία σε όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν. Αυτή η μεγάλη τομή που πράγματι υπήρξε -και μιλάω για την κατασκευή σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων στο μεγαλύτερο μέρος της χώρας- μείωσε θεαματικά τα τροχαία ατυχήματα. Όλοι θυμόμαστε εκείνες τις εποχές όπου κάθε μεγάλη έξοδος από τα αστικά κέντρα προς την περιφέρεια Πάσχα ή Δεκαπενταύγουστο συνοδευόταν από δεκάδες θανάτους στην άσφαλτο.

Αυτές οι βελτιώσεις, όμως, δεν επαρκούν, διότι πολλές περιοχές στη χώρα, όπως νησιά, δεν εξυπηρετούνται από αυτούς τους δρόμους. Επίσης, η ύπαρξη διόδων, τα οποία είναι πάρα πολύ υψηλά, εμποδίζει τους κατοίκους της επαρχίας να χρησιμοποιούν καθημερινά τους νέους αυτοκινητοδρόμους όπου αυτοί υπάρχουν. Και το αποτέλεσμα είναι το μεγαλύτερο μέρος σε καθημερινές μετακινήσεις σε όλη τη χώρα να πραγματοποιείται μέσω επαρχιακών οδών. Και δυστυχώς, το κράτος έχει εγκαταλείψει το επαρχιακό δίκτυο, το οποίο παραμένει χωρίς διαχωριστικά ανάμεσα στα ρεύματα, χωρίς φωτισμό, χωρίς καλό οδόστρωμα, με αποτέλεσμα εκεί να συμβαίνουν πλέον τα περισσότερα πολύνεκρα δυστυχήματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο αιματοβαμμένος Βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης που προκαλεί κάθε χρόνο δεκάδες θανάτους.

Σήμερα, δυστυχώς, η φτώχεια που πλήττει μεγάλο μέρος πολιτών τούς αναγκάζει να χρησιμοποιούν παλιές τεχνολογίας και κακοσυντηρημένα αυτοκίνητα. Και αυτή η θλιβερή κατάσταση την οποία βλέπουμε στους δρόμους -που έφτασαν να είναι πολλοί Έλληνες οι φτωχότεροι της Ευρώπης- είναι έργο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας τα τελευταία έξι χρόνια.

Η πρόβλεψη δε αυστηρότερων ποινών για σοβαρές παραβάσεις, όπως η χρήση κινητού, η μη χρήση κράνους στους δικυκλιστές, ή η οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών, για να μην υπάρχει καμία αμφιβολία, είμαστε ξεκάθαροι και λέμε ότι κινείται αναμφίβολα προς τη σωστή κατεύθυνση. Ωστόσο, για να είναι αποτελεσματικός οποιοσδήποτε έλεγχος και οποιοσδήποτε νόμος, απαιτείται η ουσιαστική εφαρμογή του και σε αυτό το πεδίο δεν τα έχετε πάει και πολύ καλά. Και αυτό διότι δεν μπορεί να επιτευχθεί και να πραγματωθεί ένας νόμος, όταν οι έλεγχοι είναι ελλιπείς, αποσπασματικοί, ανύπαρκτοι, ή έχουν διαφορετική

σκοπιμότητα, όπως η είσπραξη χρημάτων και προστίμων, αντί να εξυπηρετούν τον πραγματικό σκοπό.

Γι' αυτόν τον λόγο θα προτεيناμε μέτρα, όπως είναι η αξιοποίηση καμερών και η τεχνητή νοημοσύνη που μπορεί επίσης να ενισχύσει ουσιαστικά την εφαρμογή του κώδικα, αρκεί το κράτος να ενισχύσει με σύγχρονες τεχνολογίες τις αστυνομικές αρχές.

Επίσης, απολύτως απαραίτητο είναι να ενισχυθεί το σύστημα υγείας και το ΕΚΑΒ με σύγχρονα ασθενοφόρα και προσωπικό, για να διασώζονται όσο γίνεται περισσότερα θύματα τροχαίων συγκρούσεων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Σε σχέση με τα ταξί -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε- συντασσόμαστε με την άποψη του συνδικάτου, του ΣΑΤΑ, ότι πρέπει να επιτραπεί σε ταξί να κινούνται στους λεωφορειόδρομους. Το ταξί είναι μέσο δημόσιας μεταφοράς, επιτελεί κρίσιμο κοινωνικό έργο, εξυπηρετεί συχνά ηλικιωμένους ασθενείς, άτομα με κινητικές δυσκολίες. Είναι κοινωνικά άδικο να έχουν τη δυνατότητα εισόδου στους λεωφορειόδρομους μόνο τα ηλεκτρικά ταξί και υποστηρίζουμε την ένταξη όλων των ταξί στους λεωφορειόδρομους ως αναγκαία ρύθμιση που θα ενισχύσει την προσβασιμότητα και την αποτελεσματικότητα των μετακινήσεων.

Τέλος, ένα ζήτημα που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής είναι αυτό της στάθμευσης στα μεγάλα αστικά κέντρα. Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που βιώνουν αυτήν τη στιγμή οι κάτοικοι και που αν δεν επιλυθεί, θα δημιουργήσει τεράστιες προστριβές στο μέλλον ανάμεσα στους κατοίκους. Η έλλειψη διαθέσιμων θέσεων έχει καταστήσει αφόρητη τη ζωή στις περισσότερες περιοχές και αντί για λύσεις βλέπουμε μόνο αύξηση των προστίμων για παράνομη στάθμευση. Χρειάζονται δωρεάν ή έστω πολύ φθηνό δημοτικό χώρο στάθμευσης σε όλες τις γειτονιές, διότι μόνο τότε η επιβολή κυρώσεων θα μπορέσει να θεωρηθεί δίκαιη.

Ο νέος κώδικας -και κλείνω με αυτό- περιλαμβάνει ορισμένες ρυθμίσεις οι οποίες θα μπορούσαν πράγματι να συμβάλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οδική ασφάλεια, όμως, δεν σημαίνει μόνο κυρώσεις, σημαίνει πρόληψη, υποδομές, ασφαλείς δρόμοι, επαρκή μέσα μαζικής μεταφοράς και δίκαιη πρόσβαση όλων σε ασφαλείς συνθήκες κυκλοφορίας. Δεν μπορεί η ευθύνη για την ανθρωπινή ζωή να μετακυλιέται στον πολίτη, όταν το κράτος από την άλλη πλευρά δεν εκπληρώνει τις στοιχειώδεις υποχρεώσεις του.

Η οδική ασφάλεια για εμάς δεν είναι προνόμιο, είναι δικαίωμα και αυτό το δικαίωμα πρέπει να το εγγυάται η πολιτεία και όχι να το χρεώνει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Χρήστος Δερμεντζόπουλος από τη Νέα Δημοκρατία και θα ακολουθήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη σημερινή συζήτηση επιχειρείται μια αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σκοπός δεν είναι άλλος από την προσαρμογή του στις νέες συνθήκες της εποχής μας. Γενεσιουργός του αιτία, βέβαια, είναι η υποχρέωση που έχει η πολιτεία να ενισχύσει την οδική ασφάλεια των πολιτών της, να προστατεύσουμε δηλαδή τις ζωές των συμπολιτών μας, να έχουμε όσο το δυνατόν λιγότερους συμπολίτες μας τραυματίες. Οι συνθήκες, οι προκλήσεις, βέβαια, έχουν αλλάξει και έτσι οφείλουμε και εμείς να επικαιροποιήσουμε τους τρόπους αντιμετώπισης όλων αυτών των ζητημάτων.

Πριν προχωρήσουμε, όμως, σε αυτά, νομίζω πως πρέπει να ερευνήσουμε το όλο ζήτημα με γενναιότητα και σε βάθος. Εξάλλου η ασφάλεια των πολιτών δεν εξασφαλίζεται μόνο μέσα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Χρειαζόμαστε και καλύτερες υποδομές, οδικά δίκτυα σύγχρονα και ασφαλή και τη διαρκή συντήρησή τους, βέβαια και αυτό συμβαίνει, μιας και τα τελευταία χρόνια γίνεται μια τεράστια προσπάθεια σε όλα τα μήκη και πλάτη της πατρίδας μας, Πάτρα - Πύργος, Περιφερειακός Αλεξανδρούπολης, Flyover Θεσσαλονίκης, BOAK.

Στον Έβρο με τα χιλιάδες διερχόμενα οχήματα, τη διασυνο-

ριακή κυκλοφορία έχουμε ένα επιβαρυμένο οδικό δίκτυο. Έχουμε και ταλαιπωρηθεί αρκετά, αλλά έχουμε θρηνησει και αγαπημένα μας πρόσωπα. Χρειαζόμαστε μαζί με τις υποδομές και έναν ορθολογικότερο τρόπο είσπραξης προστίμων. Και βέβαια, αυτό σήμερα επιτυγχάνεται, μιας και τα πρόστιμα θα βεβαιώνονται και θα επιδίδονται στην προσωπική θυρίδα του παραβάτη στο gov.gr. Τα έσοδα από αυτές τις ψηφιακές κλήσεις θα μπαίνουν στο Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, θα κατευθύνονται αποκλειστικά σε έργα αναβάθμισης του δικτύου, σε δράσεις που προάγουν την υπεύθυνη συμπεριφορά και τη σωστή οδήγηση στον δρόμο.

Χρειαζόμαστε και καλύτερες συγκοινωνίες που θα ενθαρρύνουν, όπως πολύ σωστά είπε και ο Πρωθυπουργός, τους συμπολίτες μας να επιλέξουν τα δημόσια μέσα μεταφοράς, με πάνω από τετρακόσια νέα λεωφορεία στην Αθήνα, τετρακόσια πενήντα στη Θεσσαλονίκη, το μετρό της πρωτεύουσας να προχωρά με γρήγορους ρυθμούς και στη Θεσσαλονίκη που έχει παραδοθεί και επεκτείνεται γίνεται μία πολύ σοβαρή και ανεπανάληπτη προσπάθεια στην κατεύθυνση αυτή.

Και στην περιφέρεια, όμως, οφείλουμε να τρέξουμε περισσότερο γιατί έχουμε καθυστερήσεις. Η αναβάθμιση, για παράδειγμα, της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, πέρα από τα σημαντικά οικονομικά και εμπορικά οφέλη που θα προσδώσει στην περιοχή θα βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα ζωής των πολιτών, όπως θα σημειώσει σημαντικά μεγάλη μείωση και στα ατυχήματα που, δυστυχώς, παρατηρούνται σε ένα ταλαιπωρημένο οδικό δίκτυο, όπως ανέφερα και πριν.

Πολύ σημαντική είναι και η πρωτοβουλία του Υπουργείου για την πιλοτική λειτουργία του μετρό το Σαββατοκύριακο, μιας και αποδεδειγμένα οι μεταμεσονύκτιες ώρες του Σαββατοκύριακου είναι οι πιο επικίνδυνες.

Επιβάλλεται, επίσης, να δημιουργηθεί και μέσα από τα σχολεία μας η κατάλληλη νοοτροπία. Είναι γεγονός πως από μικρή ηλικία δημιουργούνται συνειδήσεις. Μπορεί να δημιουργηθεί η κουλτούρα της ασφαλούς οδήγησης, της αποστρόφης σε φαινόμενα ή σε ενέργειες που είναι αντίθετες στη σωστή οδική συμπεριφορά. Δεν φαντάζει ούτε δύσκολο ούτε πρωτόγνωρο η επόμενη γενιά μέσα από μία σοβαρή προσπάθεια στα σχολεία μας να επιβάλει μία εντελώς διαφορετική κουλτούρα και συμπεριφορά έξω, στους ίδιους δρόμους όπου κινούμαστε εμείς.

Το παράδειγμα της ευαισθησίας στο περιβάλλον είναι χαρακτηριστικό, μιας και αυτή η γενιά έχει αποδείξει πόσο πιο συνειδητοποιημένη περιβαλλοντικά είναι από την προηγούμενη, είτε αυτό εκφράζεται σε συναινέσεις σε μεγάλους εθνικούς στόχους είτε σε μικρές καθημερινές συμπεριφορές. Κάτι, μία πράξη που στο παρελθόν συνέβαινε κατά κόρον, χωρίς να υπάρχει η αντίδραση της κοινής γνώμης, τώρα θεωρείται αδιανόητη.

Αυτό, λοιπόν, πρέπει να επιδιώξουμε και στην οδική ασφάλεια, να θεωρείται αδιανόητο να επιταχύνεις αντί να επιβραδύνεις στον πορτοκαλί σηματοδότη, να είναι αδιανόητο να καταναλώνεις αλκοόλ και να οδηγείς ή το να παρκάρεις σε ράμπα αναπήρων, όπως επίσης να είναι κανόνας να αφήνεις το κινητό στην άκρη όταν βρίσκεσαι στο τιμόνι.

Αυτές τις βάσεις πιστεύω πως βάζει το σημερινό σχέδιο νόμου με ποινές που συνδέονται με το επίπεδο επικινδυνότητας. Στις πιο σοβαρές το πρόστιμο πολλαπλασιάζεται και συνδέεται με την αφαίρεση άδειας για τουλάχιστον έναν μήνα, ενώ η χρηματική ποινή μπορεί να φτάσει τις 4.000 ευρώ και η στέρηση του διπλώματος μέχρι και τα οκτώ έτη.

Εισάγεται, επίσης, για πρώτη φορά η έννοια της υποτροπής. Προβλέπεται, δηλαδή, κλιμάκωση των κυρώσεων για τους οδηγούς που υποπίπτουν συχνά σε παραβάσεις. Για όλες τις υψηλού κινδύνου παραβάσεις οι ποινές τη δεύτερη και την τρίτη φορά φέρουν πολύ υψηλά πρόστιμα και πολύμηνη αφαίρεση διπλώματος.

Αρκετά σημαντικό επίσης, αλλά και επιβεβλημένο είναι το γεγονός πως η ποινή αποσυνδέεται από το όχημα και στοχεύει στον παραβάτη οδηγό. Άρα, δεν αφαιρούνται κατά κανόνα οι πινακίδες, αλλά μόνο το δίπλωμα.

Ένα, επίσης, μέτρο, για το οποίο έχουν συμφωνήσει όλοι ότι είναι θετικό, είναι η θέσπιση ανώτατου ορίου ταχύτητας στον

αστικό ιστό τα τριάντα χιλιόμετρα. Είναι πολλά τα παραδείγματα πολλών πόλεων στο εξωτερικό, αλλά και τα στατιστικά στοιχεία που δείχνουν ξεκάθαρα πως αποτελεί ένα μέτρο που θα επιφέρει σημαντική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στις αστικές περιοχές, εκεί όπου παρατηρείται δηλαδή αυξημένη κυκλοφορία στους πεζούς, στα ποδήλατα και τις μοτοσικλέτες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαστε στις πρώτες θέσεις της Ευρώπης σε νεκρούς από τροχαία δυστυχήματα, γύρω στους εξακόσιους πενήντα τον χρόνο. Η κατανάλωση αλκοόλ, η μη χρήση ζώνης, η χρήση κινητού είναι από τις βασικότερες αιτίες. Όλοι το γνωρίζουμε, αλλά δυστυχώς γίνεται τόσο συχνά. Δεν είναι, όμως, μόνο τα στατιστικά στοιχεία που υποδεικνύουν πως πρέπει το σύνολο του πολιτικού προσωπικού της χώρας να είναι αμείλιτο στην επιβολή του νέου κώδικα, αλλά αποτελεί και υποχρέωσή μας στους ανθρώπους που χάθηκαν, στις οικογένειες που βίωσαν την απώλεια αυτή, αλλά και στη νέα γενιά που έρχεται και πρέπει να την προστατεύσουμε.

Πιστεύω πως με το σημερινό σχέδιο νόμου κάνουμε ένα πολύ σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή. Θερμά συγχαρητήρια, Υπουργέ, κύριε Κυρανάκη! Για τον λόγο αυτό, καλώ όλους τους συναδέλφους να υποστηρίξουν το σημερινό σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Κόκκαλης.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να μιλήσει ακόμα ένας ομιλητής και μετά εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς!

Οπότε, τον λόγο έχει τώρα η κ. Καραγεωργοπούλου από την Πλειύση Ελευθερίας και μετά η κ. Βασινά

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα μιλάμε για τους δρόμους της ειρήνης, του πολιτισμού, της ασφάλειας. Με το βλέμμα στραμμένο στη Γάζα, στους ακτιβιστές της ειρήνης που αφύπνισαν ολόκληρο τον κόσμο και μας έκαναν περήφανους διδάσκοντας θάρρος και γενναιότητα, αναρωτιόμαστε για πόσο ακόμα οι ηγέτες αυτού του κόσμου θα υποκρίνονται ότι το Ισραήλ μπορεί να συνεχίσει την ανθρωποκτονά δράση του στο όνομα της άμυνας και οι ηγέτες του κόσμου, μετ' αὐτῶν των οποίων και ο κύριος Πρωθυπουργός, να στέκονται ψυχοί παρατηρητές.

Κύριε Γεωργιάδη, κύριε Μητσοτάκη, το Ισραήλ δεν αμύνεται απέναντι στη Χαμάς. Το σκάφος «Madleen» ηγήθηκε της αποστολής του «Στόλου της Ελευθερίας» μεταφέροντας την αλληλεγγύη της παγκόσμιας κοινότητας στη Γάζα. Η βίαιη ανακοπή της πορείας του «Madleen» με την πειρατεία και την απαγωγή των ακτιβιστών της ειρήνης συγκλονίζει. Τα ευρωπαϊκά κράτη, η Ευρωπαϊκή Ένωση και μέσα σε αυτή η χώρα μας, όλες οι σχετικές επιτροπές και όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έπρεπε να έχουν αντιδράσει γρήγορα από την πρώτη στιγμή.

Αντ' αυτού στη χθεσινή διαδήλωση προς την ισραηλινή πρεσβεία, είδαμε να παρατίθενται κλούβες ΜΑΤ και Σώματα Ασφαλείας σε προστασία από ειρηνικούς διαδηλωτές. Είδαμε την Κυβέρνησή σας να παραλείπει νομικά καθήκοντα, καθιστώντας τη χώρα μας ανυπόληπτη και συνένοχη προς την Κυβέρνηση Νετανιάχου. Δεν έχετε τέτοια νομιμοποίηση. Η σιωπή σας είναι συνενοχή και οι χλιαρές αντιδράσεις σας καταδεικνύουν την υποκρισία που λυγίζει τη δική μας θέση ευθύνης, καθώς είμαστε μάρτυρες σοβαρών παραβιάσεων της Σύμβασης του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας, των αρχών του Σαν Ρέμο, των συμβάσεων της Γενεύης, του Καταστατικού της Ρώμης, των μεγαλύτερων φρικαλεοτήτων που διαπράττει το Ισραήλ με την ανοχή σας.

Το «March to Gaza» δεν θα σταματήσει. Οι συνεχείς παραβιάσεις του Διεθνούς Δικαίου δεν θα σας απαλλάξουν από τις ευθύνες σας. Καταγγέλλουμε την οποιαδήποτε υλική, πολιτική και διπλωματική υποστήριξη που παρέχετε στο δολοφόνο κράτος του Ισραήλ. Η συνεχιζόμενη στέρηση τροφής, νερού, ιατρικής πρόσβασης σε αμάχους και παιδιά στον παλαιστινιακό λαό συνιστά το ειδικό έγκλημα της εξόντωσης από πείνα και έλλειψης ιατρικής φροντίδας.

Απαιτούμε την παράδοση κάθε ανθρωπιστικής βοήθειας απευ-

θείας στη Γάζα. Απαιτούμε την ανάληψη πρωτοβουλιών για την επιβολή κυρώσεων σε βάρος του κράτους του Ισραήλ για την έγκλημα και παράνομη επίθεση στο σκάφος του «Στόλου της Ελευθερίας Madleen». Απαιτούμε λογοδοσία και άμεση απελευθέρωση όλων των ακτιβιστών του «Madleen».

Μιλώντας, όμως, για τους δρόμους της ειρήνης και επί του νομοσχεδίου, θα είχε ενδιαφέρον να μας πείτε, κύριε Κυρανάκη, αν η πρόκληση θανατηφόρου τροχαίου τον Ιανουάριο στα Χανιά από σαρανταπεντάχρονο επιχειρηματία θα είχε εμποδιστεί αν τα πρόστιμα της παράνομης οδήγησης ήταν αυξημένα. Αν θυμάστε, είχε γίνει ορατός νωρίτερα από αστυνομικούς, τον άφησαν όμως να συνεχίσει την πορεία του ανεμπόδιστος, του επιτράπηκε να οδηγεί μεθυσμένος και χωρίς δίπλωμα. Ο θύτης ήταν γνωστός στις αρχές για τη δική του επαναλαμβανόμενη καθ' καθ' έξιν παραβατική συμπεριφορά. Κι όμως, υπήρξε ανοχή, εγκληματική παράβλεψη επιδεικτικά και συστηματικά.

Μετά την αποτυχημένη, βεβαίως, πολιτική της επικοινωνίας και μόνο επικοινωνίας στο Ελληνικό Κτηματολόγιο από τη θέση Αναπληρωτή Υπουργού στο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών μιλήσατε για δήθεν μείωση του φόρου στη βενζίνη, σας είδαμε να φαντασιώνεστε την πιλοτική εικοσιτετράωρη λειτουργία όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς –το εξαγγείλατε για μία μόνο μέρα, για ένα Σάββατο. Αυτός είναι ο ενδεδειγμένος τρόπος επίλυσης των προβλημάτων στις μεταφορές; Γιατί αρνηθήκαμε να δείτε όλους τους εκπροσώπους των σωματείων ταξί; Οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές οδηγοί ταξί απέχουν και σήμερα κι εσείς αρνείστε τον διάλογο. Τι φοβάστε; Σας ενοχλεί να ενεργούν μόνο τα ταξί την αστική μεταφορά αποκλείοντας ακόμα και με τη βία, με τη συνδρομή Σωμάτων Ασφαλείας, τον διάλογο με τον κ. Λυμπερόπουλο και τον κ. Διπλάρη και επικοινωνώντας μόνο με την αντιπολίτευση των Σωματείων ΣΑΤΑ και ΣΟΤΑ, δηλαδή με τους οικείους συνδικαλιστές;

Με μία όχι πρωτόγνωρη για εμάς αλαζονική συμπεριφορά επιδώκετε, είτε με προτάσεις που προκαλούν είτε με τον αποκλεισμό της κίνησης των ταξί πλην των ηλεκτροκίνητων στους λεωφορειόδρομους, να αβαντάρετε ουσιαστικά τον αθέμιτο ανταγωνισμό επιβάλλοντας ως λύση το καθεστώς των πλατφορμών πολυεθνικών εταιρειών τύπου Uber. Άλλωστε, η ιστορία έχει καταγράψει μνημειώδη φράση του άλλοτε ανεπίσημου και νυν αρμόδιου διαφημιστή της Uber το 2017 που ρύθμιζε ζητήματα που αφορούν τα ταξί, αλλά επέλυε και το πρόβλημα της ανεργίας. Έλεγε: «Τι μπορούν να κάνουν τα νέα παιδιά που είναι άνεργα για να δουλέψουν και να βγάλουν λίγα χρήματα παραπάνω; Να πάρουν το ΙΧ τους και να το κάνουν Uber».

Σας είδαμε με την ανάληψη των νέων καθηκόντων σας, μετά το πέρας φωτογραφικών ενσταντανέ που συνιστούν αναγκαίο συστατικό της πολιτικής της επικοινωνίας και του φαίνεσθαι, να περιοδεύετε σε σιδηροδρομικούς σταθμούς για να εντοπίσετε τα προβλήματα με το μάτι κάνοντας αυτοψία. Στον ίδιο χρόνο, όμως, η πολυεθνική Uber απέκτησε με την άδεια του Διεθνούς Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος τη δική της πιάτσα ταξί, ξεχωριστή από την ειδική πιάτσα που έχει οριστεί για όλα τα ταξί. Αυτό καταγγέλλουν οι εκπρόσωποι των φορέων ταξί που αρνείστε να δείτε κλείνοντας το μάτι και ανοίγοντας διάπλατες πόρτες σε αυθαιρεσίες σε εταιρείες ενοικίασης ΙΧ με οδηγό, ενώ διευκολύνετε όσους έχουν βρει την τέχνη της υποκλοπής του μεταφορικού έργου των ταξί.

Ο Αντιπρόεδρος του Σωματείου Οδηγών Ταξί ΣΟΤΑ κ. Διπλάρης κατήγγειλε τη μεθόδευσή με πολύ γρήγορο τρόπο. Είπε: «Τα περίφημα μαύρα βανάκια που βλέπετε στον δρόμο κάνουν πολλές διαδρομές και όχι μόνο μία ανά τρίωρο, όπως ορίζει ο νόμος, επικαλούμενα τη μεταφορά όχι για λογαριασμό φυσικών προσώπων, αλλά νομικών. Δηλαδή, ενώ ο νόμος λέει ότι πρέπει να δηλώνονται τα φυσικά πρόσωπα που μεταφέρονται, ο προορισμός και η διάρκεια της μετακίνησης, δηλώνεται απλώς η μετακίνηση για λογαριασμό ενός νομικού προσώπου, για παράδειγμα της Κόκα Κόλα, η οποία μετά μπορεί να μεταφέρει όσους υπαλλήλους θέλει και όπου θέλει με τη μίνιμουμ χρέωση των 82 ευρώ σε τρεις ώρες, όπως ορίζεται».

Ακούμε άλλο: «Εισάγεται ρύθμιση για όσους οδηγούν και βγάζουν βίντεο». Κάποιοι βγάζουν βίντεο για να δείξουν με πόσο με-

γάλη ταχύτητα πηγαίνουν και διαφημίζονται. Και κάποιος άλλος Υπουργός είπε ότι η σύλληψη μερικές φορές πρέπει να αποφεύγεται για λόγους δημοσίου συμφέροντος. Και πάλι, δηλαδή, το δημόσιο συμφέρον σχετικοποιείται, για να εξαιρούνται οι οδηγοί πολυτελών αυτοκινήτων και οι «ημέτεροι» που εξυπηρετούν τις λεγόμενες δικές σας «τριγωνικές συναλλαγές» και σχέσεις.

Την ίδια ώρα, στη χώρα που οι μπάρες μένουν ανοιχτές, την ώρα που περνάει το τρένο και υπάρχει χειροκίνητος μηχανισμός, μιλάτε για πρόστιμα εξωντωτικά εισάγοντας την έννοια της υποτροπής και για αλλαγή νοοτροπίας, γιατί μόνο τιμωρητικά σκέφτεστε και ποτέ προληπτικά.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Ξεκινήστε από το πιο απλό: Στη Λαυρεωτική δεν έχουμε ακόμα αστική συγκοινωνία. Είκοσι τρία χρόνια που υπηρετώ στη Λαυρεωτική ως δημόσιος λειτουργός η μετακίνηση γίνεται αποκλειστικά με ΚΤΕΛ. Και αυτή τη στιγμή ο Σαρωνικός και η Λαυρεωτική αντιμετωπίζουν και το πρόσθετο πρόβλημα της πυρκαγιάς. Μια μεγάλη φωτιά απειλεί την περιοχή που έχει εκκενωθεί και αυτή τη στιγμή οι κάτοικοι βρίσκονται αντιμέτωποι με την έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς, αστική συγκοινωνία.

Μιλάμε για δρόμους και ασφάλεια όμως και μια αναφορά πρέπει να γίνει για την πρόταση σύστασης προανακριτικής επιτροπής που συνυπογράψαμε η Πλεύση Ελευθερίας. Επιμένουμε στη δικαίωση των νεκρών, στην οφειλόμενη απονομή της δικαιοσύνης που κλυδωνίζεται και ασθμαίνοντας μαζί της αγωνιά σύσσωμος ο κόσμος που διαδήλωσε σε εκατομμύρια και σε όλον τον κόσμο, ζητώντας το οξυγόνο που χάθηκε τη νύχτα της 28^{ης} Φεβρουαρίου στα Τέμπη της διαφθοράς και της διαπλοκής. Ζητάμε την πραγματική λειτουργία του ανακριτικού ρόλου της Βουλής για όλα τα εμπλεκόμενα πολιτικά πρόσωπα που περιλαμβάνει η κατατεθείσα πρότασή μας και σας καλούμε να την υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Κόκκαλης Βασιλείος.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Και μετά είμαι εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ναι, ναι. Έδωσα τον λόγο στον κ. Κόκκαλη, επειδή μου κάνατε νόημα ότι θα μιλήσετε αμέσως μετά.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ναι, ναι, εντάξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε Κόκκαλη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κύριε Κυρανάκη, στο τέλος της ομιλίας μου απηύθυνα ένα ερώτημα. Απηύθυνα ένα ερώτημα εάν σήμερα ο ελληνικός σιδηρόδρομος, ειδικά η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, έχει το αυτόματο σύστημα πέδησης. Αντ' αυτού, ξεκινήσατε με μια προσωπική επίθεση.

Όμως, πριν από μένα να πω και για την επίθεση στην κ. Αποστολάκη, χωρίς να θέλω να γίνω ο συνήγορος. Είπατε ότι η κ. Αποστολάκη έβγαζε βίντεο ενώ οδηγούσε. Διαβάζω στο «Documento» τώρα: «Όταν ο Κυρανάκης οδηγούσε βγάζοντας βίντεο, αλλά τώρα κατηγορεί την Αποστολάκη». Διαβάζω το δημοσίευμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το είδατε το βίντεο;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δείτε το λίγο καλύτερα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Το βλέπω. Τι θέλετε να πείτε; Ένα βίντεο είναι. Δεν αποσπάται η προσοχή σας από το βίντεο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δείτε το καλύτερα το βίντεο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, το βλέπω. Είναι βίντεο μέσα από το αυτοκίνητο ή δεν είναι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν έχει καμία σχέση το ένα με το άλλο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Α, δεν έχει! Δεν θα ζητήσετε συγγνώμη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καμία σχέση δεν έχει το ένα με το άλλο!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μάλιστα. Πάντως είναι ένα βίντεο. Οδηγούσατε και τραβούσατε βίντεο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ισχύει αυτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ε, πώς δεν ισχύει; Να δείξουμε έτσι live το βίντεο; Ο καθένας μπορεί να το δει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δείτε το.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μπείτε στο «Documento» να δείτε. Όμως, όταν αποφεύγετε να απαντήσετε στην ουσία και στην κ. Αποστολάκη και σε μένα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δείτε το!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι, εγώ σας είπα τι είναι το δημοσίευμα. Και αρχίζετε τώρα μια επίθεση και σε εμένα. Εγώ σας ρώτησα εάν μπορείτε να πείτε στον ελληνικό λαό αν υπάρχει ETCS και ασχολείστε με την πολιτική μου διαδρομή. Δικό σας πρόβλημα. Ας είναι. Εγώ έχω αποδείξει ότι είμαι επαγγελματίας χρόνια και δεν με πλήρωνε κανένα κόμμα. Ξεκάθαρο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο άνθρωπος είναι απαράδεκτος!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι. Επαγγελματίας δικηγόρος, κύριε Κυρανάκη! Μακάρι να είχατε τα ένσημα τα δικά μου!

Δεύτερον, μου είπατε για τις συμβάσεις. Ένας νέος πολιτικός σαν και εσάς, κύριε Κυρανάκη, απαντά το αυτόματο σύστημα πέδησης σε τέτοιου είδους επιθέσεις. Τι δείχνει αυτό το οποίο κάνατε; Δείχνει ότι αποφεύγετε να απαντήσετε στην ουσία και αρχίζετε τη σύγκριση εάν υπήρχε ETCS το 2019! Μπαίνετε σε λίγες ημέρες στον έβδομο χρόνο, έτσι; Κι εσείς παίρνετε τον λόγο και αντί να απαντήσετε εάν σήμερα υπάρχει το αυτόματο σύστημα πέδησης, λέτε: «Κύριε Κόκκαλη, εσείς τι μας παραδώσατε;». Αυτό το θεωρείτε απόδειξη του κυβερνητικού σας έργου ως Κυβέρνησης; Όχι. Σας είπα, απεναντίας, ότι θεωρείτε αδυναμία να υπερασπιστείτε –τι να υπερασπιστείτε;– το ανύπαρκτο κυβερνητικό έργο.

Στη δευτερολογία σας παραδεχθήκατε ότι σήμερα που μιλάμε ούτε σε ένα χιλιόμετρο δεν υπάρχει σε λειτουργία –σε λειτουργία, επαναλαμβάνω και όχι εγκατεστημένο– το αυτόματο σύστημα πέδησης. Μιλάμε για τον έβδομο χρόνο σε λίγες μέρες διακυβέρνησης από τη Νέα Δημοκρατία. Σήμερα δεν υπάρχει το αυτόματο σύστημα πέδησης. Είπατε ότι σε λίγους μήνες θα το εγκαταστήσετε, θα το ξεκινήσετε. Όμως, σε λίγους μήνες!

Αναφορικά με τις συμβάσεις που είπατε για την αποκατάσταση των ζημιών στη Θεσσαλία, έχω εδώ τη Σύμβαση 635. Από την αρχή το έργο εκατόν δέκα χιλιόμετρα σηματοδότηση, τηλεδιοίκησης Τιθορέα - Δομοκός 25.000.000 ευρώ.

Το προσκομίζω.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κόκκαλης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και δέκα χιλιόμετρα –έργα αποκατάστασης, όχι από την αρχή– 37.000.000 ευρώ, δηλαδή έργα αποκατάστασης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, ηλεκτροκίνησης, όπως λέει.

Να πούμε ότι στο Παλαιοφάραλα - Κρανώνων δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση. Υπάρχουν οι κάρτες, ηλεκτρονικός εξοπλισμός. Τηλεδιοίκηση είναι η πλησιέστερή της στη Λάρισα, η οποία δεν πλημμύρισε, είτε στο Λιανοκλάδι. Επαναλαμβάνω, μιλώ για την τηλεδιοίκηση. Το έργο, όμως, αποκατάστασης 37 εκατομμυρίων αφορά ουσιαστικά σηματοδότηση για δέκα-έντεκα χιλιόμετρα.

Όμως, επαναλαμβάνω, επειδή είπατε: «Πού είναι οι συμβάσεις;», στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Τι θέλω να πω με αυτό, κύριε Υπουργέ; Όταν δεν απαντάτε στην ουσία...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, συνδέετε τη Σύμβαση 635 με ποια;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Όχι. Με τα έργα αποκατάστασης...
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Του «Daniel».

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Του «Daniel», στα δέκα χιλιόμετρα. Ναι, στα δέκα χιλιόμετρα. Δέκα χιλιόμετρα, 37.000.000 ευρώ. Εκατόν δέκα χιλιόμετρα, 25.000.000 ευρώ. Και καλό είναι να δούμε και τις εργασίες που έχουν γίνει, γιατί σας είπα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σωστά. Τις είδατε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Τι είπα πριν; Τηλεδιοίκηση δεν υπήρχε για να αποκατασταθεί το Παλαιοφάρσαλα - Κραννώνα. Το γνωρίζετε; Για να φτιάξεις κάτι από την αρχή, για να το επιδιορθώσεις, πρέπει να υπάρχει. Η πλησιέστερη τηλεδιοίκηση είναι η Λάρισα –επαναλαμβάνω- και το Λιανοκλάδι. Συνεπώς, Παλαιοφάρσαλα-Κραννώνα, η πλησιέστερη είναι η Λάρισα, η οποία δεν πλημμύρισε. Καλό είναι να μας τα πείτε, αλλά δεν θα επιμείνω τώρα. Ας γίνει έστω και στον κοινοβουλευτικό έλεγχο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε αποδείξει ότι ως Κυβέρνηση όχι απλά δεν ασχολείστε με τα προβλήματα, αλλά πάντα προσπαθείτε να δείξετε κάτι, να δείξετε ότι παράγεται έργο, όπως με το στεγαστικό, τη δημόσια υγεία, τα «βραχιολάκια». Θα λύσουν κάτι ουσιαστικό τα «βραχιολάκια»; Όχι. Αναφορικά με το στεγαστικό, θα λύσει το πρόβλημα της στέγασης η πλατφόρμα την οποία διαφημίζετε; Όχι. Απλά, να λέτε ότι κάνετε κάτι. Θα το λύσει το θέμα των ενοικίων αυτή η πλατφόρμα; Όχι, από τη στιγμή που δεν υπάρχουν χρήματα για να αγοραστούν σπίτια ή δεν έχουν πρόσβαση στα δάνεια ειδικά οι νέοι άνθρωποι.

Αναφορικά με την αγοραστική δύναμη, έχουμε μείωση της αγοραστικής δύναμης. Έχετε κάνει κάτι ουσιαστικό; Όχι. Μας λέει ο κ. Θεοδωρικάκος: «Όπως το μοντέλο της Σουηδίας». Το μοντέλο της Σουηδίας είναι λίγο δύσκολο, έως αδύνατο, να εφαρμοστεί εδώ εν προκειμένω. Και πάλι, το μοντέλο της Σουηδίας προϋποθέτει κρατική παρέμβαση, προϋποθέτει από το χωράφι στο ράφι έναν ουσιαστικό έλεγχο όλων των κρίκων της αλυσίδας. Κάνετε κάτι ουσιαστικό; Όχι. Τι λέτε μόνο; Λέτε ότι θα φτιάξετε μια Ανεξάρτητη Αρχή, έτσι για να λέτε ότι κάνετε κάτι. Με οτιδήποτε ξεπερνά τη δικιά σας θητεία δεν ασχολείστε. Μόνο πρόσκαιρα και επικοινωνιακά και τίποτα άλλο!

Όμως, κύριε Υπουργέ, η πραγματικότητα σας διαψεύδει και θα σας διαψεύδει, γιατί όπως ο προκατόχός σας κουνούσε το δάχτυλο στον κ. Μεϊκόπουλο και έλεγε: «Και η ντροπή πρέπει να ντρέπεται» και είχε εγγυηθεί ουσιαστικά για την ασφάλεια, έτσι και εσείς. Και αυτή ήταν η αφορμή για την κόντρα μας προηγούμενως. Εγώ όταν διάβασα τα δημοσιεύματα πριν δύο μήνες, για να είμαι ειλικρινής, πίστεψα ότι υπάρχει ETCS. Το πίστεψα. Ήταν τόσο πηχυαίοι και δυνατοί οι τίτλοι, που λέω: «Θα υπάρχει!» Έκανα δοκιμή πάνω στο τρένο και βίντεο, Τάσο Νικολαΐδη, άρα θα υπάρχει! Πέρασαν έξι χρόνια! Θα υπάρχει το αυτόματο σύστημα πέδησης!

Διαπίστωσα όμως, ρώτησα ειδικούς και την άλλη μέρα ήμουν στη τηλεόραση και είπα: «Ας βγει ο κ. Κυρανάκης να με διαψεύσει και να ζητήσω συγγνώμη». Γι' αυτό σας είπα πριν. Έχει σήμερα το τρένο Αθήνα - Θεσσαλονίκη αυτόματο σύστημα; Αν μου λέγατε «ναι, έχει», θα ζητήσω δημόσια συγγνώμη. Δεν έχει, όμως.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τα αφαίρεσε ο Καραμανλής...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Σωστά. Δεν έχει, όμως. Είπατε «σε δυο-τρεις μήνες».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Προσέξτε...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Προσέχω, κύριε Κυρανάκη, προσέχω. Εγώ δεν καταφεύγω, όπως είναι το στίλ το δικό σας, σε προσωπικές επιθέσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το είδα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Α, το είδατε. Ναι; Εγώ διάβασα τι έγραψε μια ηλεκτρονική εφημερίδα. Τώρα, εσείς απαντήστε όπως θέλετε. Δεν το έκανα εγώ το βίντεο ούτε το παρουσίασα εγώ, κύριε Υπουργέ.

Με αυτά τα λόγια εισάγεται προς ψήφιση ένας κώδικας ο οποίος ναι μεν αυστηροποιεί και καλά κάνει, αλλά ουσιαστικά δεν

λύνει το πρόβλημα, το οποίο είναι πρόβλημα πάνω απ' όλα πρόληψης και παιδείας με συγκεκριμένα μέτρα και ειδικά από το σχολείο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα δώσουμε τον λόγο στην Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου. Ζήτησε τον λόγο για μια παρέμβαση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Να δώσουμε τον λόγο στον Υπουργό και αμέσως μετά σε εσάς, κυρία Πρόεδρε; **ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Είμαι gentlewoman. Του επιτρέπω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, σύντομα όμως, σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Βεβαίως, πολύ σύντομα. Θα ήθελα να δώσω μια απάντηση στον κ. Κόκκαλη, προφανώς χωρίς καμία διάθεση κόντρας.

Θέλω να σας επιστήσω την προσοχή -για λόγους πληροφόρησης του κοινού και όχι για να συνεχίσουμε τη μεταξύ μας αντιπαράθεση- ότι οι ειδικές συσκευές στα αυτοκίνητα επιτρέπονται με βάση το άρθρο 17 και του σημερινού Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και του ισχύοντος, άρα λοιπόν όταν κάποιος θέλει να χρησιμοποιήσει μία συσκευή ηλεκτρονική και έχει μία ειδικού τύπου συσκευή στην οποία μπορεί να τοποθετήσει το κινητό –να το εκφράσω σωστά-, αυτό επιτρέπεται και για την πλοήγηση και για άλλους λόγους. Δεν έχει καμία σχέση αυτό με το να βιντεοσκοπεί κάποιος τον εαυτό του την ώρα που οδηγεί.

Επίσης, μιας και αναφέρθηκε από προηγούμενο συνάδελφο, απαγορεύεται να βιντεοσκοπείς και την οδήγησή σου. Αυτό αφορά –ελπίζω όχι κανέναν στην Αίθουσα- και ισχυρούς στη χώρα μας, οι οποίοι πιστεύουν ότι το να οδηγείς με πάνω από 200 χιλιόμετρα την ώρα και να το βγάζεις και βίντεο είναι κάτι φυσιολογικό. Αυτό λοιπόν τώρα με τα άρθρα τα οποία θα ψηφίσουμε –ελπίζω μαζί- είναι σαφέστατο ότι αυστηροποιείται και δίνουμε τη δυνατότητα και στην Τροχαία να επιβάλει πρόστιμα όταν διαπιστώνονται παραβάσεις από ανάρτηση βίντεο στα social media.

Κύριε Πρόεδρε, αν κατάλαβα καλά, κατατέθηκαν οι συμβάσεις από τον κ. Κόκκαλη;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Μία σύμβαση και ένα αντίγραφο του ypodomes.gr.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ωραία. Τα καταθέσατε λοιπόν. Αν δεν καταθέσατε τη δεύτερη, θα τη βρω εγώ. Καταγγέλλετε ότι για ίδιες εργασίες υπάρχουν διαφορετικά κόστη. Όπως είχα κάνει με συνάδελφό σας, τον κ. Καζαμία, που έχει καταγγείλει κάτι αντίστοιχο για τα έργα «Daniel» και για διαφορά κόστους, δεσμεύομαι, όπως έχω κάνει και σε εσάς –και πιστεύω στη λογοδοσία- ότι το ίδιο θα κάνω και με τον κ. Κόκκαλη.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ωραία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Μία ερώτηση προς τον Υπουργό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Δεν νομίζω, κύριε Μάντζο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Εγώ δεν έχω πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, ποιον εννοούσατε ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Μία ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Αυστηρά για ένα λεπτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Να κάνει ο κ. Μάντζος την ερώτηση, κύριε Κόκκαλη. Σας παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ποιον εννοούσατε ότι οδηγά...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Οποιοδήποτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ο κ. Μάντζος έχει τον λόγο για την ερώτησή του.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Επειδή την ώρα που εξελίσσεται η συνεδρίαση ενημερωνόμαστε και από διάφορες ιστοσελίδες, βλέπω εδώ τη γνωστή Ομάδα Αλήθειας σε χρόνο DT από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού προς την κ. Αποστολάκη, τη συνάδελφό μας εδώ στο ΠΑΣΟΚ. Έχει ένα πολύ ωραίο απόσπασμα που λέει: «Η απόσπαση προσοχής στην οδήγηση λόγω κινητού είναι η τρίτη αιτία τροχαίων στην Ελλάδα». Σωστά. «Στο ΠΑΣΟΚ βέβαια αυτά είναι λεπτομέρειες». Πριν από λίγο κατατέθηκε ένα βίντεο στο οποίο ο κ. Κυρανάκης έχει δίπλα του έναν σκύλο ελεύθερο συνοδηγό, χωρίς καμία ζώνη, χωρίς καμία φύλαξη. Καταγράφεται η οδήγησή του, αυτή που απαγορεύεται, όπως πολύ ωραία και πολύ σωστά λέτε.

Εγώ, κύριε Κυρανάκη, Αναπληρωτή Υπουργέ Μεταφορών, αναμένω –φαντάζομαι– και από την Ομάδα Αλήθειας αλλά και από εσάς την ίδια ευαισθησία όπως δείχνετε γι' αυτά που καταγράφετε και καταγγέλλετε για την καλή συνάδελφό μας, την κ. Αποστολάκη, να μας πείτε αν ο σκύλος ο ελεύθερος μέσα στο όχημα και δη στη θέση του συνοδηγού δεν είναι αιτία τροχαίου, αν δεν είναι αιτία απόσπασης προσοχής του οδηγού και αν εν τέλει αυτή είναι μία συμπεριφορά η οποία είναι καθ' όλα σύνομη και καθ' όλα κατάλληλη για έναν Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Εντάξει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, αν αρχίσουμε ο καθένας να βγάζει από ένα βίντεο –αναφέρομαι και σε εσάς, αλλά και στους υπόλοιπους– που έβγαλε η τάδε ομάδα, δεν θα έχουμε συνεδρίαση νομοσχεδίου, αλλά θα κάνουμε μια κουβέντα καφενείου. Με συγχωρείτε!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Ρώτησε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, θέλετε να απαντήσετε σε αυτό που σας ρώτησε ο κ. Μάντζος;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Αν θα το ανεβάσει η Ομάδα Αλήθειας πείτε μας, που έχετε και προνομιακή γνώση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και ζητώ συγγνώμη από τους συναδέλφους που αυτές οι προσωπικές αναφορές σε μένα οφείλουν να απαντηθούν, αλλά πρέπει να απαντηθούν.

Κατ' αρχάς σας ευχαριστώ πάρα πολύ που μου θυμίζετε τον σκύλο μας, ο οποίος δυστυχώς πέθανε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Συλλυπητήρια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το 2023. Ευχαριστώ πολύ. Εντάξει, μιλάτε χωρίς να σκέφτεστε –ας πούμε– πώς επηρεάζουν τον συνολικό σας αυτό τα οποία λέτε έτσι ειρωνικά. Δεν το σκέφτεστε καν.

Εν πάση περιπτώσει, σας υπενθυμίζω, κύριε Μάντζο, ότι εκείνη την εποχή δεν ήμουν καν Βουλευτής. Αυτό είναι το πρώτο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Και τι σημαίνει αυτό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεύτερον, αυτό το οποίο έκανα έχει γίνει με νόμιμη συσκευή, η οποία και σήμερα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τον οποίο ψηφίζετε και εσείς σήμερα, επιτρέπεται, διότι είναι με ειδικά τοποθετημένη συσκευή στο μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου. Όταν, λοιπόν, ένας οδηγός ΙΧ ή ταξί ή οτιδήποτε έχει μια ειδική συσκευή, αυτό επιτρέπεται. Αυτό που έκανε συνάδελφός σας απαγορεύεται.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Ο σκύλος επιτρέπεται;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επιτρέπεται ο σκύλος, ναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Έτσι, χωρίς καμία φύλαξη στο όχημα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ελάτε, ελάτε.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε την απάντηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλετε να μιλήσουμε για τον σκύλο μου που πέθανε; Τι θέλετε να κάνουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Όχι, δεν θα μιλήσουμε για τον σκύλο. Ελάτε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Λυπάμαι που έχει πεθάνει, αλλά λυπάμαι και για το πρόβλημα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν υπάρχει κάποια ρύθμιση στον κώδικα, ελάτε να το συζητήσουμε ωραία και πολιτισμένα. Αυτό για το οποίο με κατηγορείτε το «Documento» και εσείς και ο κ. Κόκκαλης, έχοντας ένα κινητό τοποθετημένο σε ειδική συσκευή, επιτρέπεται. Ούτε βιντεοσκοπώ ούτε μιλάω στην κάμερα εκείνη τη στιγμή για να υπάρχει απόσπαση προσοχής ούτε κάνω αυτό το οποίο έκανε συνάδελφός σας. Εντάξει; Είναι επιχείρημα αυτό το οποίο φέρνετε εσείς, υπερασπιζόμενος τη συνάδελφό σας που πριν από λίγες εβδομάδες έκανε το βίντεό της, να λέτε δηλαδή ότι αυτό το οποίο έκανε εκείνη είναι λάθος και αυτό το οποίο έκανε εγώ είναι επίσης λάθος; Αυτό είναι το επιχείρημά σας;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ωραία.

Τον λόγο έχει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου για μια παρέμβαση.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Σας ευχαριστώ πολύ.

Έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η διαβάθμιση της ευαισθησίας και της ευθιξίας και είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον με πόση ευκολία τα υπουργικά πρόσωπα αυτοοικτιρόνται για τις δικές τους απώλειες, ακόμη και ενός οικίστου ζώου, αλλά δεν δείχνουν την παραμικρή ευαισθησία για εκείνους που έχουν χάσει τους δικούς τους ανθρώπους, για εκείνους που κυβερνητικά πρόσωπα ή κυβερνητικές πολιτικές έχουν σκοτώσει τους δικούς τους ανθρώπους.

Κυρίες και κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, εκεί, στα θεωρεία, κάθεται η μητέρα του Ιάσονα Λαλαούνη, του εικοσιπεντάχρονου αγοριού που ο αστυνομικός της κ. Μπακογιάννη σκότωσε μπαίνοντας παράνομα, αντικανονικά στη Βουλή, διασχίζοντας κάθετα το αντίθετο ρεύμα και αδιαφορώντας εγκληματικά για την πάρα πολύ πιθανή έως βέβαιη πρόκληση σωματικής βλάβης ή αφαίρεση ανθρωπίνης ζωής.

Και σήμερα, τέσσερα χρόνια και τρεις μήνες μετά, η γυναίκα αυτή δεν έχει λάβει από τη Βουλή, της δικής σας διοίκησης, καμία απάντηση για τις συνθήκες πρόκλησης του θανάτου του παιδιού της. Δεν έχει δώσει ο κ. Τασούλας τα βίντεο που τα κρατούσε επτασφράγιστα -ευτυχώς τα διοχέτευσε κάποιος που είχε την ευαισθησία-, δεν έχει λάβει απαντήσεις γιατί ο αστυνομικός της κ. Μπακογιάννη, που σκότωσε το παιδί της, είναι ακόμη στο Σώμα, γιατί δεν του αφαιρέθηκε ούτε το δίπλωμα και γιατί δεν έχει ελεγχθεί κανένας άλλος γι' αυτό το φοβερό τροχαίο, που αφαιρέσει τη ζωή από έναν νέο με όλη τη ζωή μπροστά του.

Πώς τολμάτε να αντικρίζετε τους συμπολίτες μας, να λέτε ότι φέρνετε εδώ έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όταν δεν έχετε ακούσει ούτε στο ελάχιστο τους συγγενείς των θυμάτων τροχαίων, δεν έχετε ακούσει ούτε στο ελάχιστο...

Και ντρέπομαι ακόμα και για τις συνθήκες. Δύο αστυνομικοί φυλάει μια μάνα εκεί. Τι θα κάνει; Σας απειλεί η μάνα και είναι δύο αστυνομικοί από πάνω της στα θεωρεία της Βουλής; Αυτός είναι ο προσρισμός του αστυνομικού;

Κύριοι, δεν είναι νόμιμο να τρομοκρατείτε τους πολίτες που έρχονται στη Βουλή. Όποιος έχει πάει στο Ευρωκοινοβούλιο, ξέρει ότι πηγαίνουν όλοι οι πολίτες με τα κινητά τους, με τις τσάντες τους, με την αξιοπρέπεια τους, παρακολουθούν, παίρνουν φωτογραφίες. Αυτή η φασιστική συνθήκη που έχει επιβάλει ο Τασούλας και συνεχίζεται στα θεωρεία της Βουλής είναι ντροπιαστική, αλλά δείχνει και μία τόσο έμφοβη εξουσία.

Η γυναίκα αυτή δεν μπόρεσε να φτιάξει ένα εκκλησάκι εδώ που της σκότωσαν το παιδί της. Η γυναίκα αυτή ήρθε με άλλα δέκα άτομα εδώ, στην είσοδο της Βουλής, στις 12 Μαρτίου, για

να τηρήσουν «ενός λεπτού σιγή» και να τιμήσουν το νέο παιδί που χάθηκε, που του αφαιρέσατε τη ζωή και που καλύψατε τον αστυνομικό, που καλύψατε και κρατήσατε στη Βουλή και τον άλλο αστυνομικό μάρτυρα -μιλώ για τον κακοποιητή και βιαστή, που τον κρατούσατε στη Βουλή γιατί ήταν μάρτυρας, υπηρετούσε στη Βουλή στον εξωτερικό χώρο εκείνη την ημέρα.

Όταν, λοιπόν, αυτή η γυναίκα ήθελε να τιμήσει το παιδί της, ανήμερα των τεσσάρων ετών από το θανατηφόρο τροχαίο, ξέρετε τι κάνατε; Καλέσατε τα ΜΑΤ. Φέρατε τα ΜΑΤ! Και τώρα τη φυλάτε με αστυνομικούς στα θεωρεία της Βουλής!

Ας είμαστε ειλικρινείς. Δεν σας ενδιαφέρει η οδική ασφάλεια ούτε εσάς ούτε τον Πρωθυπουργό πολύ λιγότερο που ήρθε σε αυτή την ξεπνοισμένη κατάσταση με χαρτομάντιλα και σε συνθήκη πλήρους αποδρομής, για να πει ότι δήθεν νοιάζεται για την οδική ασφάλεια. «Μπαζώσατε» και τη δικογραφία της ανθρωποκτονίας με θύμα τον Ιάσονα Λαλαούνη. Φροντίσατε ακόμα και να παραιτηθεί από την έφεση ο καταδικασμένος αστυνομικός, που δεν του αφαιρέθηκε ούτε το δίπλωμα και δεν έκανε μία μέρα φυλακή. Φροντίσατε να μην έχει ελεγχθεί κανείς, ούτε ο τροχονόμος που απομάκρυνε τους μάρτυρες, ούτε οι αστυνομικοί της Βουλής που σήκωσαν την μπάρα και φυγάδευσαν αμέσως το αυτοκίνητο, ούτε όσοι παρασιώπησαν ότι το εμπλεκόμενο αυτοκίνητο ήταν της κ. Μπακογιάννη και το συμβάν έλαβε χώρα κατά την «Ωρα του Πρωθυπουργού», με τον κ. Μητσοτάκη εδώ μέσα.

Πώς θα πείσετε ότι σας νοιάζει η ανθρώπινη ζωή, αυτό για το οποίο εμείς κινητοποιούμαστε, αυτό για το οποίο η μάνα αυτή κινητοποιείται, αυτό για το οποίο οι μανάδες και οι πατεράδες και οι γονείς και οι συγγενείς όλων των ανθρώπων που έχει αφαιρεθεί άδικα η ζωή τους κινητοποιούνται και σκιρτούν; Δεν πειθετε κανέναν.

Εγώ, όμως, θέλω να πω στην κ. Λαλαούνη, στη Νατάσα: Το παιδί σας, κυρία Νατάσα, θα το δικαιώσουμε και η αλήθεια θα βγει. Όσο «μπάζωμα» και αν επιχειρήσουν, όση συγκάλυψη κι αν προσπαθήσουν, όσες εξουσίες και αν ενεργοποιηθούν, η αλήθεια στο τέλος θα βγει.

Και με αυτήν την παρατήρηση, θα ήθελα να πω ότι λυπάμαι πάρα πολύ για τον τρόπο που εισήχθη και συζητήθηκε ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, fast track, σε μία εβδομάδα, ενώ ο Πρόεδρος της Βουλής μας είχε διαβεβαιώσει ότι δεν θα μπει ούτε στην επιτροπή. Μπήκε την Τρίτη πρώτη ημέρα στην επιτροπή, Πέμπτη δύο συζητήσεις στην επιτροπή, Παρασκευή τέταρτη συζήτηση και Τρίτη, μετά του Αγίου Πνεύματος, ψηφίζεται σε μια άδεια Βουλή.

Περιποιεί τιμή στην Κυβέρνησή σας θεωρείτε αυτή η κατάσταση; Εγώ ντρέπομαι, ντρέπομαι ειλικρινά. Δεν ενδιαφέρεται το Κοινοβούλιο; Δεν ενδιαφέρεται κανείς για την οδική ασφάλεια, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής; Συζητήσαμε, λέτε, αρκετά και καταλήξαμε ότι αυτά είναι που πρέπει να γίνουν, αυτά τα εντελώς στοιχειώδη που φέρνεται, με φοβερές αβελτηρίες και, κυρίως, χωρίς εκσυγχρονιστικές παρεμβάσεις και προβλέψεις;

Αντιδικούσατε, κύριε Κυρανάκη, για το ποια είναι τα προβλεπόμενα πρόσωπα που παραβιάζουν τον ΚΟΚ; Μα, ο κ. Χρυσόχοϊδης ως Υπουργός Προστασίας του Πολίτη δεν είχε συλληφθεί για παραβίαση ορίων ταχύτητας; Είναι ο ίδιος που ψήφισε και το μνημόνιο χωρίς να το διαβάσει, διότι, αν έχεις αυτήν την αντίληψη και για τη νομιμότητα και για τη δημοκρατία, βεβαίως τα τσαλαπατάς όλα, όπως κάνει η Κυβέρνησή σας.

Ο εισηγητής μας έχει κάνει παρεμβάσεις ξανά και ξανά και έχουμε κάνει προτάσεις για την επιδότηση κράνους, για την οδική παιδεία και την επιμόρφωση των παιδιών στο Δημοτικό, στο Γυμνάσιο και στο Λύκειο, για την εφαρμογή ποινολογίου που να είναι προσωποποιημένο, για την αποσυσχέτιση του οδηγού από το αυτοκίνητο, επιτέλους για την πρόβλεψη υποδομών, που δεν υπάρχουν σε τίποτα, για τις απαρχαιωμένες εθνικές και επαρχιακές οδούς, τα εσωτερικά δίκτυα, για τα κίνητρα για την ανανέωση οχημάτων, για την εισαγωγή διατάξεων προστασίας δεδομένων, για την επανεκπαίδευση όλων των οδηγών, για το τέλος στη μαφία των διπλωμάτων, για την αναβάθμιση των ισόπεδων διαβάσεων -να σταματήσουν να υπάρχουν οι ισόπεδες διαβάσεις όπου συμβαίνουν ξανά και ξανά δυστυχήματα με τρένα-, την ώρα που εσείς δεν μεριμνάτε για κανενός είδους

ασφάλεια. Για το παράδειγμα, εμείς και οι αστυνομικοί πρώτοι να σεβόμαστε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Και, βεβαίως, πρέπει να υπάρξει συμμόρφωση με τα ευρωπαϊκά πρότυπα σε σχέση με τις λεωφορειολωρίδες. Στο Λονδίνο, στο Παρίσι, στη Βαρκελώνη, στο Βερολίνο τα ταξί κυκλοφορούν στη λεωφορειολωρίδα. Στην Αθήνα; Όχι, λέει ο κώδικάς σας, για να στοχοποιήσει αυτήν τη φορά τους ταξιτζήδες όπως πάντα σας αρέσει να αντιμετωπίσετε την ευθύνη.

Δεν θα παραλείψω να πω ότι στην Τροχαία Λάρισας ήταν επί σαραντα οκτώ ώρες η δικογραφία του εγκλήματος των Τεμπών, τότε που έγιναν οι μεγάλες λοβιτούρες και, βέβαια, το γεγονός ότι δεν προβλέπετε καθόλου προϋποθέσεις για την αστυνομική προανάκριση επί τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων, καθόλου αυστηρές διατάξεις και κανονισμούς, δείχνει και με ποια χαλαρότητα αντιμετωπίζετε το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, αλλά και τις ευθύνες των οργάνων των Σωμάτων Ασφαλείας και των οργάνων της τάξης.

Εγώ, παρεμπιπτόντως, επειδή ανταλλάξατε πολλές αντεγκλήσεις για βίντεο, αύριο θα είμαι στο δικαστήριο της Λάρισας όπου δικάζονται κατηγορούμενοι εκείνοι οι οποίοι έχασαν τα βίντεο, αλλοίωσαν τα βίντεο, προσκόμισαν άλλα βίντεο. Και με ενδιαφέρει: το Ελληνικό Δημόσιο θα παρασταθεί εναντίον των κατηγορουμένων ή μήπως θα παρασταθεί ως αστικώς υπεύθυνο για τους κατηγορούμενους; Διότι εδώ υπάρχουν κατηγορούμενοι για σοβαρότατα αδικήματα και με ενδιαφέρει, κύριε Υπουργέ, εσείς ποια πλευρά θα υποστηρίξετε.

Έρχομαι στο τελευταίο θέμα και καθόλου ήσσοι και δεν είναι άλλο από αυτό που συμβαίνει μπροστά στα μάτια όλης της ανθρωπότητας. Μιλώ για τη γενοκτονία στην Παλαιστίνη.

Κυρίες και κύριοι, από εχθές υπάρχει ευρωβουλευτής η οποία έχει συλληφθεί από το κράτος του Ισραήλ. Υπάρχει Ευρωβουλευτής γυναίκα, η κ. Rima Hassan, Γαλλοπαλαιστίνη, η οποία βρίσκεται υπό την κράτηση των δυνάμεων του Ισραήλ.

Τον Οκτώβριο του 2023 ο «πολύς» κύριος -εντός εισαγωγικών- Τασούλας φώτισε το Κοινοβούλιό μας με τη σημαία του κράτους του Ισραήλ. Οι δυνάμεις αυτού του κράτους εχθές πραγματοποίησαν στρατιωτική επιχείρηση, κατέλαβαν το ιστιοφόρο σκάφος «Madleen» που έπλεε σε διεθνή ύδατα, με δώδεκα ακτιβιστές εκ των οποίων δέκα πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τέσσερις γυναίκες -το λέω με συγκίνηση-, τέσσερις γενναίες γυναίκες, και οι στρατιώτες του κράτους αυτού πήραν στην εξουσία τους το πλοίο, ένα ιστιοφόρο -τόσο πολύ απειλεί τις εξουσίες ένα ιστιοφόρο και δώδεκα ακτιβιστές!-, κατέσχεσαν την ανθρωπιστική βοήθεια που μετέφεραν οι ακτιβιστές για να σπάσουν το μπλόκο στη Λωρίδα της Γάζας και να αποκτήσουν φαγητό, νερό, φάρμακα, στοιχειώδη είδη οι Παλαιστίνιοι στη Λωρίδα της Γάζας που λιμοκτονούν, στους οποίους έχει επιβάλει τη λιμοκτονία το κράτος του Ισραήλ.

Οι δυνάμεις του κράτους του Ισραήλ, λοιπόν, συνέλαβαν τους δώδεκα ακτιβιστές και κρατούν μέχρι σήμερα, μέχρι αυτήν την ώρα, κρατούμενη την Ευρωβουλευτίνα Rima Hassan. Μου προξενεί αλγεινή εντύπωση ότι δεν έχει ακόμη γίνει από πλευράς της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Βουλής και από τον Πρόεδρο της Βουλής -έχω καλέσει τον κ. Γεραπετρίτη κατ' επανάληψη- δήλωση καταδίκης των πράξεων του Ισραήλ και απαίτησης απελευθέρωσης των ειρηνικών ακτιβιστών και της Ευρωβουλευτίνας.

Εμείς το απαιτούμε και η Κοινοβουλευτική μας Ομάδα αυτή με τους έξι Βουλευτές, που επιμένουμε να είμαστε πάντα εδώ η πολυπληθέστερη ομάδα, με τη μία Ευρωβουλευτίνα στην Ευρωβουλή έχουμε ήδη καταθέσει ερώτηση προτεραιότητας με αίτημα γραπτής απάντησης προς την Αντιπρόεδρο της Επιτροπής και Υπατη Εκπρόσωπο της Ένωσης για Θέματα Εξωτερικής Πολιτικής. Το κατέθεσε η Ευρωβουλευτίνα μας, η Μαρία Ζαχαρία, και το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, ερώτηση με αίτημα γραπτής απάντησης προς το Συμβούλιο, με θέμα την παράνομη σύλληψη και κράτηση Ευρωβουλευτριών, ακτιβιστών, πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις

ισραηλινές αρχές σε διεθνή ύδατα και παραβίαση του Διεθνούς Δικαίου με τον αποκλεισμό της Γάζας.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και ήδη έχουμε ενεργοποιήσει μια σειρά από ενέργειες στο Ευρωκοινοβούλιο.

Εδώ θα συνεχίσουμε τη δράση μας. Και μιας και αναφέρθηκε με μεγάλη περηφάνια στις γυναίκες, κλείνω με μία αναφορά στη δικιά μας Βουλευτίνα, τη Τζώρτζια Κεφαλά. Δεν είναι τυχαίο ότι οι καλλιτέχνες πάντα δείχνουν τη μεγαλύτερη ευαισθησία. Η Τζώρτζια Κεφαλά, η μία από τους έξι Βουλευτές της Πλεύσης Ελευθερίας, θα λάβει μέρος στην «Πορεία προς τη Γάζα» που ξεκινάει την Πέμπτη, στο «March to Gaza», μαζί με διακόσιους τέσσερις ακόμα Έλληνες ακτιβιστές και ακτιβίστριες. Σας καλώ να προστατεύσουμε αυτή την ακτιβιστική, ειρηνιστική δράση με χιλιάδες ανθρώπους από όλον τον κόσμο και, επιτέλους, αναγνωρίζοντας ότι οι πολίτες κάνουν αυτό που δεν κάνουν οι ηγεσίες να στηρίξουμε τους πολίτες σε αυτήν την ηρωική ειρηνική πράξη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρία Βασινιά, σεείς ακολουθείτε από τον κατάλογο.

Ζήτησε τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας. Για παρέμβαση, κύριε Πλεύρη;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Για παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα την Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας και παίρνω τον λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, διότι ο ανθρώπινος πόνος είναι για όλους μας εδώ μέσα, δεν υπάρχει προνόμιο κάποιου στον πόνο, αναφερόμενος και στη μητέρα που έχασε το παιδί της στο δυστύχημα που έγινε έξω από τη Βουλή. Και σας μιλώ όχι μόνο ως Κοινοβουλευτικός. Λίγους μήνες πριν από αυτό το δυστύχημα εγώ έχασα τη μητέρα μου επειδή παραβίασε, στην πλατεία Αγίας Σοφίας στο Ψυχικό, κάποιος ένα STOP, όταν είχε βγει η μητέρα μου να περπατήσει. Προφανώς, σίγουρα ο πόνος τού να σκοτώνεται το παιδί σου είναι μεγαλύτερος από τον πόνο τού να σκοτώνεται ο γονέας σου, αλλά η μητέρα είναι πάντα μητέρα και εκείνο το βράδυ με πήρανε εμένα, κυρία Πρόεδρε, να μου πουν ότι πάει στο ΚΑΤ, διασωληνώθηκε και μετά από είκοσι ημέρες πέθανε.

Αυτό το οποίο μου είπε στο κρεβάτι του πόνου ήταν: «Εγώ δεν θέλω να κυνηγήσεις καθόλου αυτόν που με χτύπησε, γιατί πιστεύω ότι το έκανε από λάθος» και, μάλιστα, εγώ παραστάθηκα στο δικαστήριο χωρίς να κάνω υποστήριξη κατηγορίας, σεβόμενος το ότι οι τελευταίες λέξεις της μητέρας μου πριν διασωληνωθεί ήταν: «Τον είδα, έκανε ένα λάθος. Να μην τιμωρηθεί γι' αυτό». Τιμωρήθηκε, βέβαια, γιατί έτσι είναι ο Ποινικός μας Κώδικας. Τιμωρήθηκε για ανθρωποκτονία εξ αμελείας, όπως ακριβώς τιμωρήθηκε κι ο αστυνομικός έξω από τη Βουλή, και μάλιστα, με ποινή μικρότερη από την ποινή που διαβάζω, η οποία υπάρχει.

Συνεπώς, πρέπει να κοιτάμε αυτούς τους ανθρώπους και να τους λέμε ότι αυτή ήταν η ποινή που προβλεπόταν, ανθρωποκτονία εξ αμελείας. Όλα τα τροχαία με ανθρωποκτονία εξ αμελείας κινούνται αυτήν τη στιγμή. Αυτές είναι οι ποινές. Δεν υπάρχει κάτι περιέργο, όπως πάτε να παρουσιάσετε σε μια μητέρα που σίγουρα, οπωσδήποτε πονάει, όπως και εγώ ως γιος πονούσα εκείνη τη στιγμή. Όμως, καταλάβαινα ότι και αυτός που πέρασε εκείνη τη στιγμή το STOP, προφανώς δεν πέρασε το STOP γιατί ήθελε να σκοτώσει κάποιον άνθρωπο. Πρέπει να τιμωρηθεί, αλλά αυτό είναι το ποινικό μας πλαίσιο και εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ πέρα δεν πρέπει να ερχόμαστε να κάνουμε έναν διαγωνισμό ως προς τον ανθρώπινο πόνο. Και με συγχωρείτε, σας μιλάω με ένα προσωπικό παράδειγμα, που δεν μπορεί να πει κανείς ότι πονάει εδώ περισσότερο, εκτός αν έχετε τέτοιο παρά-

δειγμα, τού να ξέρεις ότι χάνεις τη μητέρα σου σε ένα τροχαίο και να σκέφτεσαι εκείνη τη στιγμή ότι ναι, δυστυχώς, κάποιος παραβίασε κανόνες, πρέπει να τιμωρηθεί, αλλά αυτό είναι το πλαίσιο και να μην ερχόμαστε εδώ πέρα να δημιουργήσουμε ότι κάτι ύποπτο έγινε. Όποιος βρίσκεται εδώ και ξέρει έστω ποινικά, να το δει, αυτά είναι τα τροχαία.

Τι μπορούμε, όμως, να πούμε σε αυτή τη μητέρα; Και σας το λέω ότι παρ' όλο που το να έχεις χάσει μάνα είναι πολύ βάρβαρο, το να χάνεις παιδί σίγουρα είναι πολύ πιο βάρβαρο. Αυτό που της λες είναι ότι, πρώτον, άλλαξε ο Ποινικός Κώδικας και σήμερα άτομα που καταδικάζονται για ανθρωποκτονία εξ αμελείας μπορεί να εκτίσουν μέρος ποινής, ενώ τότε δεν εκτιόταν, όχι για τη συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά για όλες τις περιπτώσεις. Και δεύτερον, ότι σήμερα με αυτό που φέρνει η πολιτική ηγεσία, ο Κωνσταντίνος Κυρανάκης, και μάλιστα το στηρίζουν όλοι - άκουσα με ενδιαφέρον και τον κ. Νικολαΐδη εδώ από το ΠΑΣΟΚ -, όλες οι πτέρυγες, με αυτόν τον Ποινικό Κώδικα που φέρνουμε, με αυτόν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ελπίζουμε ότι θα έχουμε ακόμα πιο συνεπείς οδηγούς υπό τον φόβο των κυρώσεων που υπάρχουν, για να έχουμε όσο το δυνατόν λιγότερα τροχαία δυστυχήματα.

Συνεπώς, με απόλυτο σεβασμό στον πόνο όλων όσοι έχουν χάσει ανθρώπους. Όλοι όσοι έχουμε χάσει ανθρώπους έχουμε έναν βουβό πόνο που λέγαμε ότι αν άλλος ήταν πιο προσεκτικός, δεν θα είχε συμβεί και αισθάνεται την αδικία.

Η αδικία του τροχαίου, κύριε Πρόεδρε, έχει το φοβερό, το συγκλονιστικό, δεν είναι η συνθήκη της ασθένειας, που ακούς μια άσχημη ασθένεια και προετοιμάζεσαι, λες ότι πρέπει να το αντιμετωπίσει, να δω. Το να χτυπάει το τηλέφωνο και να σου λένε συνέβη αυτό το πράγμα είναι συγκλονιστικό. Αλλά να το αντιμετωπίσουμε με τους όρους της ενσυναίσθησης και όχι με όρους ότι και σε αυτό εδώ μέσα είμαστε αντίπαλοι.

Δεν είμαστε αντίπαλοι. Κανείς δεν θέλει να χάνονται άνθρωποι ζωές και γι' αυτόν τον λόγο έρχεται και αυτός ο κώδικας που πιστεύουμε ότι από εδώ και πέρα θα κάνει καλύτερους τους οδηγούς.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει η κ. Ελένη Βασινιά από το ΠΑΣΟΚ.

Όπου να ανέβει η συνάδελφος στο Βήμα, να σας ανακοινώσω τα εξής. Η συνεδρίαση του νομοσχεδίου θα συνεχιστεί και αύριο. Θα ολοκληρώσουμε τον κατάλογο των ομιλητών σήμερα, υπολογίζουμε ως τις 22.00'. Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι μπορούν να μιλήσουν αύριο. Θερμή παράκληση. Αν βέβαια επιθυμεί κάποιος, μπορεί να μιλήσει και σήμερα. Έτσι να ολοκληρωθεί ο κατάλογος σήμερα, αύριο να μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί, δευτερολογίες, ο Υπουργός και θα πάμε έτσι. Γύρω στις 22.00' υπολογίζουμε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ο Υπουργός σήμερα δεν θα κάνει ομιλία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Απ' ό,τι μας ενημέρωσε, θα μιλήσει αύριο. Δεν ξέρω. Κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα κάνω μια σύντομη παρέμβαση σήμερα και αύριο θα κλείσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς. Θα κάνει μια σύντομη παρέμβαση, απ' ό,τι είπε, και η ομιλία του αύριο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα μου υποδείξετε τι θα κάνω;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Όχι, απλώς εντυπωσιάζομαι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είθισται να μιλάμε στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, παρακαλώ.

Ελάτε, κυρία Βασινιά.

ΕΛΕΝΗ ΒΑΤΣΙΝΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι θα συμφωνήσουμε όλοι πως η σημερινή ημέρα απαιτεί να αναλογιστούμε αυτήν την ψήφιση του νομοσχεδίου και την αλλαγή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας βγάζοντας νοητά τον εαυτό μας από αυτήν εδώ την

Αίθουσα ή, τουλάχιστον, φέρνοντας σε αυτήν εδώ την Αίθουσα το τι συμβαίνει πραγματικά στους δρόμους της χώρας.

Ως εκπρόσωπος μιας κοινωνίας που βιώνει καθημερινά την τραγωδία των δρόμων, δεν δύναμαι πραγματικά να μιλήσω χωρίς το βάρος της συνειδήσής μου να είναι στραμμένο στο πόσο ζωές έχουν χαθεί στην ασφάλτο από αμέλεια, από απερισκεψία, από άγνοια, από δόλο. Και είναι πάρα πολύ λυπηρό ότι οι οικογένειες που καλούνται να διαχειριστούν την τραγική και ξαφνική απώλεια του προσώπου τους έχουν να αντιμετωπίσουν, παράλληλα, τη γραφειοκρατία, την αναμονή για τις πολύτιμες απαντήσεις και τα αναπάντητα γιατί. Ξέρετε, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης και κύριε Υπουργέ, δεν είναι όλα θέμα επικοινωνίας.

Το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Κώδικας οδικής κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις» περιλαμβάνει 129 άρθρα, τα 115 αφορούν τον ΚΟΚ, οι υπόλοιπες ρυθμίσεις χωρίς συνοχή κατατέθηκαν στο παρά πέντε πριν από την ψήφιση χωρίς δημόσια διαβούλευση. Αυτό από μόνο του αντανάκλα την εικόνα μιας Κυβέρνησης χωρίς ολοκληρωμένη στρατηγική για την οδική ασφάλεια.

Ύστερα η διαβούλευση. Είναι αντιληπτό ότι αγκυλώσεις μικροκομματικής φύσεως σε πάρα πολλά νομοσχέδια σας οδηγούν στην επιλογή είτε να φέρνεται αιφνιδιαστικά, 12 το βράδυ είτε να κάνετε δύο επιτροπές σε διάστημα 4 ωρών, ώστε ούτε οι φορείς να ακούγονται ούτε η Αντιπολίτευση να ακούγεται. Είναι δυνατόν να το κάνετε και σε αυτό το νομοσχέδιο; Πήγαμε σε διαβούλευση και είχε 684 σχόλια από πολίτες, είχε δηλαδή τόσο κοινωνικό ενδιαφέρον και, τελικά, αφέθηκε η συντριπτική πλειονότητα των αιτημάτων ανεκπλήρωτη.

Να μιλήσουμε με αριθμούς; Το 2025 πάνω από 10.000 τροχαία με σχεδόν 700 νεκρούς. Κάθε αριθμός και μια τραγική ιστορία. Και τι είπε ως σήμερα η Κυβέρνηση. Σχεδόν τίποτα. Ακολούθησε μια πορεία επικοινωνιακή με μακέτες, με υποσχέσεις και διακηρύξεις, χωρίς, όμως, ουσία και θεσμικό αποτέλεσμα. Αποδεικνύεται ότι για την Κυβέρνηση το νομοσχέδιο αυτό είναι απλώς ένα τέχνασμα, όχι μια αλλαγή της οδικής ζωής και συμπεριφοράς.

Η πραγματική ουσία του νομοθετήματος, όπως η αυστηροποίηση των ποινών, η διήθηση δικύκλων, τα ηλεκτρικά προσωπικά ελαφρά οχήματα και το νέο όριο 30 χιλιομέτρων ανά ώρα σε κατοικημένες περιοχές από την 1^η Ιανουαρίου του 2026 δεν θα φέρουν τα αναγκαία αποτελέσματα από μόνα τους όσο δεν συνοδεύονται από συστηματικούς ελέγχους, υποδομές και επιτήρηση.

Αναφέρομαι ειδικά στο όριο των 30 χιλιομέτρων ανά ώρα, μία πρωτοπόρα ρύθμιση που καθυστέρησε 4 χρόνια να υλοποιηθεί, ένα θετικό μέτρο. Αλλά τι αξία έχει χωρίς ενημέρωση, αστυνόμευση και δρόμους σχεδιασμένους για πεζούς και οχήματα με ταχύτητα; Ποιος το ξέρει; Ποιος πιστεύετε θα το τηρήσει; Πού θα πρωτοεστιάσουν οι έλεγχοι;

Το νομοσχέδιο παραχωρεί στην τοπική αυτοδιοίκηση δυνατότητες εξάιρεσης που, όμως, απαιτούν δικαστικές αποφάσεις, γραφειοκρατία και πολύ χρόνο, ενώ θα έπρεπε η τοπική αυτοδιοίκηση να είναι ο πρώτος πυλώνας συνεργασίας και ενημέρωσης για τον νέο ΚΟΚ. Τα μισά, λοιπόν, από τα μέτρα που θα ψηφιστούν σήμερα μένουν στα χαρτιά, ενώ οι παραβάτες θα συνεχίσουν να θέτουν σε κίνδυνο τη δική τους ζωή, αλλά και τη ζωή των συμπολιτών μας.

Διαβάζω στο νομοσχέδιο τα πέντε επίπεδα παραβάσεων με συνδυασμούς προστίμων και διοικητικών μέτρων: Η χρήση κινητού από οδηγό τιμωρείται άμεσα με κλιμακούμενο πρόστιμο και αφαίρεση διπλώματος. Η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη προβλέπει πρόστιμο και αφαίρεση διπλώματος για 60 ημέρες, με την υποτροπή να φτάνει τις 4.000 ευρώ και αφαίρεση μέχρι 8 έτη. Αυτές οι ρυθμίσεις έχουν σοβαρό περιεχόμενο, αλλά χωρίς συστηματικούς ελέγχους, θα μείνουν μόνο λόγια και αριθμοί σε χαρτί. Και σε αυτό δεν χωρούν ούτε μελέτες ούτε αμφισβητήσεις.

Έχει ξαναγίνει αυστηρός ο νόμος. Ο Ποινικός Κώδικας αυστηροποιήθηκε εκατό φορές. Είδατε κάποιο αποτέλεσμα; Και ο ΚΟΚ σήμερα είναι πιο αυστηρός απ' ό,τι παλαιότερα. Όσο αυστηρός και να γίνει ο νόμος, χωρίς ενημέρωση, χωρίς εφαρμογή στην πράξη, θα παραμείνει όχημα ευθυνών στα δικαστήρια και αντιδι-

κία για ασφαλιστικές εταιρείες, όχι μέσο πρόληψης, όχι μέσο ασφάλειας.

Η Κρήτη, δυστυχώς, γνωρίζει με αρνητικό τρόπο όλα αυτά. Και ο ΒΟΑΚ και η παραλιακή οδός του Ηρακλείου αποτελούν εδώ και χρόνια από τα πιο επικίνδυνα οδικά σημεία της Ελλάδας. Πίσω από τα εθνικά σχέδια, λοιπόν, που είπε ο κύριος Πρωθυπουργός κρύβονται έργα-φαντάσματα. Πάνω από 50 νεκρούς και δεκάδες τραυματίες περίπου κάθε χρόνο στην Κρήτη και η συντριπτική τους πλειονότητα είναι κάτω των 25 ετών. Αυτές οι ζωές δεν είναι απλά αριθμοί, είναι παιδιά, είναι γονείς, άνθρωποι που δεν γύρισαν ποτέ στο σπίτι τους.

Τι λέει υπεύθυνα το ΠΑΣΟΚ, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης; Κατεπείγουσα ολοκλήρωση έργων και σαφές χρονοδιάγραμμα για να έχουν ο οδηγός και ο πεζός στην Ελλάδα ασφαλείς δρόμους. Αυτή η χρονοτριβή και αυτές οι υποσχέσεις τόσων χρόνων κοστίζουν ανθρώπινες ζωές σε δρόμους-πίστες θανάτου.

Τι άλλο λέει το ΠΑΣΟΚ; Διαφάνεια και στην ασφάλεια. Έλεγχοι, κάμερες, ενημέρωση, αλλαγή οδικής κουλτούρας, ο πολίτης να γίνει μέρος της λύσης και όχι μέρος του προβλήματος. Και επ' αυτού σας προτείνουμε και κάτι σαφές και απλό, χρηματοδότηση για κράνη, σήμανση και εξοπλισμό, με μηδενικό ΦΠΑ στα απαραίτητα μέσα προστασίας. Να μην υπάρχει ούτε ένας πολίτης που δεν φορά κράνος, επειδή δεν μπορεί να αγοράσει κράνος. Αντί για αποσπασματικές τροποποιήσεις, να υπάρξει μόνιμη κοινοβουλευτική επιτροπή οδικής ασφάλειας και μαζικές εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες από την παιδεία έως τη διά βίου μάθηση που θα εμπεδώνουν τον σεβασμό στους δρόμους και στους νόμους.

Τα στοιχεία υπάρχουν. Η βούληση λείπει. Η βούληση σας λείπει. Και λυπάμαι αν αυτή η ψήφιση γίνει η αφορμή να μεταθέτει η Κυβέρνησή σας τις ευθύνες στους πεζούς, στους οδηγούς.

Ας μας φέρετε στοιχεία. Εγώ αυτό σας ζητάω κλείνοντας, κύριε Υπουργέ. Πόσοι άνθρωποι θα γνωρίζουν την τροποποίηση αυτή του ΚΟΚ, αν δεν καταληφθούν επ' αυτοφώρως για κάποια παράβαση; Σε δύο-τρεις μήνες από σήμερα θεωρείτε θα ξέρουν οι πολίτες τι άλλαξε; Θα ξέρουν ίσως απλά τεχνικά ζητήματα, όπως και το μεγάλο όχι σας στους οδηγούς ταξί για τη λωρίδα λεωφορείων που είναι ένα ακόμα πλήγμα στον κλάδο των ταξί, συνεχόμενο μετά τα φορολογικά και τραπεζικά μέτρα που εισάγει και μια αδικαιολόγητη διάκριση για τους επαγγελματίες.

Η οδική ασφάλεια, όμως, δεν είναι τεχνικό ζήτημα. Η οδική ασφάλεια είναι άνθρωποι που αναπνέουν, αγαπούν, ελπίζουν, είναι μαθητές, γονείς, πρωταθλητές, παιδιά που χάθηκαν άδικα.

Και αν η Κυβέρνηση δεν αντέχει τις συνέπειές της, εμείς είμαστε εδώ, το ΠΑΣΟΚ, θα τις αναδείξουμε, θα τις καταδικάσουμε με κάθε τρόπο, μέχρι να γίνουν οι δρόμοι μας ασφαλείς για όλους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής ο κ. Εμμανουήλ Χνάρης από το ΠΑΣΟΚ θα ακολουθήσει ο κ. Λιβανός, ο κ. Μιχαηλίδης, ο κ. Οικονόμου Βασίλειος και ο κ. Κούβελας, η πεντάδα.

Λοιπόν, έχετε τον λόγο, κύριε Χνάρης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΧΝΑΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την ομιλία μου, θα ήθελα να αναφερθώ στις τελευταίες εξελίξεις που αφορούν στο θέμα του ΟΠΕΚΕΠΕ. Η Κυβέρνηση, για ακόμα μια φορά, αναδεικνύει την ανικανότητα και την αναποτελεσματικότητά της να διαχειριστεί σημαντικά προβλήματα τα οποία προκαλούν ανησυχία και προβληματισμό στον αγροτικό κόσμο της χώρας.

Συγκεκριμένα, η μεταφορά αρμοδιοτήτων από έναν οργανισμό πληρωμών, όπως είναι ο ΟΠΕΚΕΠΕ, σε μια ανεξάρτητη αρχή είσπραξης εσόδων αναδεικνύει τον πανικό και την αδυναμία στην οποία έχει περιέλθει η Κυβέρνηση. Όπως πάντα, για την Κυβέρνηση υπερισχύει η επικοινωνιακή πολιτική έναντι της πολιτικής ουσίας.

Έξι χρόνια διακυβέρνησης, με έξι συνεχόμενες διοικήσεις ΟΠΕΚΕΠΕ και πέντε Υπουργούς, αναρωτιέται κανείς, δεν υπάρ-

χουν στη χώρα μας τέσσερα-πέντε ικανά και έντιμα στελέχη να αναλάβουν τη διοίκηση του ΟΠΕΚΕΠΕ; Όλα αυτά τα χρόνια κανείς δεν ένωσε την ανάγκη να προβεί στη στελέχωση με ελεγκτικό μηχανισμό για έναν οργανισμό υποστελεχωμένο, που διαχειρίζεται δισεκατομμύρια ευρώ;

Μιας και μιλάμε για την ΑΑΔΕ, γιατί όλο αυτό το διάστημα το πληροφοριακό σύστημα της ΑΑΔΕ δεν συνδέθηκε κατευθείαν με τον ίδιο τον ΟΠΕΚΕΠΕ για να γίνονται πλήθος διοικητικών ελέγχων με μεγάλη διαφάνεια;

Και το τελευταίο αλλά όχι έσχατο, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας μας μιλάει για επιτελικό κράτος, για ψηφιακό κράτος, την ίδια στιγμή που η βάση δεδομένων, το πληροφοριακό σύστημα του ΟΠΕΚΕΠΕ, δηλαδή όλα τα στοιχεία των αγροτών της χώρας, ανήκουν σε έναν ιδιώτη χωρίς κανέναν έλεγχο. Αυτό από μόνο του είναι μια από τις μεγαλύτερες παθογένειες, η οποία έχει δημιουργήσει τα προβλήματα τα οποία έχουν έλθει σήμερα.

Και το κερασάκι στην τούρτα όλων των παραπάνω είναι το πρόστιμο το οποίο τελεσιδίκησε τις προηγούμενες ημέρες και επιβλήθηκε στη χώρα μας για την περίοδο 2016-2017 των 43 εκατομμυρίων ευρώ επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, παράλληλα με το μεγάλο πρόστιμο των 280 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο έχει επιβληθεί στη χώρα μας για τη διαχειριστική περίοδο 2020-2022 επί Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.

Είναι πλέον ξεκάθαρο ότι την ανικανότητα και την αναποτελεσματικότητα των κυβερνήσεων αυτών καλείται να την πληρώσει ο Έλληνας αγρότης και φορολογούμενος. Η έλλειψη πολιτικής βούλησης για τον διαχωρισμό της ήρας από το στάρι βαραίνει αποκλειστικά την Κυβέρνηση. Δεν μπορεί μαζί με τα ξερά να καούν και τα χλωρά. Η στρατηγική στήριξη της ισχυρής παραγωγικής βάσης της χώρας, καθώς και η προστασία από τη στοχοποίησή της, δηλαδή των έντιμων γεωργών και κτηνοτρόφων, αποτελεί έναν αυτονόητο μονόδρομο για όλους μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά στο σημερινό νομοσχέδιο για την οδική ασφάλεια και την προστασία της ανθρωπίνης ζωής, είναι ένα κρίσιμο νομοσχέδιο. Ως ΠΑΣΟΚ, παρότι επί της αρχής ψηφίζουμε το νομοσχέδιο, γιατί όντως ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας χρήζει επικαιροποίησης, διατηρούμε τις επιφυλάξεις μας για την αποσπασματικότητα του νομοσχεδίου.

Ένα από τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου είναι η αυστηροποίηση των ποινών. Οστόσο, το πραγματικό διακύβευμα δεν είναι μονάχα το ύψος των ποινών, αλλά πρωτίστως η τήρηση και η εφαρμογή της νομοθεσίας.

Η αυστηροποίηση των ποινών, χωρίς ταυτόχρονη ενίσχυση των ελεγκτικών μηχανισμών, δεν συνιστά σοβαρή πολιτική οδικής ασφάλειας, αλλά μια καθαρά επικοινωνιακή τακτική. Αυτό που απαιτείται είναι η ουσιαστική ενδυνάμωση των αρμόδιων υπηρεσιών ελέγχου, της τροχαίας και των δήμων με επαρκή χρηματοδότηση και στελέχωση, τεχνική υποδομή και σύγχρονα μέσα καταγραφής και επιτήρησης. Αντί να επενδύσετε στην πρόληψη και στον έλεγχο, επιλέγετε τον εύκολο δρόμο των εξαγγελιών και της επικοινωνιακής, τιμωρητικής πολιτικής.

Επίσης, βασική αλλαγή είναι η θέσπιση νέων ορίων ταχύτητας, 30 χιλιομέτρων ανά ώρα και 50 χιλιομέτρων, σε κατοικημένες περιοχές, ανά περίπτωση.

Δυστυχώς, η Κυβέρνησή σας δεν απαντά ούτε εδώ στο κρίσιμο ερώτημα, με ποιον τρόπο δηλαδή, θα διασφαλιστεί η τήρηση αυτών των ορίων στους δρόμους κάθε γειτονιάς. Ως ΠΑΣΟΚ ζητήσαμε να υπάρχει σαφής πρόβλεψη για χαλαρά όρια ταχύτητας σε περιοχές με μεγάλη κινητικότητα παιδιών, όπως σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, πάρκα και παιδικές χαρές, χωρίς έως σήμερα να έχετε πάρει σχετική πρωτοβουλία.

Αναφορικά με την απαγόρευση διέλευσης των ταξί στις λεωφορειολωρίδες, ως ΠΑΣΟΚ προτεínουμε την εκπόνηση μελέτης από επιστημονικό φορέα που θα λάβει όλα τα δεδομένα και η οποία θα οδηγήσει σε τεκμηριωμένη νομοθέτηση. Αντί να ακολουθήσετε αυτήν τη λογική προσέγγιση, επιλέγετε να νομοθετείτε αυθαίρετα, χωρίς αξιόπιστα στοιχεία και χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν κρίσιμες εξαιρέσεις, όπως η ανάγκη ελεύθερης διέλευσης των ταξί που μεταφέρουν νεφροπαθείς, καρκινопάθειες και άλλους ευπαθείς ασθενείς προς νοσοκομεία.

Ακόμα, τα μέτρα για τη χρήση ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων

είναι ανεπαρκή. Συγκεκριμένα, στο νομοσχέδιο δεν υπάρχει πρόβλεψη για την ασφάλιση και τους κανόνες στάθμευσης, ζητήματα ιδιαίτερα σημαντικά σε μεγάλα αστικά κέντρα και τουριστικές περιοχές. Επίσης, τίθενται σοβαρά ζητήματα ασφαλείας, αφού ανήλικοι οδηγοί μπορούν να κινούνται μέχρι και με 25 χιλιόμετρα ανά ώρα χωρίς να έχουν στοιχειώδεις γνώσεις οδικής συμπεριφοράς.

Ως ΠΑΣΟΚ προτείνουμε τη θέσπιση δωρεάν εκπαίδευσης διπλώματος μικροκινητικότητας για ανήλικους, την υποχρεωτική ασφάλιση, καθώς και τη χορήγηση αριθμού κυκλοφορίας.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να θίξω τα βασικά προβλήματα που υπάρχουν στο παρόν νομοσχέδιο, όμως, η οδική ασφάλεια δεν είναι μονάχα ζήτημα ενός νομοθετήματος, για το οποίο, μάλιστα, δεν διασφαλίζετε την εφαρμογή του. Η οδική ασφάλεια προϋποθέτει πρωτίστως υποδομή. Η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, με φθαρμένα και κατεστραμμένα οδοστρώματα και η έλλειψη σήμανσης και φωτισμού είναι σημαντικοί λόγοι τροχαίων δυστυχημάτων.

Το πρόβλημα εντοπίζεται ιδίως στην περιφέρεια και στα χωριά, όπου οι υποδομές είναι εγκαταλειμμένες. Γι' αυτό χρειάζεται ένα συνολικό εθνικό σχέδιο αναβάθμισης του οδικού δικτύου, ιδίως στα σημεία όπου καταγράφονται πολλά τροχαία ατυχήματα. Επίσης, το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη ανέδειξε με τον πιο επώδυνο τρόπο την εγκληματική εγκατάλειψη που χαρακτηρίζει τις δημόσιες συγκοινωνίες στη χώρα μας.

Την ίδια ώρα, η καθημερινή ταλαιπωρία των πολιτών, με ασυνέπεια δρομολογίων, εκτεταμένες καθυστερήσεις και έναν γερασμένο κι ακατάλληλο στόλο οχημάτων, καθιστούν τη δημόσια συγκοινωνία όχι απλά μη ελκυστική, αλλά αναξιόπιστη και ορισμένες φορές επικίνδυνη.

Το αποτέλεσμα είναι οι πολίτες να στρέφονται μαζί και στη χρήση ιδιωτικών οχημάτων, επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο το ήδη κουρασμένο οδικό δίκτυο και αυξάνοντας τον κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη αν δεν μειώσουμε την κυκλοφοριακή κίνηση στους δρόμους, κάτι που μπορεί να επιτευχθεί μονάχα από μια σύγχρονη δημόσια συγκοινωνία.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το 40% περίπου των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων αφορούσε σε ανθρώπους που μετέβαιναν σε δίκτυο.

Ως ελληνική πολιτεία οφείλουμε όχι μονάχα να θεσπίζουμε ποινές, αλλά και να παρέχουμε ισχυρά κίνητρα προς τους πολίτες και να διαμορφώσουμε μια νέα οδική κουλτούρα.

Συγκεκριμένα, ως ΠΑΣΟΚ προτείνουμε την απαλλαγή ΦΠΑ από την αγορά κράνους, προκειμένου οι οδηγοί να επενδύσουν με βιώσιμο τρόπο στην προσωπική τους ασφάλεια.

Επίσης, η πραγματικά αποτελεσματική πολιτική πρόληψης των τροχαίων συμβάντων δεν είναι τα αυστηρά πρόστιμα, αλλά η έμφαση στην εκπαιδευτική διαδικασία, στο σχολικό περιβάλλον και στη διά βίου εκπαίδευση των πολιτών. Στο πλαίσιο αυτό προτείνουμε τη θέσπιση οδικής αγωγής σε όλες τις τάξεις της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ελληνική κοινωνία θρηνεί καθημερινά συμπολίτες μας στους δρόμους. Δυστυχώς, ένα τόσο σοβαρό ζήτημα η Κυβέρνηση επιχειρεί να το επιλύσει με επικοινωνιακούς όρους, όταν επί έξι χρόνια έχει κάνει τα ελάχιστα στην αναβάθμιση υποδομών.

Όμως, η οδική ασφάλεια δεν είναι απλά ένας τιμοκατάλογος προστίμων. Χρειάζεται ένα συνολικό σχέδιο, που να συνδυάζει την εφαρμογή της νομοθεσίας, σύγχρονες υποδομές, λειτουργικό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας και οδική παιδεία. Έχουμε χρέος ως ελληνική πολιτεία πρωτίστως να προστατεύσουμε τη ζωή κάθε συμπολίτη μας, δημιουργώντας δρόμους πιο ασφαλείς και καλλιεργώντας κοινωνίες πιο ευαισθητοποιημένες και υπεύθυνες.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής ο κ. Μιχαήλ Λιβανός από τη Νέα Δημοκρατία.

ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχοντας ως δεδομένο ότι τα τελευταία χρόνια συνεχίζουμε –και, μάλιστα, πολλές φορές με αυξανόμενη τάση– να πληρώνουμε μεγάλο φόρο αίματος στην ασφάλτο, ήταν αδήριτη αναγκαιότητα η επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σε αυτήν την αναγκαιότητα συνέβαλε σημαντικά και η γρήγορη τεχνολογική εξέλιξη στον χώρο των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και στις μεγάλες αλλαγές στον τρόπο ζωής μας, που επέφερε για παράδειγμα η χρήση του κινητού τηλεφώνου, και θέλω πραγματικά, πριν συγχαρώ την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών –τόσο την προηγούμενη όσο και τη νυν και του κ. Κυρανάκη ιδιαίτερα για το νομοθέτημα αυτό– να εξάρω τη συμβολή της Ειδικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας του Κοινοβουλίου μας, μια θετική συμβολή με προτάσεις και ιδέες που προέκυψαν και κατατέθηκαν από όλες τις πτέρυγες των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, καθώς και από επιστημονικούς φορείς, προτάσεις που δεν αφορούν μόνο στο παρόν νομοθέτημα, αλλά υπάρχουν και που είμαι σίγουρος ότι θα προκύψουν και σε επόμενα νομοθετήματα, προτάσεις που είχαν μόνο σκοπό τη διαρκή εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών ασφαλείας και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας λειτούργησε και λειτουργεί πραγματικά σαν ένας φάρος ελπίδας και μοναδικής ίσως εξαίρεσης, όπου το τοξικότητα, ο λαϊκισμός και οι μικροκομματικές σκοπιμότητες παραμερίστηκαν, για να δούμε όλοι μαζί κατάματα τη σκληρή και άσχημη αλήθεια των ανθρώπων που χάνουμε στην ασφάλτο και των ανθρώπων που συνεχίζουν τη ζωή τους με σοβαρές αναπηρίες ή την απώλεια δικών τους, συγγενών ή φιλικών προσώπων.

Κατατέθηκαν, λοιπόν, πλήθος προτάσεων και για το παρόν νομοσχέδιο προς το αρμόδιο Υπουργείο από τον προηγούμενο Πρόεδρο της επιτροπής, τον κ. Λαζαρίδη, καθώς και από τους Αντιπροέδρους της επιτροπής και έγινε πραγματικά μια δουλειά που τιμά όλους τους εκπροσώπους των κομμάτων και την κοινοβουλευτική διαδικασία γενικά.

Είναι πραγματικά ευχάριστο το γεγονός ότι από τις ίδιες αρχές και το ίδιο πνεύμα διαπνέεται και το νομοθέτημα που καλούμαστε σήμερα να ψηφίσουμε. Είναι ένα νομοθέτημα που δεν θεσπίζει απλά ένα νέο πλαίσιο ποινών, οι οποίες ενδυναμώνουν τον αποτρεπτικό και προληπτικό τους χαρακτήρα, αλλά προωθούν το μήνυμα της ορθής οδηγικής παιδείας και συμπεριφοράς, καθώς προωθεί τη μηδενική ανοχή σε πραγματικά εγκληματικές συμπεριφορές, όπως είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η παραβίαση φωτεινού σηματοδότη, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας και η μη χρήση ζωνής και κράνους και άλλες παραβάσεις.

Επίσης, είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός της θέσπισης κλιμακωτής τιμωρίας για κάθε πράξη που επαναλαμβάνεται, ενώ αποτελεί σημαντικό στοιχείο η επαύξηση της κύρωσης, ανάλογα εάν προκαλείται ή όχι ατύχημα.

Σε αυτό το νομοσχέδιο προτεραιότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει ο περιορισμός της θανατηφόρας κακής οδηγικής συμπεριφοράς, το οποίο δεν είναι μόνο θέμα κυρώσεων, αλλά είναι πρωτίστως θέμα παιδείας, οδικής παιδείας, στην οποία πρέπει να συνδράμουμε όλοι. Πρέπει να συνδράμουμε πρώτα εμείς, οι οδηγοί γονείς, ως παράδειγμα στα παιδιά μας, έπειτα το σχολείο, το οποίο πρέπει να ενισχυθεί από εκπαιδευτικά προγράμματα. Τέλος, κάθε επιστημονικός φορέας που ασχολείται με τα θέματα της οδικής ασφάλειας πρέπει να συνδράμει και αυτός με τη σειρά του στην ενημέρωση και στην εκπαίδευση μικρών και μεγάλων, οδηγών και πεζών.

Αυτή είναι και η ολιστική προσέγγιση που έχει το νομοσχέδιο αυτό απέναντι στο θέμα της οδικής ασφάλειας και αδικείται η αξία του από το γεγονός της μονοπώλησης του επικοινωνιακού ενδιαφέροντος μόνο από το κομμάτι της κυκλοφορίας των οχημάτων στις λεωφορειολωρίδες. Σε μια πόλη με τεράστιο κυκλοφοριακό φόρτο, οι λεωφορειολωρίδες οφείλουν να εξυπηρετούν πρώτα και κύρια, τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τους ανθρώπους που τα χρησιμοποιούν και θέλουν να πάνε γρήγορα στην εργασία τους.

Δεν είμαστε απέναντι σε κανέναν κλάδο και ειδικά στους επαγ-

γελματίες οδηγούς ταξί, στους οποίους δίνεται η δυνατότητα πλέον να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα στις λεωφορειολωρίδες επιβάτες και άτομα με ειδικές ανάγκες. Όμως, γενικότερα η ηγεσία του Υπουργείου στέκεται και προσπαθεί να επιλύσει τα αιτήματα του κλάδου και ήδη τα περισσότερα από αυτά βαίνουν προς επίλυση.

Συνομιλούμε με τους οδηγούς ταξί σε μια βάση λογικής και ρεαλισμού. Δεν συνομιλούμε με τον λαϊκισμό και την κουτοπονηριά αυτών που αντλούν καιροσκοπικά δύναμη από τον κλάδο τους για να υλοποιήσουν προσωπικά τους συνδικαλιστικά συμφέροντα ή φιλοδοξίες. Απευθυνόμενοι στους οδηγούς ταξί, τους λέμε ότι πάνω σε έναν γόνιμο διάλογο που ήδη έχει αρχίσει, λύσεις για τον κλάδο και θα βρεθούν και θα είναι αμοιβαία αποδοτικές και ικανοποιητικές.

Επίσης, έχει σημασία να επισημάνουμε την αποσύνδεση των κυρώσεων από το όχημα για παραβάσεις χαμηλής και μεσαίας επικινδυνότητας, καθώς οι κυρώσεις πλέον θα στρέφονται πολύ σωστά στον οδηγό και όχι στο όχημα. Αυτό σημαίνει διοικητικά πρόστιμα, ποινές στο point system ή αφαίρεση άδειας οδήγησης, αλλά όχι αφαίρεση πινακίδων ή αφαίρεση κυκλοφοριακών στοιχείων.

Είναι ιδιαίτερης αξίας επίσης, οι ρυθμίσεις υπέρ των ατόμων με αναπηρία με σαφείς και ενισχυμένες προβλέψεις για τη διευκόλυνση της κινητικότητάς τους μέσα στους δρόμους με τα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια και βοηθητικά μέσα μετακίνησης, τα οποία εντάσσονται στα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα και εξαιρούνται από περιορισμούς που ισχύουν για λοιπά οχήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο δεν είναι μια απλή θεσμική παρέμβαση. Είναι μια προσπάθεια να αλλάξουμε νοοτροπίες κατεστημένες, νοοτροπίες άρρωστες, να θέσουμε προτεραιότητες και να διαμορφώσουμε μια νέα κουλτούρα οδικής συμπεριφοράς που δεν θα συμβιβάζεται με την αδιαφορία και την απώλεια. Το ζήτημα της απώλειας, έστω και μιας ζωής στην ασφάλτο, μας αφορά όλους και η οδική ασφάλεια ως λογική ευθύνη δική μας προσωπικά και της πολιτείας, μας καλεί να επενδύσουμε σε πολιτικές που σώζουν ζωές μέσα σε έναν ζωντανό πόλεμο που δεν θα κερδηθεί μόνο με νόμους και κυρώσεις, αλλά πρωτίστως με παιδεία, ενημέρωση και διαρκή επαγρύπνηση για όλες τις αλλαγές που συντελούνται στην κοινωνία μας, τόσο σε τεχνολογικό όσο και σε πολιτισμικό επίπεδο.

Η οδική ασφάλεια στο μέλλον θα πρέπει να αποτελεί ένα δείκτη πολιτισμού, ένα δείκτη με έντονο κοινωνικό και ανθρωπιστικό αποτύπωμα, γιατί πίσω από κάθε ατύχημα, δυστυχώς, κρύβεται το δράμα μιας προσωπικής απώλειας, το δράμα μιας ανθρώπινης ύπαρξης. Σε αυτήν την τόσο ολιστική και αναλυτικά επεξεργασμένη νομοθετική παρέμβαση για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, πρέπει να γίνουμε όλοι αρωγοί και σας καλώ να την υπερψηφίσουμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεχίζουμε και καλούμε στο βήμα τον κ. Μιχαηλίδη Σταύρο από το ΠΑΣΟΚ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μιας και οι Χιώτες πάνε δυο-δυο, χαίρομαι που διαδέχομαι στο βήμα τον ετεροδημότη τώρα, συμπατριώτη μου, κ. Μιχάλη Λιβανό.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για άλλη μια φορά συζητάμε για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Έχουν ειπωθεί πολλά και ήδη εμείς, με το αίσθημα ευθύνης που μας διακατέχει, δηλώσαμε διά του εισηγητή μας, του Βουλευτή Δράμας, αγαπητού κ. Νικολαΐδη ότι κατ' αρχάς το στηρίζουμε.

Όμως, η οδική ασφάλεια, κύριε Υπουργέ, έγκειται κυρίως σε δύο άξονες: την πρόληψη και την καταστολή. Αυτό το νομοσχέδιο μάλλον μπορεί να χαρακτηριστεί, κυρίως, για το δεύτερο σκέλος, για το ότι δίνει μεγαλύτερη βαρύτητα στα θέματα της καταστολής.

Όμως, το παρελθόν έχει δείξει ότι η μη αποδεκτή κοινωνική συμπεριφορά, δεν συμμορφώνεται με αυστηροποίηση ποινών και ποινικές διώξεις. Είναι πολλά τα παραδείγματα του παρελθόντος που μας το επιβεβαιώνουν. Η ευθύνη σοβαρών, κυρίως

θανατηφόρων ατυχημάτων καταλογίζεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό και στην έλλειψη ή κακή κατάσταση των υποδομών.

Θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι, κυρίως, σε μικρούς επαρχιακούς δήμους, λόγω της έλλειψης κονδυλίων και χρηματοδότησης που τους στερείτε, οι διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα και στις διαβάσεις είναι μάλλον ανύπαρκτες. Η σήμανση και οι πινακίδες είναι σε πολύ μεγάλο βαθμό κατεστραμμένες, για να μην πω ότι είναι και σημεία αφισοκόλλησης.

Τους κόμβους, κάθε τόπος τους καθορίζει από μόνος του. Η τεχνική υπηρεσία κάθε δήμου καθορίζει το πώς θα διαμορφώσει έναν κόμβο, ενώ έχουμε πει και έχουμε καταθέσει -με τη δήλωση του εισηγητή μας- τη σύσταση και την εισήγηση να υιοθετηθεί αυτό που συμβαίνει σε όλη την Ευρώπη -για να μην πω σε όλες τις δυτικές χώρες- ο κυκλικός κόμβος.

Έχω προσωπικό παράδειγμα και λυπούμαι που το αναφέρω, κύριε Υπουργέ. Υπάρχω εδώ, γιατί είναι από τον Θεό. Πριν από πέντε χρόνια, υπέστη ένα πολύ σοβαρό τροχαίο ατύχημα σε έναν κόμβο. Οι κόμβοι γίνονται στις διασταυρώσεις οδών μεγάλης κυκλοφορίας και μεγάλης κίνησης. Όπως έχει σχεδιαστεί -και παρά το γεγονός ότι το λέμε και έχουμε φέρει ειδικούς για την οδική κυκλοφορία, τους κόμβους κ.λπ.- είναι διασταυρώσεις δεκαεξί κατευθύνσεων.

Αντιλαμβάνεστε ότι αν δεν είναι κυκλικός ο κόμβος και είναι με κάτι νησίδες που βάζουν οι μηχανικοί -γιατί έτσι θέλουν να κάνουν και αισθητική στα θέματα της οδικής ασφάλειας- και πρέπει να ξεκινήσεις να ελέγχεις δεκαεξί διασταυρώσεις, μία φορά, δύο φορές, την τρίτη φορά θα σκοτωθείς. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να συνεχίσουμε με αυτήν τη διαδικασία και να αδιαφορούμε.

Βλέπω στο άρθρο 14, κύριε Υπουργέ, ότι καθιστάτε τη Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου σας υπεύθυνη, εάν οι δήμοι που έχουν υποχρέωση για τη σήμανση, για διαγραμμίσεις κ.ά. αδιαφορούν. Δεν έχει καθοριστεί ακριβώς ποιοι είναι υπεύθυνοι για όλα αυτά τα πράγματα. Είναι ο πρώτος βαθμός; Είναι ο δεύτερος βαθμός; Είναι η Γενική Γραμματεία που ο νόμος το προβλέπει; Και αν όλοι αυτοί αδιαφορήσουν; Προβλέπετε στον νόμο ότι θα παρέμβει η Γενική Γραμματεία του Υπουργείου σας να αναλάβει τη διαδικασία των διορθώσεων, των επεμβάσεων και το μόνο που θα κάνει είναι να καταλογίσει στο τέλος σε κάποιον δήμο ή σε κάποιον άλλο φορέα που έχει την ευθύνη, το κόστος.

Δηλαδή, με δυο λόγια τι δέχεται το Υπουργείο; Δέχεται ότι ακόμα και να μην κάνετε τίποτα, εμείς θα το αναλάβουμε. Θα αναλάβετε, όμως, και ευθύνες ποινικές ή αστικού τύπου, όταν εγερθούν τέτοια ζητήματα; Μόνοι σας λέτε ότι αδιαφορεί ο ένας, αδιαφορεί ο άλλος, θα τα κάνουμε εμείς, η Γενική Γραμματεία. Αυτά είναι πάρα πολύ σοβαρά θέματα και πρέπει να τα λάβετε υπ' όψιν στο τέλος της ημέρας.

Θα ήθελα να σχολιάσω, πριν περάσω σε κάτι άλλο για τη διήθηση των δικύκλων. Εγώ δηλώνω ότι συνήθως κυκλοφορώ με μηχανή και κάνω και τις σφήνες μου. Δεν γίνεται διαφορετικά. Έχω, όμως, μέχρι τώρα την ευθύνη. Τώρα μεταφέρετε την ευθύνη και τη μετατρέπετε σε δικαίωμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι σφήνες. Είναι διήθηση.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Εντάξει, δεν είναι σφήνες. Πείτε το όπως θέλετε να το πείτε εσείς. Διήθηση; Να το καταλάβει ο κόσμος που μας ακούει;

Είναι ένα σοβαρό θέμα που θα εγείρει πάρα πολλές αντιδράσεις. Ξέρετε μέχρι τώρα ακόμα και οι αποφάσεις του Αρείου Πάγου το έχουν καυτηριάζει, το έχουν καταδικάσει και έχουν πει ποιος είναι ο υπεύθυνος.

Θέλω να κλείσω με το άρθρο 127. Βλέπω ότι δίνετε παράταση σε κάποιο αεροδρόμιο -δεν χρειάζεται να ονομάζουμε- για χώρους πάρκινγκ, δίνετε το δικαίωμα να παραταθεί η χρήση του πάρκινγκ. Μου φέρνετε στο σημείο, το αεροδρόμιο το δικό μας, στη Χίο. Το Υπουργείο σας -οι προκάτοχοί σας, όχι βέβαια εσείς- έχει τεράστιες ευθύνες, διότι, ένα νησί σαν τη Χίο, που γνωρίζετε, το έχετε καταδικάσει.

Η πολιτεία μας έχει πληρώσει περίπου 70 -ίσως και παραπάνω- εκατομμύρια για απαλλοτριώσεις για ένα συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και το ακυρώσατε. Περιοριστήκατε μόνο σε ένα σοβάτισμα και μια επισκευή του υπάρχοντος κτιρίου που

εξυπηρετεί τις αναχωρήσεις. Όταν έρθετε, για τον αιώνα που ζούμε, θα πείτε ότι αυτό είναι ντροπή για το νησί της Χίου. Στερήσατε κάθε προοπτική ανάπτυξης. Δεν θα πω για τον διάδρομο και για άλλα πράγματα. Δεν θα πω για το φράγμα Κόρης Γεφύρι. Στερήσατε και το νερό. Ξεκίνησε να γίνει ένα φράγμα με προϋπολογισμό 11 εκατομμύρια, έχουμε φτάσει στα 35 και ομολογεί η Κυβέρνηση ότι δεν πρέπει να γίνει.

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

Τελειώνω με το εξής. Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ δύο λεπτά. Τον Γενάρη 2025, πριν από πέντε μήνες, έχω καταθέσει μία ερώτηση για τα προβλήματα του αεροδρομίου της Χίου. Έχουμε φτάσει Ιούνιο και δεν έχετε απαντήσει. Σας παρακαλώ, δείτε το.

Ξέρετε, θίγω πράγματα και με την ιδιότητα που είχα ως αεροπόρος ότι βαδίζετε επί ξυρού ακμής να γίνει κάτι πάρα πολύ σοβαρό, διότι εγώ είμαι πεπεισμένος ότι δεν ελέγχονται οι αερομεταφορές όπως πρέπει από τους μηχανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με αυτήν τη δουλειά. Καταθέτω για τα Πρακτικά φωτογραφία που έχω τραβήξει επανειλημμένως από την πόρτα καθόδου αεροσκάφους που δεν έχει χειραγωγούς. Δεν είναι τόσο σημαντικό, αλλά δείχνει πόσο ελέγχουμε τα πράγματα. Καταθέτω για τα Πρακτικά φωτογραφία που έχω τραβήξει όντας μέσα στο αεροσκάφος με κλειστές τις πόρτες, πριν την εκκίνηση να έρχεται βυτίο να κάνει πετρέλωση με αεροπορικό καύσιμο. Μπορείτε να αντιληφθείτε τι θα γίνει με εβδομήντα, ογδόντα άτομα ή και περισσότερα κλεισμένα στο αεροπλάνο. Τις καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Σταύρος Μιχαηλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες φωτογραφίες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επειδή, λοιπόν, μόλις προχτές είχαμε και ένα περιστατικό εξαιρετικά επικίνδυνο στη Νάξο -δεν χρειάζεται να πούμε λεπτομέρειες-, σας λέω και καταγράφεται: Δώστε εντολή στις αρμόδιες υπηρεσίες των αεροπορικών μεταφορών να αρχίσουν τις επιθεωρήσεις εκεί που πρέπει. Διότι είμαστε Βουλή, ό,τι λέμε καταγράφεται και ο καθένας αναλαμβάνει τις ευθύνες του.

Τελειώσα, λέγοντας ότι δεν διανοούμαι στη ναυτιλία που υπηρέτησα δεκαετίες να υπάρχει ένα πλοίο με τέτοιες ελλείψεις, που να μη δέσει την ίδια στιγμή και να μην του επιτραπεί ο απόπλους. Γιατί συμβαίνουν αυτά στις αεροπορίες;

Περιμένω την απάντησή σας και στην ερώτηση που έχω κάνει από τον Γενάρη. Ειδάλλως θα τα πούμε στη Βουλή με επίκαιρες ερωτήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Βασίλης Οικονόμου από τη Νέα Δημοκρατία.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, κύριε Πρόεδρε, δεν είναι απλώς ένα νομικό κείμενο και κανόνας, αλλά είναι ένας κανόνας ζωής. Η επικαιροποίησή του, στην πραγματικότητα, το 2025, μετά από δεκαοκτώ χρόνια προηγούμενων ρυθμίσεων ήταν αναγκαία. Άρα, λοιπόν, είχε όλα τα στοιχεία της μεγάλης σημασίας του να παρουσιαστεί αυτός ο κώδικας, ο οποίος να ανταποκρίνεται στην εποχή μας.

Έχει καινοτομίες και νέα στοιχεία, τα οποία τον χαρακτηρίζουν και πραγματικά μπορούν...

Αγαπητέ συνάδελφε, λίγο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, κύριε Μιχαηλίδη.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Έχουμε και υπάρχουν τα στοιχεία, τα οποία μπορούν να χαρακτηρίσουν τον νέο κώδικα ως σημαντικό νομικό κείμενο; Και με τις καινοτομίες, τις οποίες εισαγάγει, μπορούμε να πούμε ότι είναι ένα σημαντικό νομοθέτημα. Θα τις απαριθμήσω σε έναν δεκάλογο.

Πρώτον, η μείωση της ταχύτητας στον αστικό ιστό. Σημαντική καινοτομία. Από τα πενήντα πάμε στα τριάντα χιλιόμετρα. Αυταπόδεικτη -έχει ειπωθεί πολλαπλώς στην Αίθουσα- η σημασία και η αξία της. Χαίρομαι πάρα πολύ που δεν άλλαξε αυτό το όριο.

Δεύτερον, η διαμόρφωση των οδών με στόχο τη μείωση της ταχύτητας και την προώθηση της μικροκινητικότητας.

Τρίτον, η προστασία και η διευκόλυνση της κίνησης των δικύκλων.

Τέταρτον, θεσπίζεται η αυστηροποίηση ποινών για την αντικοινωνική συμπεριφορά και την υποτροπιάζουσα παραβατική συμπεριφορά. Δύο νέες έννοιες οι οποίες εισαγάγονται σε αυτό το κείμενο.

Πέμπτον, απενοχοποίηση οχημάτων και υπευθυνότητα των οδηγών.

Έκτον, υψηλή τιμωρία για κύριες παραβάσεις που ευθύνονται για θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα και τιμωρούνται παραδειγματικά: κόκκινο, κράνος, αλκοόλ, ζώνη, κινητό και ταχύτητα.

Έβδομον, εξορθολογισμός και οργάνωση των ποινών σε τρεις βασικές κατηγορίες: χαμηλής, μέσης και υψηλής επικινδυνότητας.

Όγδοον, θέσπιση των καμερών ως διαφύλαξη της δημόσιας συγκοινωνίας και των παραβατικών συμπεριφορών στην οδική ασφάλεια.

Ένατον, ψηφιακή διαχείριση των παραβάσεων και εφαρμογή των ποινών.

Δέκατον, εκσυγχρονισμός και επικαιροποίηση του ενωσιακού πλαισίου.

Αυτά είχα ετοιμάσει στις αρχές του 2025, κύριε εισηγητά, να πω όταν θα ερχόταν το πλήρωμα του χρόνου, δηλαδή όταν θα ολοκληρωνόταν η δημόσια διαβούλευση, η οποία υπήρξε. Παίρνοντας και λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις παρατηρήσεις της δημόσιας διαβούλευσης γίνεται μια τελική διατύπωση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Χαίρομαι πολύ. Είναι πραγματικά για εμένα πολύ θετικό ότι μπορώ μετά από κάποιους μήνες να αναγνώσω το ίδιο κείμενο που είχα ετοιμάσει τότε. Έβαλε, βέβαια, τις πινελιές του ο σημερινός Υπουργός, όπως έχει δικαίωμα. Καταλαβαίνετε, βέβαια, ότι για εμένα είναι σημαντικό ότι ο πυρήνας και η σημασία και ο χαρακτήρας αυτού του κώδικα -τον οποίο εγώ, τουλάχιστον, δούλεψα για ένα εξάμηνο, παίρνοντας τη σκυτάλη από τη Χριστίνα Αλεξοπούλου που τον είχε εισαγάγει στο Υπουργικό Συμβούλιο- είναι ο ίδιος. Έγινε, λοιπόν, η δημόσια διαβούλευση και ετοιμάσαμε αυτό το κείμενο που, όπως είπα ξανά, ο σημερινός Υπουργός το καταθέτει με τις δικές του πινελιές. Όμως, είναι για εμένα πολύ σημαντικό ότι μπορώ να πω αυτό το κείμενο που είχα ετοιμάσει πριν από κάποιους μήνες.

Όπως θα παρατηρήσατε, σε αυτόν τον δεκάλογο δεν έχω καμία αναφορά για τις λεωφορειολωρίδες και τα ταξί. Θεωρούσα πολύ επουσιώδες σε ένα τέτοιο μεγάλο και σοβαρό κείμενο για την οδική ασφάλεια να εμπεριέχεται και να απασχολεί την κοινή γνώμη η συζήτηση για τις λεωφορειολωρίδες και τον ρόλο των ταξί και πώς το ταξί θα κινηθεί. Κακώς απασχόλησε την κοινή γνώμη αυτή η συζήτηση. Αδίκησε όλη αυτήν την υπόθεση και όλη αυτή τη δουλειά που έχει γίνει. Διότι άλλη είναι η σημασία και η δυνατότητα που θέλουμε να δώσουμε μέσα από έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Δεν είναι το κυρίαρχο οι συζητήσεις για τα ταξί σε αυτόν τον κώδικα. Πολύ λάθος να γίνεται αυτή η συζήτηση. Ίσα-ίσα εγώ θα έλεγα ότι χρειάζεται ένας νέος νόμος για να ρυθμίσει το θέμα του ταξί και του τι ρόλο καλείται να παίξει το ταξί μέσα στο σύγχρονο περιβάλλον των μεταφορών.

Το ταξί είναι ένα μέσο δημοσίας χρήσεως, όπως ξέρετε, είναι συμπληρωματικό μέσο συγκοινωνίας και είναι, κατά την άποψή μου, η επιτομή της μεσαίας τάξης. Είναι ο ελεύθερος επαγγελματίας, ο αυτοαπασχολούμενος επαγγελματίας που εργάζεται σκληρά για να ζήσει την οικογένειά του. Είναι, λοιπόν, η μεσαία τάξη. Αυτή τη μεσαία τάξη με σεβασμό πρέπει να τη δούμε σε ένα άλλο νομοθέτημα. Για αυτό, λοιπόν, δεν θα ανοίξω καθόλου τη συζήτηση εγώ περί λεωφορειολωρίδων, γιατί δεν έλω να αδικώ αυτόν τον δεκάλογο που σας ανέφερα, τον οποίο έχει υιοθετήσει διαχρονικά η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών.

Άρα, εμμένοντας στις απόψεις μου -τις οποίες έχω καταθέσει και τις γνωρίζετε- και βάσει της ευρωπαϊκής και της διεθνούς πραγματικότητας και πρακτικής, αλλά σεβόμενος και δεχόμενος το πόνημα που κατέθεσε ο νυν Υπουργός, ψηφίζω, βέβαια, τον Κώδικα, που ένα πολύ σημαντικό κείμενο.

Ελπίζω, κύριε Υπουργέ, και πιστεύω ότι σε επόμενο χρονικό διάστημα θα φέρουμε ένα νομοσχέδιο που θα ρυθμίζει το πώς πραγματικά πρέπει να κινηθούν όχι μόνο τα ταξί, αλλά και οι άλλοι παράγοντες των μεταφορών, για να μην έχουμε έξω από τα αεροδρόμια και τα λιμάνια αυτή την κάκιστη εικόνα, κάκιστη πρώτα απ' όλα για τον τουρισμό αλλά και για όλον τον κόσμο ο οποίος θέλει μια σωστή και αποτελεσματική συγκοινωνία και μεταφορά. Το να πλακώνονται έξω από τα λεωφορεία ή έξω από τα αεροδρόμια και τα λιμάνια ή έξω από τους σταθμούς των λεωφορείων για το ποιος θα πάρει τον πελάτη και το ποιος έχει δικίο, και να καλείται η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών να παίξει τον τροχονόμο αυτής της διαπάλης, επειδή είναι γκρίζο το περιβάλλον από τις νομοθεσίες του 2012 και μετά, μαρτυρά ότι πρέπει να ολοκληρωθεί ένα νέο νομοθετικό θεσμικό πλαίσιο που να ξεκαθαρίζει αυτήν την εικόνα.

Εγώ θα υποστηρίξω αυτήν την άποψη. Βλέπει και ο καινούργιος Υπουργός ότι εκεί είναι η ουσία του θέματος. Οι λεωφορειολωρίδες και όλα τα άλλα είναι επουσιώδη. Είναι σημαντικά για τη ζωή ενός επαγγελματία, για την κυκλοφορία μέσα στην πόλη, αλλά είναι το δεύτερο ζήτημα. Το πρώτο ζήτημα είναι αυτό που σας περιέγραψα. Ψηφίζω, λοιπόν, τον νέο κώδικα και εύχομαι στην εφαρμογή του να είναι αποτελεσματικός και σωτήριος για να φύγουμε επιτέλους από τα βάθη της ευρωπαϊκής κακής συμπεριφοράς.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα δώσουμε τώρα τον λόγο για την ομιλία του στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα καλούμαστε να επαναπροσδιορίσουμε μια διαχρονική πρόκληση και ένα κρίσιμο ζήτημα, το οποίο δεν περιορίζεται στον τεχνικό χαρακτήρα μιας νομοθετικής ρύθμισης, αλλά αφορά στην αδιαπραγμάτευτη προτεραιότητα κάθε οργανωμένης πολιτείας. Αναφέρομαι φυσικά στην οδική ασφάλεια, η οποία αποτελεί αναμφισβήτητο δείκτη πολιτισμού, παιδείας, σεβασμού, αλλά και έκφραση θεσμικής ευθύνης.

Αρκεί να αναλογιστεί κάποιος ότι η τελευταία ουσιαστική αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας έγινε το 2007 -δηλαδή πριν από σχεδόν δύο δεκαετίες- για να αντληθεί το μέγεθος της καθυστέρησης και κατ' επέκταση την επιτακτικότητα αυτής της μεταρρυθμιστικής πρωτοβουλίας. Σε αυτό το πλαίσιο ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που εισάγεται σήμερα προς συζήτηση και κύρωση, συνιστά, πέρα από θεσμικό εργαλείο, μια τολμηρή και ολιστική παρέμβαση για την ενίσχυση και θωράκιση της οδικής ασφάλειας, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και, προφανώς, την αλλαγή νοοτροπίας στον τρόπο με τον οποίο κινούμαστε στους δρόμους της χώρας μας. Πρόληψη, αυστηροποίηση των ποινών, καθώς και διαμόρφωση κουλτούρας, συμμόρφωσης και υπευθυνότητας αποτελούν τους βασικούς πυλώνες πάνω στους οποίους οικοδομήθηκε ο αναθεωρημένος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Αυτό, όμως, που έχει ιδιαίτερη σημασία και αξίζει να επισημανθεί και το οποίο αποδεικνύεται με σαφήνεια μέσα από τις διατάξεις του νομοσχεδίου, είναι η επιτακτική ανάγκη καλλιέργειας μιας νέας οδικής παιδείας, μιας παιδείας που θα εκφράζεται ως διαρκής στάση ευθύνης, συνειδητοποίησης και σεβασμού απέναντι στον συνάνθρωπο και τον δημόσιο χώρο. Η ανάγκη αυτή καθίσταται ακόμα πιο επιτακτική υπό το φως των ολοένα και αυξανόμενων τροχαίων ατυχημάτων, τα οποία πλέον δεν συνιστούν απλώς μια επείγουσα πρόκληση, αλλά μια βαθιά κοινωνική πληγή, με βαρύ και ανυπολόγιστο ανθρώπινο κόστος. Άλλωστε οι αριθμοί που αφορούν στα τροχαία δυστυχήματα στην Ελλάδα ετησίως επιβεβαιώνουν του λόγου το αληθές, ότι πρόκειται δηλαδή, για ένα διαχρονικό φαινόμενο με χαρακτηριστικά κοινωνικής μαστίγιας.

Μόνο το 2024, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταγράφηκαν στην Ελλάδα πάνω από εξακόσιοι εξήντα πέντε θάνατοι από τρο-

χαία. Την ίδια στιγμή, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται άνω του ευρωπαϊκού μέσου όρου σε θανάτους από τροχαία. Ενδεικτικά, ενώ ο ευρωπαϊκός μέσος όρος ανέρχεται σε σαράντα έξι θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων, η Ελλάδα καταγράφει εξήντα έναν, παραμένοντας σε υψηλότερα επίπεδα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, επιβεβαιώνοντας την ανάγκη για άμεσες και αποτελεσματικές μεταρρυθμίσεις.

Κυρίες και κύριοι, ας ξεκινήσουμε με την αυτονόητη παραδοχή. Το θεσμικό υπόβαθρο του υφιστάμενου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, παρά τις επιμέρους τροποποιήσεις των τελευταίων χρόνων, αντανakλά άλλες εποχές, άλλες ανάγκες, άλλη καθημερινότητα. Και αυτό διότι η σημερινή πραγματικότητα, με την τεχνολογική εξέλιξη, με τις νέες μορφές κινητικότητας, με την ανάγκη για βιώσιμες και ασφαλείς μετακινήσεις, απαιτεί ένα σύγχρονο λειτουργικό και κυρίως εφαρμόσιμο πλαίσιο οδικής ασφαλείας. Σε αυτές τις προκλήσεις έρχεται να ανταποκριθεί ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, θέτοντας στο επίκεντρο τη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής ως ύψιστη προτεραιότητα.

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

Ας δούμε, όμως, τι αλλάζει. Αρχικά, για πρώτη φορά εισάγεται η έννοια της υποτροπής. Πρόκειται για μια ουσιαστική και καινοτόμο θεσμική τομή που αποσκοπεί στην ενίσχυση της συμμόρφωσης και στην αποτροπή της επαναλαμβανόμενης παραβατικής οδικής συμπεριφοράς. Η έννοια της υποτροπής αντιμετωπίζει πλέον πιο αυστηρά την επανάληψη παραβάσεων, θεσπίζοντας αναλογικές και κλιμακωτές κυρώσεις για τους οδηγούς που επιδεκνούνται σταθερή παραβατική στάση. Ενώ αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι η άδεια οδήγησης αφαιρείται με τη συμπλήρωση εικοσιπέντε βαθμών ποινής.

Ειδικότερα, το παρόν νομοσχέδιο προβλέπει την ποινικοποίηση μιας σειράς αδικημάτων υψηλής επικινδυνότητας, στα οποία θα αναφερθώ αμέσως.

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου να τονίσω το εξής: Η χρήση κινητού τηλεφώνου ήταν η τρίτη αιτία πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος στην Ελλάδα το 2024 και αφορούσε σε απόσπαση προσοχής του οδηγού. Πλέον με τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας η χρήση κινητού οδηγεί σε βαρύτερες ποινές με πρόστιμα που φτάνουν έως και 4.000 ευρώ στη δεύτερη υποτροπή, καθώς και σε αφαίρεση άδειας έως και οκτώ έτη, αλλά και την ποινικοποίηση της συμπεριφοράς αν προκαλέσει ατύχημα.

Συνεχίζοντας, η μη χρήση προστατευτικού κράνους από τον οδηγό θα τιμωρείται με πρόστιμο 350 ευρώ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για τριάντα ημέρες. Τη δεύτερη και τρίτη φορά, ήτοι στην πρώτη και δεύτερη υποτροπή, τα πρόστιμα που θα επιβάλλονται θα αγγίζουν τα 1.000 και 2.000 ευρώ, ενώ το δίπλωμα οδήγησης αφαιρείται αντίστοιχα για έξι μήνες και ένα έτος. Επιπλέον, η μη χρήση κράνους από τον συνεπιβάτη θα τιμωρείται με πρόστιμο 350 ευρώ.

Σε αυτό το πλαίσιο το νομοσχέδιο προβλέπει αυστηρές κυρώσεις και για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, τόσο για τη μέτρια όσο και για την υψηλή υπέρβαση του ορίου, ενώ παράλληλα καθιερώνονται σύγχρονοι τρόποι ανίχνευσης που καλύπτουν και τους τρόπους ανίχνευσης ουσιών. Τα πρόστιμα για την εν λόγω παράβαση ξεκινούν από 1.000 ευρώ και φτάνουν έως και 4.000 ευρώ για τους υπότροπους, ενώ συνοδεύονται από αφαίρεση διπλώματος για έως και δέκα έτη. Σε περιπτώσεις σοβαρής μέθης επιβάλλεται υποχρεωτική ακινητοποίηση και φύλαξη του οχήματος, ενώ ενεργοποιείται και ποινική δίωξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν χωρά αμφιβολία ότι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αποτελεί μία από τις κύριες αιτίες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, τα οποία, δυστυχώς, καταγράφονται με ανησυχητική συχνότητα στην καθημερινότητα των ελληνικών δρόμων. Μάλιστα, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2023, η Κυριακή, δηλαδή τα ατυχήματα επιστροφής από το Σάββατο βράδυ, είναι η πιο θανατηφόρα ημέρα της εβδομάδας με εκατόν έξι νεκρούς.

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου μια ειδική μνεία στην παραβίαση του ορίου ταχύτητας, η οποία καταγράφηκε στην Ελλάδα

για το έτος 2024 ως η πιο συχνή παράβαση με τον αριθμό, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας, να αγγίζει τις τριακόσιες τριάντα οκτώ χιλιάδες τετρακόσιες δεκαεννιά, ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό φαινόμενο, στο οποίο γινόμαστε μάρτυρες καθημερινά στους δρόμους της χώρας με σοβαρές συνέπειες για την ανθρώπινη ζωή και τη δημόσια ασφάλεια.

Συγκεκριμένα, το νομοσχέδιο αυτό προβλέπει αυστηροποίηση των ποινών σε πολλαπλά επίπεδα, από την επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας τριάντα χιλιομέτρων την ώρα στα αστικά κέντρα έως τη στέρηση διπλώματος για περιπτώσεις υποτροπής ή ακόμα και της κόντρας.

Εδώ, επί της ουσίας, έχουμε μια σημαντική αλλαγή του προστίμου που αφορά σε κόντρες ταχύτητας. Συγκεκριμένα, το πρόστιμο αυξάνεται από τα 100 ευρώ στα 2.000 ευρώ, ενώ αφαιρείται επί τόπου και η άδεια οδήγησης για ένα έτος. Στην πρώτη υποτροπή το πρόστιμο διπλασιάζεται στις 4.000 ευρώ με αφαίρεση άδειας για δύο έτη, ενώ στη δεύτερη υποτροπή το πρόστιμο πάει στα 8.000 ευρώ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για τέσσερα χρόνια.

Σημειώνεται δε ότι για οδήγηση με ταχύτητα που υπερβαίνει τα διακόσια χιλιόμετρα την ώρα επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 2.000 ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για ένα έτος. Και αν κάποιος αναρωτιούνται για ποιον λόγο να επιβάλλονται τόσο αυστηρές ποινές στη συγκεκριμένη παραβίαση αναφέρω μόνο το εξής: Το καλοκαίρι του 2024 στην Αττική βεβαιώθηκαν δεκαεπτά χιλιάδες οκτακόσιες τριάντα πέντε παραβάσεις σχετικές με αυτοσχέδιους αγώνες, συμπεριλαμβανομένων χιλίων πεντακοσίων ογδόντα τεσσάρων για υπέρβαση ορίου ταχύτητας, εκατόν δεκαεπτά για επικίνδυνους ελιγμούς και ογδόντα για επίδειξη ικανότητας ή εντυπωσιασμό. Νομίζω πως οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους για την αναγκαιότητα αυστηροποίησης των ποινών.

Ως προς την παραβίαση σηματοδότη τώρα, αξίζει να επισημανθεί ότι το 2024 βεβαιώθηκαν από την Ελληνική Αστυνομία δεκαοκτώ χιλιάδες εξακόσιες δώδεκα παραβάσεις ερυθρού σηματοδότη. Το γεγονός αυτό πέρα από θλιβερό επιβεβαιώνει τα λόγια του γνωστού σε όλους μας οδηγού αγώνων, του Τάσου Ιαβέρη, ο οποίος είχε πει ότι η οδηγική παιδεία φαίνεται στο πορτοκαλί φανάρι. Πολλοί Έλληνες πατούν γκάζι αντί να σταματούν.

Και δεν νομίζω κανείς μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μην επιθυμεί σε βαθμό απαίτησης να αλλάξει αυτό το σκηνικό, που πλέον τείνει να παγιωθεί.

Στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας το πρόστιμο για παραβίαση ερυθρού σηματοδότη ξεκινά από 700 ευρώ και αφαιρείται επί τόπου η άδεια οδήγησης για εξήντα ημέρες και φτάνει τις 2.000 ευρώ με αφαίρεση άδειας για ένα έτος στη δεύτερη υποτροπή. Εάν ο οδηγός προκαλέσει θανατηφόρο δυστύχημα, επιβάλλονται οι ποινές του Ποινικού Κώδικα.

Εδώ αξίζει να τονιστεί ότι για ιδιαίτερα επικίνδυνες παραβάσεις, όπως είναι η παραβίαση κόκκινου σηματοδότη και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η διαδικασία επαναχορήγησης της άδειας γίνεται μόνο μετά την παρέλευση του χρόνου αφαίρεσης και την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής ή διακανονισμού του προστίμου.

Αναφορικά τώρα με την παραβίαση STOP, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας προβλέπει πρόστιμο 350 ευρώ και αφαίρεση του διπλώματος για έναν μήνα, τη δεύτερη φορά το πρόστιμο ανεβαίνει στα 1.000 ευρώ και η άδεια οδήγησης αφαιρείται για έξι μήνες, ενώ την τρίτη φορά το πρόστιμο αυξάνεται στα 2.000 ευρώ και το δίπλωμα αφαιρείται για ένα έτος. Σε περίπτωση ατυχήματος ισχύουν οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα για την επικίνδυνη οδήγηση. Εάν η παραβίαση STOP συνεπάγεται πρόκληση ατυχήματος, τότε το πρόστιμο ξεκινά από τα 700 ευρώ και αφαιρείται η άδεια οδήγησης για εξήντα ημέρες, ενώ μπορεί να φτάσει τις 4.000 ευρώ και αφαίρεση του διπλώματος για οκτώ έτη στην περίπτωση της δεύτερης υποτροπής. Ενδεικτικά αναφέρω ότι για το 2022 το 16,1% των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα προκλήθηκε από παραβίαση STOP.

Η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας λαμβάνει φυσικά υπ' όψιν μέτρα για την οδήγηση χωρίς δίπλωμα. Στο πλαίσιο αυτό επιβάλλει πρόστιμο 1.000 ευρώ, αφαίρεση της πινακίδας

για έναν μήνα, ενώ προβλέπεται ποινή φυλάκισης έως δύο έτη και χρηματική ποινή 1.000 ευρώ. Τη δεύτερη φορά το πρόστιμο ανεβαίνει στα 2.000 ευρώ και αφαίρεση της άδειας για τέσσερα έτη, την τρίτη φορά το πρόστιμο αυξάνεται στα 4.000 ευρώ και αφαίρεση για οκτώ έτη. Σε περίπτωση ατυχήματος πάλι ισχύουν οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα για την επικίνδυνη οδήγηση.

Αυστηρά θα είναι επιπλέον και τα πρόστιμα για όσους παρακωλύουν την κίνηση των σιδηροδρόμων, καθώς και τη δημόσια συγκοινωνία. Επίσης, βαρύτερες ποινές θα επιβάλλονται και σε ένα άλλο καθημερινό φαινόμενο, την παράνομη στάθμευση σε ράμπα ατόμων με ειδικές ανάγκες, με το πρόστιμο να φτάνει έως τις 2.000 ευρώ και αφαίρεση άδειας για έναν χρόνο σε περίπτωση υποτροπής.

Τέλος, παρέχεται μια ορθή λύση και στο ζήτημα των λεωφορειολωρίδων, χρήση της οποίας μπορούν να κάνουν υπό προϋποθέσεις και τα ταξί. Συγκεκριμένα, για παράνομη κίνηση σε λεωφορειολωρίδες προβλέπεται πρόστιμο 150 ευρώ και καταργείται η αφαίρεση του διπλώματος. Νομίζω αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό πράγμα, το οποίο πρέπει να το επικοινωνήσουμε ακόμα περισσότερο. Για τα ταξί επιτρέπεται μόνο επιβίβαση και αποβίβαση, καθώς δεν παρεμποδίζεται λεωφορείο, καθώς και κατά τις νυχτερινές ώρες, ενώ τα ταξί μηδενικών ρύπων και τα ταξί ειδικού τύπου ΑΜΕΑ θα κινούνται ελεύθερα.

Επιπλέον, στο πλαίσιο των ρυθμιστικών αλλαγών επανακαθορίζονται και τα όρια ταχύτητας με τη θεσμοθέτηση από την 1^η Ιανουαρίου 2026 του ορίου των τριάντα χιλιομέτρων την ώρα εντός κατοικημένων περιοχών, καθώς και σε δρόμους με μια λωρίδα διπλής κατεύθυνσης. Πρόκειται για μια ρύθμιση με έντονο αποτύπωμα στην καθημερινή οδική ασφάλεια που εναρμονίζεται με τις βέλτιστες ευρωπαϊκές προοπτικές.

Όσον αφορά στους μονόδρομους, στους οποίους υπάρχουν δύο, τουλάχιστον, λωρίδες κυκλοφορίας, διαχωριζόμενες με κατά μήκος διαγραμμίσεις και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με, τουλάχιστον, δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, διαχωριζόμενες με κατά μήκος διαγραμμίσεις, καθώς και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με διαχωριστική νησίδα, επισημαίνεται ότι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται στα πενήντα χιλιόμετρα την ώρα. Και μια κρίσιμη διευκρίνιση να κάνω: Όταν καταγράφονται πολλαπλές παραβάσεις, οι ποινές δεν συμψηφίζονται, λειτουργούν σωρευτικά.

Προτού κλείσω, θα ήθελα να υπογραμμίσω μια πολύ σημαντική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, η οποία ελήφθη στο πλαίσιο διαμόρφωσης ενός νέου πλαισίου τροχαίας αστυνόμευσης.

Ειδικότερα, η εν λόγω πρωτοβουλία επικεντρώνεται στην ανάπτυξη ενός δικτύου καμερών καταγραφής τροχαίων παραβάσεων μέσα από διαγωνισμό παραχώρησης, καθώς και στη δημιουργία ενός ενιαίου πληροφοριακού συστήματος παραβάσεων, τη διαχείριση του οποίου θα αναλάβει ένας υφιστάμενος φορέας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η Υπηρεσία Οδικών Τελών Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών.

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά στο Ενιαίο Πληροφοριακό Σύστημα, υπογραμμίζεται ότι αυτό θα περιλαμβάνει ενιαία πλατφόρμα καταγραφής παραβάσεων, ενώ επίσης θα διασυνδέεται με βάσεις δεδομένων, όπως είναι τα ΚΤΕΟ, όπως είναι το gov.gr, η ΑΑΔΕ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, της ΑΑΔΕ που ανέφερα πιο πριν, ακόμα και με τις ασφαλιστικές εταιρείες, επιτρέποντας την άμεση ηλεκτρονική επίδοση προστίμων, την ηλεκτρονική υποβολή ενστάσεων και πληρωμών, την αυτόματη αποστολή ληξιπρόθεσμων προστίμων στην ΑΑΔΕ και τη στατιστική ανάλυση και διαλειτουργικότητα.

Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται διαφάνεια, ταχύτητα, μείωση της γραφειοκρατίας και πλήρης παρακολούθηση της οδικής συμπεριφοράς σε πραγματικό χρόνο. Σημειώνεται δε ότι για το σύστημα καμερών καταγραφής παραβάσεων προβλέπεται εγκατάσταση δύο χιλιάδων καμερών σε αστικά δίκτυα και πεντακοσίων καμερών εντός λεωφορειών του ΟΣΥ για τις λεωφορειολωρίδες.

Στόχος της πρωτοβουλίας αυτής είναι η πλήρης ψηφιοποίηση της διαδικασίας καταγραφής, κοινοποίησης, ένστασης και πλη-

ρωμής παραβάσεων, καθώς και η αυτοματοποιημένη καταγραφή τροχαίων παραβάσεων μέσω έξυπνων καμερών.

Επιτρέψτε μου εδώ πέρα να πω ότι το γεγονός ότι έχουμε διασυνδέσει τις βάσεις δεδομένων θα μας δίνει τη δυνατότητα πλέον με τις έξυπνες κάμερες να βλέπουμε και ποια αυτοκίνητα είναι ανασφάλιστα, ποια αυτοκίνητα δεν έχουν περάσει τον τεχνικό έλεγχο των ΚΤΕΟ, ποια αυτοκίνητα δεν έχουν την άδεια κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα να εξορθολογίσουμε τη διαδικασία αυτή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι βέβαιος πως όλοι αναγνωρίζουμε τη σημαντικότητα, αλλά και τη σημασία αναθεώρησης του υφιστάμενου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επίσης, είμαι βέβαιος πως όλοι αντιλαμβανόμαστε την ουσιαστική και ριζική μεταρρύθμιση που θα επιφέρει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αφού πληροί αδιαμφισβήτητα τις σύγχρονες ανάγκες και κοινωνικές απαιτήσεις.

Και στο σημείο αυτό οφείλω να τονίσω ότι η επεξεργασία και η ωρίμανση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν αποτελούν μία αποσπασματική πρωτοβουλία, αλλά προϊόν συνέχειας, πολιτικής βούλησης και θεσμικού σχεδιασμού.

Θα ήταν συνεπώς παράλειψή μου, αβλεψία να μην συγχαρώ και την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την προσήλωση και υπευθυνότητα που επέδειξε στην προσέγγιση του κρίσιμου ζητήματος οδικής ασφάλειας.

Ωστόσο, ιδιαίτερη μνεία αξίζει στον Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών, τον Κωνσταντίνο Κυρανάκη, ο ρόλος του οποίου ήταν καταλυτικός στην εμβάθυνση, διαμόρφωση και ολοκλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σε αυτήν την κατεύθυνση οφείλουμε, λοιπόν, σήμερα να κινηθούμε, κάνοντας ένα αποφασιστικό βήμα προς ένα ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον, ένα περιβάλλον στο οποίο κανένα τροχαίο δεν θα θεωρείται αναπόφευκτο και καμία απώλεια ζωής αποδεκτή.

Πριν κλείσω, θέλω να κάνω, όμως, και μία αναφορά στα μέτρα οδικής ασφάλειας τα οποία υλοποιήσαμε ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών από τον Δεκέμβριο του 2023 και μετά σε μεγάλα έργα υποδομών, όπως είναι το Πάτρα-Πύργος, όπου είδαμε πραγματικά πολύ σημαντική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. (Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Δώστε μου ένα λεπτό ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Αντίστοιχα τέτοια μέτρα έχουμε δεσμευτεί ότι θα υλοποιήσουμε το αμέσως επόμενο διάστημα και σε άλλα μεγάλα έργα υποδομών, όπως παραδείγματος χάριν στον ΒΟΑΚ, όπου και εκεί πέρα έχουμε κάνει μία πολύ εμπειρισιακή μελέτη για τα σημεία στα οποία έχουμε, δυστυχώς, πολλά τροχαία ατυχήματα -πολλά από αυτά είναι και θανατηφόρα- με στόχο τα ίδια αποτελέσματα που είχαμε στο Πάτρα-Πύργος να μπορέσουμε να τα μεταφέρουμε και στην Κρήτη και στον ΒΟΑΚ, αλλά και σε άλλες περιοχές της χώρας.

Η κύρωση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας συνιστά μία πράξη συνέπειας, ευθύνης και συλλογικής βούλησης, για να αφήσουμε πίσω μας παθογένειες δεκαετιών και να θεμελιώσουμε μία νέα κουλτούρα οδικής ασφάλειας. Γι' αυτόν τον λόγο σας καλώ να υπερψηφίσετε τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για νομοτεχνικές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Έχει ζητήσει μία παρέμβαση ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας. Έχει γίνει μία συνεννόηση και μία παρότρυνση -και θα τους παρακαλούσα να το τηρήσουν- όλοι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι -δεν πιέζουμε κάποιον- να μιλήσουν αύριο το πρωί, να κάνουν τις ομιλίες τους αύριο το πρωί και θα ήθελα, αν μπορείτε, να γίνει αυτό.

Θα καταθέσει τις νομοτεχνικές ο κύριος Υπουργός και αμέσως μετά θα έρθω σε σας, κύριε Καζαμία.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, καταθέστε τις νομοτεχνικές.

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

Καταθέτουμε μία σειρά από νομοτεχνικές βελτιώσεις. Πολύ συνοπτικά θα αναφέρω αυτές οι οποίες έχουν πολιτική ουσία, γιατί οι υπόλοιπες είναι κατά βάση τυπικές.

Συζητήθηκε αρκετά στην επιτροπή στη συζήτηση επί των άρθρων το θέμα της αναστροφής, επειδή δεν ρυθμιζόταν με ξεκάθαρο τρόπο, αλλά ενέπιπτε στις περιπτώσεις άλλων απαγορεύσεων. Έτσι, λοιπόν, ερχόμαστε και το ξεκαθαρίζουμε σε δύο σημεία και έτσι θα υπάρχει διοικητικό πρόστιμο 700 ευρώ και επί τόπου αφαίρεση άδειας οδήγησης για εξήντα ημέρες την πρώτη φορά και στην περίπτωση της αναστροφής, εφόσον έχει προκληθεί τροχαία σύγκρουση, «τροχαία ατύχημα», λέει το νομοθετικό κείμενο για τυπικούς λόγους. Το θέμα της φρασολογίας το έχουμε συζητήσει.

Δεύτερον, διευκρινίζεται στην παράγραφο 10 του άρθρου 33 ότι σε περιπτώσεις μίσθωσης από τα γνωστά Rent a Car έχουμε κυρώσεις οι οποίες επιβαρύνουν τον μισθωτή. Αυτό είναι ξεκάθαρο, για να μην υπάρχουν παρερμηνείες.

Επίσης, εισάγεται η πρόβλεψη να απαγορεύεται η στάθμευση για ρυμουλκούμενα, τα γνωστά τροχόσπιτα. Επίσης συζητήθηκε πολύ εκτενώς στην επιτροπή και νομίζω ότι υπάρχει περίπου ομοφωνία σε αυτό το ζήτημα. Το όριο από τα έξι μέτρα ανεβαίνει στα επτάμισι μέτρα κατόπιν τεκμηρίωσης και από τον οικείο σύλλογο.

Για τις λεωφορειολωρίδες πολλή συζήτηση έγινε για το χρονικό όριο των τριάντα δευτερολέπτων. Ξεκαθαρίζουμε και διευκρινίζουμε ότι αυτό δεν ισχύει, εφόσον έχουμε δύο περιπτώσεις, η μία είναι στάση εντός μίας εσοχής, όπου αυτή υπάρχει και προφανώς πρέπει να υπάρχει καλύτερη επιτήρηση, διότι πολλοί συμπολίτες μας χρησιμοποιούν τις εσοχές για να παρκάρουν, κάτι το οποίο απαγορεύεται. Έτσι, λοιπόν, εκεί δεν ισχύει το χρονικό όριο, όπως δεν ισχύει και σε μία δεύτερη περίπτωση, όταν έχουμε συνανθρώπους μας με κινητικές δυσκολίες.

Επίσης, εισάγεται εξουσιοδοτική διάταξη για την κυκλοφορία των ταξί όταν μετακινούν κατηγορίες επιβατών, όπως οι νεφροπαθείς για θεραπευτικούς σκοπούς, παράδειγμα την αιμοκάθαρση. Έτσι, λοιπόν, θα οριστεί με τη νομοτεχνική βελτίωση

εξουσιοδοτική διάταξη μέσα στο νομοσχέδιο, η οποία στη συνέχεια με υπουργική απόφαση θα ρυθμίσει ακριβώς το ζήτημα, διότι όπως μας έγινε γνωστό από το οικείο σωματείο –τα γνωρίζει καλά και ο πρώην Υπουργός Υγείας, ο κ. Πλεύρης– διατηρείται ή οφείλει να διατηρείται συγκεκριμένο μητρώο με τους νεφροπαθείς. Άρα, λοιπόν, θα δημιουργήσουμε μία διαδικασία, μία ψηφιακή διαδικασία, ώστε να μπορέσει αυτό να είναι καθαρό και κυρίως εφαρμόσιμο.

Τέλος, στο άρθρο 17, μιας και η τεχνολογία προχωρά, μαζί με το κινητό προσθέτουμε και τις άλλες συσκευές τηλεπικοινωνίας, όπως φορητών ηλεκτρονικών συσκευών με τη μορφή ρολογιού χειρός, για τα λεγόμενα smartwatch και αντιστοίχως για τα τάμπλετ.

Δεν θα κάνω χρήση του χρόνου για την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε. Θέλω μόνο, μιας και στην Αίθουσα βρίσκεται και ο προκάτοχός μου Βασίλης Οικονόμου, να πω ότι συμφωνώ μαζί του ότι ο διάλογος για τις λεωφορειολωρίδες έλαβε δυσανάλογο χώρο στην επικοινωνιακή διαχείριση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Πάρα πολλές ρυθμίσεις, οι οποίες δουλεύτηκαν, εξειδικεύτηκαν, μελετήθηκαν επί της θητείας και του Βασίλη Οικονόμου και της Χριστίνας Αλεξοπούλου προηγουμένως έρχονται σήμερα και ψηφίζονται –αύριο, για να είμαστε ακριβείς– και νομίζω ότι για αυτό αξίζουν συγχαρητήρια σε εκείνους και στις ομάδες τους, διότι αποδεικνύουμε ότι αυτή είναι μια συλλογική δουλειά, παρά τις επιμέρους διαφορές απόψεων, οι οποίες σε μία δημοκρατική παράταξη, όπως το εννοούμε εμείς και όχι εσείς, κύριοι της Αντιπολίτευσης, επιτρέπονται, προβλέπονται και μπορούν να καταλήγουν σε βελτίωση των μέτρων.

Άρα, λοιπόν, αύριο θα παρουσιάσω και εγώ, κύριε Πρόεδρε, με την άδειά σας την τελική μορφή του νομοσχεδίου, τη φιλοσοφία του πάντα σε πνεύμα συνεννόησης και με πολλή χαρά βλέπουμε ότι και ο ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ και τα υπόλοιπα κόμματα –τα περισσότερα τουλάχιστον– με θετική διάθεση για προτάσεις έχουν έρθει σε αυτή την Αίθουσα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
«ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1. Στο **άρθρο 4** του σχεδίου νόμου:
 - α) το πρώτο εδάφιο της περ. 56 αντικαθίσταται ως εξής: «Πεζόδρομος: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο - έξοδο οχημάτων προς και από χώρους στάθμευσης παρόδων ιδιοκτησιών και παρόδων χρήσεων, σύμφωνα με τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης της περιοχής ή χώρους στάθμευσης που έχουν λάβει άδεια λειτουργίας κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης δυνάμει της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 4313/2014 (Α' 261), εκτός αν άλλως ορίζεται από τον κανονισμό λειτουργίας τους, καθώς και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης.»,
 - β) στην περ. 60, οι λέξεις «την παρ. 6 του άρθρου 44» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την παρ. 7 του άρθρου 44».
2. Στο **άρθρο 5** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 2 μετά από τις λέξεις «Η παράβαση» προστίθενται οι λέξεις «για αυτόν».
3. Στο **άρθρο 7** του σχεδίου νόμου:
 - α) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 9, οι λέξεις «Με απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 116» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Με την απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 112»,
 - β) στην περ. β) της παρ. 11, οι λέξεις «Ρ-2 ή τον συνδυασμό αυτής» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Ρ-2 ή Ρ-29 ή τον συνδυασμό αυτών»,
 - γ) στην περ. γ) της παρ. 11, οι λέξεις «Ρ-73α, Ρ-73δ, Ρ-74α, Ρ-74δ» διαγράφονται,
 - δ) στην περ. ε) της παρ. 11, μετά τη λέξη «Ρ-64» προστίθενται οι λέξεις «Ρ-73α, Ρ-73δ, Ρ-74α, Ρ-74δ».
4. Στο **άρθρο 8** του σχεδίου νόμου, στην περ. δ) της παρ. 8, οι λέξεις «άρθρου 17» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρου 21, περί προσπέρασης, κυκλοφορίας σε στοίχους, επιτρεπτής αλλαγής λωρίδας και κίνησης μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών σε πυκνή κυκλοφορία».
5. Στο **άρθρο 15** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 1, προστίθεται τελευταίο εδάφιο, ως εξής: «Για τα αεροδρόμια, εντός της ζώνης αεροδρομίου επιτρέπεται η διαφήμιση, σύμφωνα με το άρθρο 219 του ν. 4782/2021 (Α' 36), περί υπαίθριας διαφήμισης σε ζώνες αεροδρομίων.».
6. Στο **άρθρο 17** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 2:
 - α) στο τέλος του τέταρτου εδαφίου προστίθενται οι λέξεις «ή άλλη φορητή ηλεκτρονική συσκευή με οθόνη αφής, που λειτουργεί ως τέτοια.».
 - β) στο έκτο εδάφιο, μετά από τις λέξεις «κινητού τηλεφώνου» προστίθενται οι λέξεις «ή άλλων συσκευών τηλεπικοινωνίας, όπως φορητών ηλεκτρονικών συσκευών με τη μορφή ρολογιού χειρός.».
7. Στο **άρθρο 21** του σχεδίου νόμου:
 - α) στην περ. β) της παρ. 8 οι λέξεις «Στην περίπτωση αυτή» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Σε κάθε περίπτωση»,
 - β) στην περ. β) της παρ. 11, μετά από τις λέξεις «των παρ. 9 και 10» προστίθενται οι λέξεις «το υ παρόντος».
8. Στο **άρθρο 24** του σχεδίου νόμου:
 - α) στην παρ. 4, οι λέξεις «σαράντα (40) χιλιόμετρα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τριάντα (30) χιλιόμετρα»,

β) στην παρ. 5, στο τέλος του πρώτου και στο τέλος του δεύτερου εδαφίου, προστίθενται οι λέξεις «με την επιφύλαξη της παρ. 1.».

9. Στο **άρθρο 33** του σχεδίου νόμου:

α) στην παρ. 10, μετά από το δεύτερο εδάφιο προστίθεται νέο τρίτο εδάφιο ως εξής: «Εάν το όχημα ανήκει σε επιχείρηση ενοικίασης και είναι μισθωμένο, ως υπόχρεος λογίζεται ο μισθωτής που προκύπτει από το μισθωτήριο συμβόλαιο.»,

β) στην παρ. 11, προστίθενται δύο τελευταία εδάφια, ως εξής:

«Οι παραβάσεις της περ. α) της παρ. 2 κατατάσσονται στην Κατηγορία Ε-4 και στον παραβάτη επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για εξήντα (60) ημέρες, αν η μη συμμόρφωση είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος. Αν ο οδηγός γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος, με το οποίο επήλθε σημαντική βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις ή βαριά σωματική βλάβη ή θάνατος ή θάνατοι μεγάλου αριθμού ανθρώπων επιβάλλονται οι ποινές των περ. γγ) και δδ) της παρ. 1 του άρθρου 290Α του Ποινικού Κώδικα (ν. 4619/2019, Α' 95).».

10. Στο **άρθρο 38** του σχεδίου νόμου:

α) στην παρ. 6:

αα) στο πέμπτο εδάφιο, οι λέξεις «άνω των έξι (6) μέτρων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άνω των επτά μέτρων και πενήντα εκατοστών (7,50)»,

αβ) προστίθεται νέο έκτο εδάφιο ως εξής: «Για τη στάθμευση σε χώρους εκτός κατοικημένων περιοχών των ρυμουλκούμενων και μηχανοκίνητων τροχοσπίτων εφαρμόζεται η παρ. 5.»,

β) στην περ. γ) της παρ. 11 οι λέξεις «περ. θ» αντικαθίσταται από τις λέξεις «περ. ζ».

11. Στο **άρθρο 43** του σχεδίου νόμου, στο δεύτερο εδάφιο:

α) οι λέξεις «και κυκλοφορίας σε στοίχους» αντικαθίστανται από τις λέξεις «κυκλοφορίας σε στοίχους, επιτρεπτής αλλαγής λωρίδας και κίνησης μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών σε πυκνή κυκλοφορία,»

β) οι λέξεις «και απόσπασης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «και απόστασης».

12. Στο **άρθρο 44** του σχεδίου νόμου:

α) στην περ. ζ της παρ. 1 πριν τις λέξεις «ή άλλη ηλεκτρονική συσκευή για βιντεοσκόπηση» προστίθενται οι λέξεις «ή άλλες συσκευές τηλεπικοινωνίας, όπως φορητές ηλεκτρονικές συσκευές με τη μορφή ρολογιού χειρός»,

β) στην παρ. 15, στην περ. α), μετά από τις λέξεις «της περ. ε)» προστίθενται οι λέξεις «της παρ. 1».

13. Στο **άρθρο 46** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 7, στην περ. δ), μετά από τις λέξεις «το άρθρο 50» προστίθενται οι λέξεις «, περί ακινητοποίησης οχήματος.».

14. Στο **άρθρο 48** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 1, στο τρίτο εδάφιο, μετά από τις λέξεις «της Ελληνικής Αστυνομίας» προστίθενται οι λέξεις «της Υπηρεσίας Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης.».

15. Στο **άρθρο 55** του σχεδίου νόμου:

α) στην περ. γ) της παρ. 4 προστίθενται δύο τελευταία εδάφια ως εξής: «Κατά παρέκκλιση του χρονικού περιορισμού του δεύτερου εδαφίου επιτρέπεται στα Ε.Δ.Χ. σύντομη στάση σε εσοχές οδών μόνο για επιβίβαση και αποβίβαση. Από την εφαρμογή των δύο πρώτων εδαφίων εξαιρείται η στάση Ε.Δ.Χ., για την επιβίβαση ή αποβίβαση ατόμων με εμφανείς

βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4530/2018 (Α' 59).»,

β) στην παρ. 5, στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «από έξι (6)» διαγράφονται,

γ) στο τέταρτο εδάφιο της παρ. 6, οι λέξεις «το άρθρο 7» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το άρθρο 8».

16. Στο **άρθρο 56** του σχεδίου νόμου:

α) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2, οι λέξεις «αρμοδιότητας του Υπουργείου Τουρισμού» διαγράφονται,

β) στο τρίτο εδάφιο της παρ. 6, οι λέξεις «ή του Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.), σύμφωνα με το άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001 (Α' 145)» διαγράφονται,

γ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 7, οι λέξεις «ή Π.Ε.Α.Λ.» διαγράφονται,

δ) προστίθεται νέα παρ. 9 ως εξής: «9. Για τη διενέργεια αγώνων αυτοκινήτων, τετράτροχων οχημάτων, μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων, ζωήλατων οχημάτων και ζώων, οι οποίοι διεξάγονται εντός χώρων χερσαίας ζώνης λιμένα ή σε τμήμα αυτής, απαιτείται άδεια από τον αρμόδιο Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένα.».

17. Στο **άρθρο 94** του σχεδίου νόμου, στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 3:

α) οι λέξεις «σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 46, την παρ. 4 του άρθρου 98 και την παρ. 3 του άρθρου 100» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για παραβάσεις του παρόντος νόμου»,

β) οι λέξεις «δύο (2) ετών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ενός (1) έτους»,

γ) οι λέξεις «έως δύο χιλιάδων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τουλάχιστον δύο χιλιάδων».

18. Στο **άρθρο 98** του σχεδίου νόμου:

α) στην παρ. 2 προστίθεται νέα περ. δ) ως εξής: «δ) από πρόσωπα των οποίων έχει παύσει αυτοδικαίως να ισχύει η άδεια οδήγησης λόγω παύσης πλήρωσης των απαιτούμενων προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας υπό τις οποίες τους χορηγήθηκε, όπως οι προδιαγραφές αυτές ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του π.δ. 51/2012.»,

β) στην περ. β) της παρ. 4:

βα) οι λέξεις «σύμφωνα με την περ. γ' της παρ. 7 του άρθρου 42, την περ. α) της παρούσας και την περ. α) της παρ. 4 του άρθρου 97» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για παραβάσεις του παρόντος νόμου»,

ββ) οι λέξεις «δύο (2) ετών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ενός (1) έτους»,

βγ) οι λέξεις «έως δύο χιλιάδες» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τουλάχιστον δύο χιλιάδων»,

γ) στην περ. γ) της παρ. 4:

γα) οι λέξεις «την περ. γ' της παρ. 7 του άρθρου 42» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την περ. γ) της παρ. 7 και την παρ. 8 του άρθρου 46»,

γβ) οι λέξεις «την περ. α) της παρ. 4 του άρθρου 97» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 100»,

γγ) πριν από τις λέξεις «, εάν γίνει υπαίτιος» προστίθενται οι λέξεις «τα άρθρα 101 και 110»,

γδ) οι λέξεις «επιβάλλονται οι» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τιμωρείται με τις».

19. Στο **άρθρο 100** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 3:

α) στο δεύτερο εδάφιο,

- αα) οι λέξεις «σύμφωνα με την περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46, την περ. α) της παρ. 4 του άρθρου 98, την παρ. 4 του παρόντος και την παρούσα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για παραβάσεις του παρόντος νόμου»,
- αβ) οι λέξεις «δύο (2) ετών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ενός (1) έτους»,
- αγ) οι λέξεις «έως δύο χιλιάδες» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τουλάχιστον δύο χιλιάδων»,
- β) το τρίτο εδάφιο αριθμείται ως παρ. 4,
- γ) στο υφιστάμενο τρίτο εδάφιο,
- γα) οι λέξεις «της παρ. 7 του άρθρου 46» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 7 και την παρ. 8 του άρθρου 46,
- γβ) πριν από τις λέξεις «, εάν γίνει υπαίτιος» προστίθενται οι λέξεις «τα άρθρα 101 και 110»,
- δ) η υφιστάμενη παρ. 4 αναριθμείται σε παρ. 5.
20. Στο **άρθρο 105** του σχεδίου νόμου, στον τίτλο και τον πίνακα περιεχομένων, οι λέξεις «και οδηγών ατόμων με αναπηρία» διαγράφονται.
21. Στο **άρθρο 106** του σχεδίου νόμου, στην περ. β της παρ. 1, πριν από τις λέξεις «στο άρθρο 94» προστίθενται οι λέξεις «στο άρθρο 93, περί μεταβολής στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας»,.
22. Στο **άρθρο 107** του σχεδίου νόμου:
- α) στην παρ. 3, στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «και στην περίπτωση που η παράβαση διαπιστώνεται με ειδικές ηλεκτρονικές συσκευές εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από την επίδοσή της» διαγράφονται,
- β) στην παρ. 4:
- βα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «Οι παρ. 2 και 3 εφαρμόζονται» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Η παρ. 2 εφαρμόζεται»,
- ββ) στο πρώτο εδάφιο, μετά από τις λέξεις «ή κινητές κάμερες» προστίθενται οι λέξεις «, με την επιφύλαξη της παρ. 5»,
- γ) στην παρ. 5:
- γα) οι λέξεις «καταβάλλεται στην Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «καταβάλλεται στο Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας της Υπηρεσίας Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών»,
- γβ) οι λέξεις «συντήρησης των καμερών υπέρ του παραχωρησιούχου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «συντήρησης του δικτύου καμερών καταγραφής παραβάσεων υπέρ του αναδόχου»,
- γγ) οι λέξεις «Σύστημα Δικτύου Καμερών Καταγραφής Παραβάσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ανωτέρω δίκτυο»,
- γδ) στο τέλος του μόνου εδαφίου, διαγράφεται η λέξη «παραχώρησης»,
- δ) στην παρ. 7, στο δεύτερο εδάφιο οι λέξεις «η Υ.Ο.Τ. – Η.Δ.Ο.Υ. αποστέλλει τα σχετικά στοιχεία στον οικείο Ο.Τ.Α.,» αντικαθίστανται από τις λέξεις «βεβαιώνονται από την Υ.Ο.Τ. – Η.Δ.Ο.Υ.,»,.
23. Στο **άρθρο 108** του σχεδίου νόμου, στην παρ. 5, στην υποπερ. γβ) της περ. γ), οι λέξεις «του άρθρου 110» αντικαθίστανται από τις λέξεις «106».
24. Στο **άρθρο 110** του σχεδίου νόμου:

α) στην παρ. 1 οι λέξεις «με την επιφύλαξη της παρ. 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με την επιφύλαξη των παρ. 3, 4 και 5»,

β) στην παρ. 2 οι λέξεις «με το άρθρο 112» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με το άρθρο 108»,

γ) στην παρ. 3:

γα) στην υποπερ. αβ) της περ. α), μετά από τις λέξεις «διακοπής πορείας (STOP)» προστίθενται οι λέξεις «και τη Ρυθμιστική Πινακίδα P-29»,

γβ) στην υποπερ. αβ) της περ. α), μετά από τη λέξη «πινακίδες» προστίθενται οι λέξεις «ή την περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 33, περί πραγματοποίησης επιτόπιας στροφής»,

γγ) στην υποπερ. αδ) της περ. α),

ι) οι λέξεις «την οδήγηση που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας κατά πενήντα (50) χιλιόμετρα την ώρα της περ. γ) της παρ. 10 του άρθρου 24» διαγράφονται,

ii) οι λέξεις «αρμοδιοτήτων καθορισμού τους, ελέγχου τήρησής τους, κατηγοριών παραβάσεων και κυρώσεων για μη τήρηση ορίων ταχύτητας, ελλιπούς εξοπλισμού επαγγελματικών οχημάτων και παρεμβάσεων σε αυτόν, κατοχή μηχανισμών παρεμπόδισης ελέγχου ταχύτητας, μη ορθή χρήση Ελαφρού Προσωπικού Ηλεκτρικού Οχήματος,» διαγράφονται,

γδ) στην υποπερ. αστ) της περ. α), οι λέξεις «τις περ. β) και γ)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την περ. β)»,

γε) στην υποπερ. ββ) της περ. β), μετά από τις λέξεις «P-2» προστίθενται οι λέξεις «P-29 ή»

γστ) στην υποπερ. ββ) της περ. β), μετά από τη λέξη «του άρθρου 7» προστίθενται οι λέξεις «ή την πραγματοποίηση επιτόπιας στροφής της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 33»,

γζ) στην περ. βζ):

i) οι λέξεις «του άρθρου 102» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 98»,

ii) οι λέξεις «του άρθρου 104» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 100»,

δ) στην περ. β) της παρ. 4, οι λέξεις «της παρ. 10 του άρθρου 46» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 8 του άρθρου 46»,

ε) στην παρ. 6:

εα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «της παρ. 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παρ. 3, 4 και 5»,

εβ) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «το άρθρο 110» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το άρθρο 107»,

25. Στο άρθρο 112 του σχεδίου νόμου:

α) στην περ. γ) της παρ. 4 οι λέξεις «της παρ. 11» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 8»,

β) στην περ. ζ) της παρ. 7,

βα) πριν από τις λέξεις «Ψηφιακής Διακυβέρνησης» προστίθενται οι λέξεις «Υποδομών και Μεταφορών και»,

ββ) μετά από τις λέξεις «Ψηφιακής Διακυβέρνησης», διαγράφονται οι λέξεις «και Υποδομών και Μεταφορών»,

γ) στην παρ. 9:

γα) στην περ. γ) οι λέξεις «της περ. β) της παρ. 16» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της περ. β) της παρ. 17»,

γβ) στην περ. δ), στις υποπερ. αα) και αβ) της περ. στ) και στην περ. ζ) οι λέξεις «της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του δήμου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της δημοτικής επιτροπής»,

δ) στην παρ. 16:

δα) στο δεύτερο εδάφιο της περ. α), η λέξη «Συντονιστή» αντικαθίσταται από τη λέξη «Γραμματέα»,

δβ) στην περ. ζ), προστίθεται νέο τέταρτο εδάφιο ως εξής: «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Υγείας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού ορίζονται επιπλέον εξαιρέσεις από την απαγόρευση κυκλοφορίας επιβατικών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) στις λωρίδες των περ. α) και β) της παρ. 4 του άρθρου 55, για μεταφορά προσώπων για λόγους υγείας, όπως για τη μεταφορά νεφροπαθών ή καρκινοπαθών για την εξυπηρέτηση των θεραπευτικών τους αναγκών, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.»,

δγ) στην περ. ιε):

ι) οι λέξεις «της παρ. 11 του άρθρου 55» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 10 του άρθρου 55»,

ii) λέξεις «με την εφαρμογή της παρ. 11» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με την εφαρμογή της παρ. 10»,

ε) στην παρ. 17:

εα) στις περ. α) και γ) οι λέξεις «του Γενικού Γραμματέα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του Γραμματέα»,

εβ) μετά από την περ. γ) προστίθεται νέα περ. δ) ως εξής: «δ) Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών της παρ. 9 του άρθρου 56, καθώς και η επιβολή διοικητικών κυρώσεων στους παραβάτες σύμφωνα με το άρθρο 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, Α' 261), ανεξάρτητα από την επιβολή ποινικών ή άλλων κυρώσεων.»,

στ) στην παρ. 23, στην περ. η), μετά από τις λέξεις «οι προδιαγραφές» προστίθενται οι λέξεις «των καθρεπτών της παρ. 1 και»,

ζ) η παρ. 26 αναριθμείται σε παρ. 25 και οι παρ. 26 έως 29 αναριθμούνται αντιστοίχως,

η) η παρ. 30 διαγράφεται,

θ) η παρ. 31 αναριθμείται σε παρ. 29 και στο πρώτο εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 92» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 91»,

ι) η παρ. 32 αναριθμείται σε παρ. 30 και:

ια) στο εισαγωγικό εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 94» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 92»,

ιβ) στις περ. β) και γ), οι λέξεις «του άρθρου 94» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 92»,

ια) η παρ. 33 αναριθμείται σε παρ. 31 και στο πρώτο εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 96» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 94»,

ιβ) η παρ. 34 διαγράφεται,

ιγ) η παρ. 35 αναριθμείται σε παρ. 32 και οι λέξεις «του άρθρου 99» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 95»,

ιδ) η παρ. 36 αναριθμείται σε παρ. 33 και οι λέξεις «του άρθρου 101» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 97»,

- ιε) η παρ. 37 αναριθμείται σε παρ. 34 και οι λέξεις «του άρθρου 102» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 98»,
- ιστ) η παρ. 38 αναριθμείται σε παρ. 35 και οι λέξεις του άρθρου «του άρθρου 104» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 100».
- ιζ) η παρ. 39 αναριθμείται σε παρ. 36 και οι λέξεις «του άρθρου 105» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 101»,
- ιη) η παρ. 40 αναριθμείται σε παρ. 37 και:
- ιηα) στο εισαγωγικό εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 109» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 105»,
- ιηβ) στην περ. α), οι λέξεις «του άρθρου 109» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 105»,
- ιθ) η παρ. 41 αναριθμείται σε παρ. 38 και:
- ιθα) στο εισαγωγικό εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 110» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 106»,
- ιθβ) στην περ. α), οι λέξεις «του άρθρου 110» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 106»,
- κ) η παρ. 42 αναριθμείται σε παρ. 39 και:
- κα) στο εισαγωγικό εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 111» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 107»,
- κβ) στην περ. β):
- i) οι λέξεις «των Υπουργών Εσωτερικών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης»,
- ii) οι λέξεις «της παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 7»,
- κγ) στην περ. γ), οι λέξεις «των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης»,
- κα) η παρ. 43 αναριθμείται σε παρ. 40 και:
- καα) στο εισαγωγικό εδάφιο αυτής, οι λέξεις «του άρθρου 114» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 110»,
- καβ) η παρ. 44 αναριθμείται σε παρ. 41 και οι λέξεις «του άρθρου 114» αντικαθίστανται από τις λέξεις του άρθρου 110»,
- καγ) η παρ. 45 αναριθμείται σε παρ. 42.
26. Στο **άρθρο 113** του σχεδίου νόμου:
- α) στην παρ. 1, μετά από τις λέξεις «του ν. 4388/2016» προστίθενται οι λέξεις «(Α' 93)»,
- β) στην παρ. 3, μετά από τις λέξεις «Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» προστίθενται οι λέξεις «(ν. 2696/1999, Α' 57)».
27. Στο **άρθρο 114** του σχεδίου νόμου:
- α) στην παρ. 1, προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής: «Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2026 διατηρείται το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των σαράντα (40) χιλιομέτρων, για τα φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν πρόσωπα εντός κατοικημένων περιοχών.»,
- β) στην παρ. 2, οι λέξεις «της παρ. 2 του άρθρου 114» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 3 του άρθρου 110»,

- γ) στην παρ. 3:
γα) οι λέξεις «της περ. δ) της παρ. 43 του άρθρου 111» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 40 του άρθρου 112»,
γβ) οι λέξεις «των κυρώσεων του άρθρου 114» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των κυρώσεων του άρθρου 110»,
δ) η παρ. 4 διαγράφεται,
ε) η παρ. 5 αναριθμείται σε παρ. 4,
στ) η παρ. 6 διαγράφεται.
28. Στο **άρθρο 115** του σχεδίου νόμου:
α) στο εισαγωγικό εδάφιο προστίθενται οι λέξεις «σύμφωνα με το άρθρο 129»,
β) η αρίθμηση των περ. 1 και 2 αντικαθίσταται ως περ. α) και περ. β),
γ) στην περ. 2, οι λέξεις «με την επιφύλαξη ειδικών διατάξεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με την εξαίρεση των άρθρων 86Α, 87Α, 90Α και 90Β.».
29. Στο **άρθρο 117** του σχεδίου νόμου:
α) στην εσωτερική παρ. 1 του άρθρου 3, του ν. 2946/2001, το τελευταίο εδάφιο καταργείται,
β) προστίθεται παρ. 3, ως εξής: «3. Υφιστάμενες αποφάσεις της παρ. 1, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι τη λήξη ή ανάκλησή τους.».
30. Στο **άρθρο 124** του σχεδίου νόμου προστίθενται δύο τελευταία εδάφια, ως εξής:
«Συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου που έχουν συναφθεί, δυνάμει της ως άνω διάταξης και ήταν ενεργές κατά τη 10η Ιουνίου 2025, παρατείνονται αυτοδικαίως από τη λήξη τους για χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών και πάντως χωρίς η διάρκειά τους να υπερβαίνει συνολικά τους είκοσι τέσσερις (24) μήνες από την έναρξη της κάθε σύμβασης, κατά την έννοια του άρθρου 6 του π.δ. 164/2004 (Α' 134). Με διαπιστωτική πράξη του Γενικού Γραμματέα Υποδομών καθορίζονται τα πρόσωπα των οποίων οι συμβάσεις παρατείνονται αυτοδίκαια.».
31. Στην παρ. 1 του **άρθρου 128** του σχεδίου νόμου, οι λέξεις «σε συνεργεία που συντηρούν και επισκευάζουν συνήθη, μεγάλα και βαρέα οχήματα των περ. α) και β)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «προκειμένου να συντηρεί και να επισκευάζει συνήθη και μεγάλα βαρέα οχήματα άνω των τρισήμισι (3,5) τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς άνω των εννέα (9) ατόμων».
32. Στις από 3.6.2025 νομοτεχνικές βελτιώσεις, στην 11η νομοτεχνική, περί του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου, διαγράφεται η νομοτεχνική βελτίωση της περ. β).
33. Οι παραπομπές σε παραγράφους και περιπτώσεις του άρθρου 4 τρέπονται σε παραπομπές σε περιπτώσεις και υποπεριπτώσεις του άρθρου 4, αντίστοιχα.

Αθήνα, 10 Ιουνίου 2025

Ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών



Κωνσταντίνος Κυρανάκης

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Καζαμιάς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Βρεττέ, εσείς θέλετε να κάνετε την παρέμβασή σας;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Θέλετε να κάνετε την εξάλεπτη ομιλία σας;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε. Απλώς το σημειώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ορίστε, κύριε Καζαμιά, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Λίγο πριν άκουσα την ομιλία του Υπουργού κ. Δήμα και μου έκανε πραγματικά εντύπωση το γεγονός ότι, από τα δεκαοκτώ λεπτά της ομιλίας του αφιέρωσε περισσότερα από δέκα λεπτά για να απαριθμεί ποινές, πρόστιμα και κυρώσεις. Πιστέψτε με, τόσο διάστημα μιλούσατε για ποινές, πρόστιμα και κυρώσεις.

Νομίζω ότι αυτή η αναλογία ή δυσαναλογία, για να είμαι πιο ακριβής, αντανακλά και όλη τη φιλοσοφία του νομοσχεδίου που συζητάμε σήμερα και αύριο, δηλαδή του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η έμφαση στις ποινές και στις κυρώσεις είναι υπερβολική, κάτι που αντανακλά εκ μέρους της Κυβέρνησης μία πεποίθηση, σύμφωνα με την οποία η αλλαγή της οδικής κουλτούρας στη χώρα -γιατί αναφερθήκατε στην οδική κουλτούρα- είναι ζήτημα αποτροπής, είναι ζήτημα εκφοβισμού των πολιτών. Θα τους φοβίζουμε ότι αν δεν κάνουν αυτό, θα έχουν πιο αυστηρές ποινές. Και αυτό είναι ένα, αν θέλετε, ουσιαστικό θέμα διαφοράς ανάμεσα στον τρόπο που εμείς αντιλαμβανόμαστε τη διαμόρφωση μιας οδικής κουλτούρας και στην αντίληψη της Κυβέρνησης.

Η αντίληψή σας είναι ότι όσο πιο πολύ αυστηροποιούνται οι ποινές, τόσο πιο πολύ θα βελτιώνεται η κουλτούρα των πολιτών. Και αυτό βεβαίως το βλέπουμε και σε πάρα πολλά άλλα νομοσχέδια. Έχετε, δηλαδή, μία εμμονή με την έννοια της αποτροπής ως βασικό εργαλείο διαπαιδαγώγησης της κοινωνίας. Τους φοβίζετε, τους απειλείτε, τους τιμωρείτε, τους βάζετε κυρώσεις, τους βάζετε ποινές και πιστεύετε ότι οι πολίτες έτσι θα μπορούν να γίνουν καλύτεροι.

Εμείς λέμε ότι αυτός είναι ένας λάθος τρόπος. Βεβαίως και πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις, αλλά αυτό δεν αρκεί. Αυτό είναι μία πτυχή ανάμεσα σε πολλές άλλες πλευρές που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι προβλέψεις για την εκπαίδευση των οδηγών. Υπάρχει πολύ λίγο, σχεδόν τίποτα στο νομοσχέδιο ως προς αυτό. Επίσης, δεν υπάρχει μία αναγνώριση από μέρους της Κυβέρνησης ότι οι υποδομές δεν είναι καθόλου καλές. Επίσης, η σήμανση είναι κακή, όπως και η ποιότητα των δρόμων. Και η αυστηροποίηση των ποινών την οποία παρουσιάζετε τώρα γίνεται με την προϋπόθεση ότι έχουμε ένα τέλειο οδικό δίκτυο, όπου μόνο οι οδηγοί φταίνε και μόνο οι οδηγοί δεν ξέρουν να οδηγούν.

Δεν μπορεί να έχουμε έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που να βασίζεται στην υπόθεση ότι η σήμανση είναι άριστη, ότι η αστυνόμευση γίνεται με άριστο τρόπο -κάτι που γνωρίζουμε πολύ καλά ότι δεν συμβαίνει- και ότι η ποιότητα του δρόμου είναι καλή και συνεπώς, το μόνο που πρέπει να κάνουμε είναι να αυστηροποιήσουμε τις ποινές, ούτως ώστε να αλλάξει η οδική κουλτούρα.

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

Με άλλα λόγια, φοβόμαστε ότι έχουμε παγιδευτεί σε έναν διάλογο κωφών, κύριε Υπουργέ, όπου το μόνο εργαλείο που μένει στα χέρια της Κυβέρνησης είναι να βάζει κι άλλες, κι άλλες ποινές ελπίζοντας ότι με αυτόν τον τρόπο κάτι θα αλλάξει.

Φοβάμαι ότι η πρόβλεψή μας είναι ότι με αυτή την προσέγγιση δεν θα αλλάξετε πραγματικά την οδική κουλτούρα και, βεβαίως, θα πρέπει να δώσετε μεγάλη έμφαση στην εφαρμογή. Εκεί υπάρχει τεράστιο πρόβλημα. Η εφαρμογή είναι επιλεκτική και πολλές φορές αυθαίρετη, γιατί οι αστυνομικοί δρουν αυθαίρετα, κάτι που γνωρίζετε. Και όταν αυστηροποιείτε τις ποινές, μεγιστοποιείτε το ενδεχόμενο αδικίας, κάτι που δεν θα αλλάξει την κουλ-

τούρα, αλλά θα δημιουργήσει πολλές διαμαρτυρίες μεταξύ των πολιτών, κι αυτό θα έπρεπε να φροντίσετε να αποφευχθεί.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Βρεττέ, θέλετε να κάνετε παρέμβαση ή την ομιλία σας;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Την παρέμβαση θα την κάνω μέσα στην ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νίκης κ. Βρεττός.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αφού είπαμε αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Εγώ είπα αύριο, αλλά αυτή ήταν μία παρότρυνση, μία σύσταση. Αν ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ακούστε τώρα, κύριε Κούβελα. Εκπροσωπεί Πρόεδρο κόμματος. Έτσι λέει ο Κανονισμός. Εμείς προσπαθήσαμε, αλλά...

Ελάτε, κύριε Βρεττέ, έχετε τον λόγο για έξι λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, τα μικρά κόμματα έχουν τα ίδια δικαιώματα με τα μεγάλα.

Θα ήθελα να κάνω έναν σχολιασμό, ακούγοντας τον Αναπληρωτή Υπουργό. Απαξιώνοντας το έργο των προηγούμενων συναδέλφων του και καταργώντας ένα κοινωνικό συμβόλαιο που έκανε με τους ελεύθερους επαγγελματίες ιδιοκτήτες ταξί έτσι ώστε να στηρίζεται αυτή η επαγγελματική τάξη που συμμετέχει σε αυτό που λέγεται «μέσο μαζικής μεταφοράς» και αναφέροντας ότι αυτή η απαξίωση και η κατάργηση προηγούμενων συμφωνιών αποτελεί δημοκρατικό κεκτημένο, θα ήθελα να κάνω μία απλή επισήμανση, δεδομένου ότι έχουμε ακούσει τόσα και τόσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου με τίτλο «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις» είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο που θα έπρεπε να έχει αναμορφωθεί με σοβαρότητα από καιρό. Έρχεται στον έκτο χρόνο διακυβέρνησης, στη δεύτερη θητεία της Κυβέρνησης Μητσοτάκη και, δυστυχώς, εισέρχεται και πρόχειρα και βιαστικά, γιατί αποσκοπεί κυρίως στην αλλαγή της πολιτικής επικαιρότητας, χωρίς βέβαια να τα καταφέρνει, γιατί τα οικονομικά προβλήματα είναι έντονα, διαλύουν την κοινωνία και αδιαφορούν για κάθε επικοινωνιακή αντιμετώπισή τους ή αποπροσανατολισμό τους.

Ο πληθωρισμός καλπάζει, σύμφωνα με τη δημοσιοποίηση των μηνιαίων στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ. Καλπάζει στα τρόφιμα, καλπάζει στη στέγαση, καλπάζει στην ενέργεια, καλπάζει στην ένδυση και υπόδυση, καλπάζει στην υγεία, καλπάζει στην εστίαση, όπως και στις μεταφορές. Επομένως, η κοινωνική αποσυσπείρωση εντείνεται συνεχώς, όποια παρελκυστικά, ακόμα και σοβαρά νομοσχέδια κι αν φέρνεται. Η πατρίδα παραδίδεται στις ορδές της λαθρομετανάστευσης και έννοιες, όπως η εθνική κυριαρχία και η περιφάνη εξωτερική πολιτική παραδίδονται άνευ όρων.

Το σχέδιο νόμου «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις» έρχεται να αντιμετωπίσει με αυστηροποίηση των ποινών τους θανάτους και τους βαρείς τραυματισμούς και τις συμφορές στις ελληνικές και μη οικογένειες από μεθυσμένους οδηγούς, από οδηγούς που οδηγούν χωρίς ζώνη, χωρίς κράνος, από οδηγούς που ασχολούνται με τα κινητά.

Θα ρωτήσετε αν είμαστε αρνητικοί στην ψηφιοποίηση του συστήματος καταγραφής των οποιωνδήποτε παραβάσεων; Βεβαίως και όχι. Έστω και αργά, μακάρι να εφαρμοστεί αποφασιστικά. Μείναμε λίγοι. Μη σκοτωνόμαστε τσάμπα και κυρίως μη σκοτώνουμε τα παιδιά μας.

Ας δούμε, όμως, αν το παρόν νομοσχέδιο συμβάλει σε αυτό τον εθνικό στόχο. Προφανώς το ελληνικό κράτος απεμπολεί και σε αυτό το νομοσχέδιο τις υποχρεώσεις του για κατασκευή και συντήρηση ενός ασφαλούς οδικού δικτύου και στοχεύει στην τιμωρία του οδηγού που η πολιτεία τον έχει διαμορφώσει. Με ποιο τρόπο; Με αυστηροποίηση των προστίμων σε τέτοιο σημείο, ώστε να το καταστήσει ένα ακόμα νομοσχέδιο εισπρακτικού χαρακτήρα. Η πρόβλεψή μας είναι ότι θα το οδηγήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα σε μερική εφαρμογή του ή ακόμα χειρότερα σε χαλαρή επιτήρησή του από τις αρμόδιες αρχές και στην ιδιαίτερα μεροληπτική εφαρμογή του στις τοπικές κοινωνίες.

Ας μη γελιόμαστε, ο σεβασμός στους νόμους δεν επιβάλλεται με δρακόντεια νομοθετήματα, αλλά αποδίδεται με την κτίση της οδηγικής παιδείας και τη βούληση της πολιτείας να επιβλέπει την τήρηση των νόμων.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, πόσο πιστεύετε ότι θα περιορίσει αυτή την αυτοκινητική οδηγική τάση των νέων το να γνωρίσουν τη ζωή μέσα από την αντίδρασή τους στα δρακόντεια μέτρα σας; Η κοινή πείρα μάς οδηγεί στο συμπέρασμα πως θα την περιορίσει ελάχιστα. Ίσα ίσα, θα την αποθρασύνει, γιατί για να αγαπήσεις τη ζωή, πρέπει να πιστεύεις στη ζωή. Κι εσείς με την πολιτική σας ως μέλος της Κυβέρνησης κάνετε τα πάντα για να μην πιστεύουν ούτε σε ένα κράτος δικαίου ούτε σε ένα κράτος που επιβραβεύει την αξιοκρατία.

Άλλωστε, δεν είναι η πρώτη μεταρρύθμιση που αναγγέλλεται με αυτόν τον τρόπο και τελικά θα μείνει από λάστιχο στη μέση του δρόμου. Διότι οι μεταρρυθμίσεις καθιερώνονται όταν αποτελούν απαίτηση και ανάγκη του λαού.

Γι' αυτό και η Κυβέρνηση οφείλει να τις νομοθετεί σε ένα πλαίσιο ολιστικής προληπτικής αντιμετώπισης και όχι κατασταλτικής. Οφείλει να τις αντιμετωπίσει σε ένα πλαίσιο προληπτικής καταστολής αποτρεπτικού χαρακτήρα με βιωματικές ημερίδες και εργαστήρια από τις πρώτες τάξεις του γυμνασίου και στους χώρους διασκέδασης και καλοκαιρινών πανηγυριών. Θα έπρεπε σε αυτό το νομοσχέδιο να έχετε συμπεριλάβει διατάξεις υποχρεωτικής δωρεάν παραχώρησης συσκευών αλκοτέστ μιας χρήσεως από τους διοργανωτές σχολικών χοροεσπερίδων, τοπικών πανηγυριών και τοπικών εκδηλώσεων, με αυστηρό έλεγχο και αυστηρές ποινές στους διοργανωτές όποτε παραβιάζουν αυτήν την υποχρέωσή τους, ώστε να είναι υποχρεωμένοι η διασκέδαση που προσφέρουν να μη καταντά συνώνυμο της μαγκιάς, της επίδειξης, του άγριου μεθυσίου του οδηγού.

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

Θα πάρω και τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό σημαίνει «πρόληψη» και «σεβασμός» στους κανόνες ασφαλούς οδήγησης, να μην καταστεί μέθυσος μετά από ένα πανηγύρι αυτός ο οδηγός που θα αναλάβει να οδηγήσει. Και αυτό πλέον να έχει γίνει κάτι το σύνθημα.

«Πρόληψη» σημαίνει να έχουν ευθύνη και οι συνεπιβαίνοντες που θα αποδέχονται ο οδηγός να βρίσκεται σε επήρεια αλκοόλ. Και αυτό γίνεται με την ευαισθητοποίηση και τη συνυπευθυνότητα των χρηστών ενός οχήματος ή μιας μηχανής, γιατί οι ολέθριες συνέπειες στην ασφάλτο ενός μεθυσμένου οδηγού είναι πολύ αργά να αντιμετωπιστούν μετά, γιατί αυτή είναι μια σοβαρή και κύρια γενεσιουργός αιτία ενός προμελετημένου αυτοκινητιστικού εγκλήματος. Εκεί πρέπει να εστιάζει μια σοβαρή πολιτεία και όχι να θεωρεί δεδομένο ότι είναι φυσικό να είναι όλοι οι οδηγοί τύφλα στο μεθύσι μετά από μια ολονύχτια διασκέδαση, ώστε η αποτροπή οδήγησης να επαφίεται σε άλλες επαγγελματικές ομάδες, όπως ακούσαμε από τον Αναπληρωτή Υπουργό, όπως στους οδηγούς ταξι υποχρεώνοντάς τους να αναλαμβάνουν αναρμοδίως αυτοί το κοινωνικό και οικονομικό κόστος προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

Ολοκληρώνοντας την τοποθέτησή μου, θα εστιάσω στις βιωματικές ημερίδες, εργαστήρια, επισκέψεις και εκδρομές των μαθητών γυμνασίου μέχρι και την αποφοίτησή τους από το λύκειο. Θεωρώ πως επισκέψεις κοινωνικού εθελοντικού και ανθρωποκεντρικής διακονίας σε ένα νοσοκομείο τροχαίων ατυχημάτων, συνδυαστικά με εργαστήρια αποτύπωσης των αιτιών και συνεπειών των τροχαίων δυστυχημάτων, έπρεπε θεσμικά να ενταχθούν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και να μνημονεύονται στο παρόν νομοσχέδιο. Επίσης, θα έπρεπε να υπάρχουν εκπαιδευτικές εκδρομές σε χώρες με ανεπτυγμένες πολιτικές οδηγικής συμπεριφοράς και σεβασμού του ΚΟΚ στις αντίστοιχες χώρες.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ο κοινωνικός ιστός αποσυντίθεται. Θα πρέπει να συμφωνήσουμε στην εθνική στρατηγική προστασίας της ανθρώπινης ζωής, ώστε να περιοριστούν δραματικά οι απώλειες ζωής στην ασφάλτο και οι βαριοί τραυματισμοί. Θα πρέπει προληπτικά να προστατεύσουμε την ανθρώπινη ζωή και αυτό δεν μπορεί να συμβεί με τον πιο γερασμένο στόλο ΙΧ αυτοκινήτων, χωρίς σέρβις, χωρίς ΚΤΕΟ, χωρίς ασφάλιση.

Και φυσικά διαφωνώ –για να κλείσω σύντομα την ομιλία μου– με την ανεργμάτιστη πρωθυπουργική πρόθεση να αντιμετωπιστεί η λαίλαπα των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων με την περαιτέρω χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς από τους πολίτες. Πιο σωστό θα ήταν να ανέφερε τη μη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, αφού η ακρίβεια στην οποία επενδύει η Κυβέρνηση του τα καθιστά μη προσφιλή και μη ασφαλή μέσα μεταφοράς, γιατί, κύριες και κύριοι της κυβερνητικής πλειοψηφίας, ασφαλέστερα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν γίνονται με τα 2/3 του δικτύου σιδηροδρομικής μεταφοράς εκτός κυκλοφορίας. Δεν γίνονται όταν στην ακτοπλοία υπάρχουν πλοία πενήντα τριών ετών, μετασκευασμένα μάλιστα. Δεν γίνονται όταν ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας ρυθμίζεται μέσα από την υποχρεωτική επικίνδυνη εντατικοποίηση της εργασίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, αφήνοντάς τους τυφλούς με βοηθήματα απαρχαιωμένης τεχνολογίας και στερώνοντας τους όλη τη νεότερη και σύγχρονη τεχνολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συντομεύετε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Έτσι και το παρόν νομοσχέδιο δεν προσβλέπει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία της ανθρώπινης ζωής ειλικρινώς. Πρόκειται για ξεκάρφωμα πολιτικό με σκοπό να αποφύγει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για λίγο καιρό την επικαιρότητα, μέχρι να έρθει ο καιρός για τα μπάνια του λαού. Όμως, έτσι, δεν προστατεύετε την οδική ασφάλεια, δεν διασφαλίζετε την ανθρώπινη ζωή.

Μία παρατήρηση στην τροπολογία θα ήθελα να κάνω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Μα, κύριε συνάδελφε, έχετε ολοκληρώσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Μονόλεπτη, κύριε Πρόεδρε.

Απλώς, στην τροπολογία θα ήθελα πραγματικά να απαντηθεί κάτι. Οι συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου εκατόν είκοσι τριών εργαζομένων ειδικότητας Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης Φυλάκων παρατείνονται ως προς την εργασία τους με σκοπό, όπως αναφέρετε, την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών που ανακύπτουν και ο ΟΣΕ Α.Ε. δύναται να απασχολεί το προσωπικό αυτό ως ΥΕ Εργατών Γενικών Καθηκόντων.

Αλήθεια, δεν χρειάζονται να είναι φύλακες στις αφύλακτες διαβάσεις και τους παίρνετε και τους πηγαίνετε σε άλλη εργασία από αυτήν, για την οποία τους προσλάβατε;

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Τώρα θα έχουμε μόνο Βουλευτές να μιλήσουν...

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, πράγματι αυστηροποιούμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και είναι μια συνειδητή επιλογή της Κυβέρνησης η αυστηροποίηση των ποινών. Αυτό το οποίο θα σας πω είναι ότι σε μια χώρα που έχουμε τόσα πολλά τροχαία ατυχήματα με τόσους πολλούς θανάτους, όπως ανέφερα και στην ομιλία μου πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, νομίζω ότι η αυστηροποίηση είναι απαραίτητη και είμαι βέβαιος ότι και εσείς συμφωνείτε, διότι όταν κάποιος οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ και το ξανακάνει και το ξανακάνει, προφανώς πρέπει όχι απλώς να του στερήσουμε το δίπλωμα για ένα μικρό χρονικό διάστημα, αλλά κάθε φορά που υποτροπιάζει, να είναι για πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Αυτοί οι άνθρωποι δεν πρέπει να είναι στον δρόμο, δεν πρέπει να οδηγούν. Το ίδιο ισχύει και για κάποιον ο οποίος παραβιάζει ερυθρό σηματοδότη, παραβιάζει STOP, μιλάει στο κινητό ή κάνει κόντρες.

Σαφέστατα νομίζω πως είναι κοινωνική απαίτηση όλων μας να αυστηροποιήσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να το στερήσουμε για πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για όσους υποτροπιάζουν. Και είμαι βέβαιος ότι και εσείς συμφωνείτε με αυτές αυστηροποιήσεις.

Τώρα, όσον αφορά την εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έχετε δίκιο σε αυτό το οποίο λέτε. Η εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι πάρα πολύ σημαντική και γι' αυτό

στην ομιλία μου έκανα πολύ αναλυτική αναφορά και στη χρήση των νέων, των έξυπνων καμερών, που όχι απλώς θα εντοπίζουν τις τροχαίες παραβάσεις, αλλά με πολύ γρήγορο και σύγχρονο τρόπο θα τις στέλνουν και στους παραβάτες, θα βεβαιώνονται οι οφειλές και θα εισπράττονται από την ΑΑΔΕ. Προφανώς θα επιβάλλονται και οι κυρώσεις, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι θα εντοπίζονται πλέον με τις κάμερες αυτές και τα ανασφάλιστα οχήματα, τα οποία υπολογίζονται περίπου στις πεντακόσιες χιλιάδες και τα αυτοκίνητα τα οποία δεν έχουν περάσει τον απαιτούμενο τεχνικό έλεγχο των ΚΤΕΟ και τα αυτοκίνητα τα οποία δεν έχουν την άδεια κυκλοφορίας.

Άρα, αναφορικά με την εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας –πολύ σωστά το θέτετε το ζήτημα– είμαι σίγουρος, επειδή και εσείς στην Πλευστή Ελευθερίας δίνετε μεγάλη σημασία στα ζητήματα οδικής κυκλοφορίας, θα στηρίξετε την πρωτοβουλία της Κυβέρνησης να έχουμε τις κάμερες ειδικότερα σε πρώτη φάση στα αστικά κέντρα, διότι νοιάζεστε και εσείς όχι απλώς για την εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά για τα ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ο κ. Κούβελας έχει τον λόγο και αμέσως μετά ο κ. Καππάτος και ο κ. Μαρκογιαννάκης.

Ορίστε, κύριε Κούβελα, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητούμε το σημερινό σχέδιο νόμου με στόχο μια νέα θεσμική κατάκτηση στη χώρα μας, που για δεκαετίες πληρώνει βαρύ τίμημα στα τροχαία δυστυχήματα.

Το νομοσχέδιο δεν αφορά απλώς κανόνες οδήγησης, αλλά την ίδια την καθημερινότητά μας, την ασφάλεια των παιδιών μας και την υπευθυνότητα με την οποία συνυπάρχουμε στους δρόμους.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί μια βαθιά τομή στη δημόσια πολιτική της οδικής ασφάλειας. Είναι προϊόν διαβούλευσης, τεκμηρίωσης και αξιοποίησης των ευρωπαϊκών βέλτιστων πρακτικών. Σε αυτό το πνεύμα ενισχύεται ο αποτρεπτικός χαρακτήρας των κυρώσεων, κατηγοριοποιούνται οι παραβάσεις με βάση τον βαθμό επικινδυνότητας και προβλέπεται η ηλεκτρονική διαχείριση των παραβάσεων, περιορίζοντας την αυθαιρέσια και επιταχύνοντας την απόδοση της δικαιοσύνης.

Παράλληλα, καθιερώνεται για πρώτη φορά η πλήρης αποσύνδεση των ποινών από το όχημα για παραβάσεις χαμηλής και μεσαίας επικινδυνότητας, δίνοντας έμφαση στην προσωπική ευθύνη του ίδιου του οδηγού, του παραβάτη οδηγού.

Όπως είπε ο Υπουργός Κωνσταντίνος Κυρανάκης, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν είναι το τέλος, αλλά η αρχή μιας προσπάθειας που συνδυάζεται με σύγχρονα ψηφιακά μέσα, όπως είναι οι κάμερες που πράγματι έχουμε ανάγκη για να εφαρμόσουμε το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τα τηλεματικά δεδομένα και τα ψηφιακά πρόστιμα, ώστε ο νέος ΚΟΚ να εφαρμόζεται στην πράξη πιο εύκολα. Για πρώτη φορά στη χώρα μας θα έχουμε τα εργαλεία ώστε η αυστηροποίηση των ποινών να συνοδεύεται από την πραγματική δυνατότητα επιβολής τους.

Αγαπητοί συνάδελφοι, όσοι οδηγήσαμε εκτός Ελλάδος και νιώσαμε την ανάγκη συμμόρφωσης με τους κανόνες κυκλοφορίας της ξένης χώρας και διότι ξέραμε ότι οι ποινές είναι αυστηρές, αλλά και γνωρίζοντας ότι επιβάλλονται όταν παρανομήσεις.

Φυσικά και η προσπάθεια που γίνεται δεν είναι εισπρακτική, όπως υποστηρίχθηκε και με έκπληξη το ακούσαμε από μέρος της Αντιπολίτευσης. Όταν εξαντλούνται όλα τα άλλα μέσα, είναι προφανές, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ότι θα προχωρήσουμε σε πιο αυστηρά μέσα. Αν δεν υπάρχουν συνέπειες, τότε θα συνεχίσει να επικρατεί ασυδοσία στον δρόμο.

Οι σύγχρονοι αυτοκινήτοδρόμοι, στους οποίους έχουν επενδύσει διαδοχικά όλες οι κυβερνήσεις, οδήγησαν σε σημαντική μείωση των θανατηφόρων τροχαίων στις εθνικές οδούς και τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους. Η μάχη λοιπόν τώρα δίνεται κυρίως μέσα στις πόλεις, στις διασταυρώσεις, στις διαβάσεις, στις λεωφορειολωρίδες, στο όριο των 30 χιλιομέτρων την ώρα, στην κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, στη συμπεριφορά του οδηγού απέναντι στον διπλανό οδηγό.

Ομολογώ, κύριε Υπουργέ, ότι περιμένα κάποιες επιπλέον προβλέψεις για την ανεξέλεγκτη κίνηση ηλεκτρικών πατινιών, ποδηλάτων και δικύκλων μηχανών πάνω σε πεζοδρόμια και κόντρα στους μονοδρόμους. Αυτοί οι παραβάτες επιδεικνύουν πρωτίστως αντικοινωνική συμπεριφορά και πολλές φορές γίνονται ιδιαίτερα επικίνδυνοι.

Από την άλλη βέβαια ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δίνει ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με αναπηρία. Δεν είναι υπερβολή να πούμε πως εισάγεται μια νέα κουλτούρα ισοτιμίας στον δρόμο. Τα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια εντάσσονται στα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα και εξαιρούνται από κάποιους περιορισμούς, διευκολύνοντας έτσι τα άτομα με αναπηρία να κυκλοφορήσουν πιο εύκολα, πιο άνετα ανάμεσα μας με το ειδικό σήμα που θα διαθέτουν πλέον, αλλά και με τα ειδικά ταξί τα οποία θα είναι στην υπηρεσία των μετακινήσεών τους.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αντιμετωπίζει με αυξημένη ευθύνη και τις σοβαρές παραβάσεις. Η χρήση κινητού κατά την οδήγηση, η οδήγηση χωρίς κράνος ή ζώνη, η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ παύουν να είναι διοικητικά παραπτώματα και μετατρέπονται –όπου πρέπει– ακόμη και σε σοβαρά ποινικά αδικήματα. Η υποτροπή, δεν αντιμετωπίζεται ως στατιστικό δεδομένο, αλλά ως επικίνδυνη συμπεριφορά και ένδειξη ότι ο οδηγός, ο δράστης ο οποίος επαναλαμβάνει το ίδιο αδικήμα στον δρόμο είναι επικίνδυνος και υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να το κάνει και τρίτη και τέταρτη φορά.

Με την αυστηροποίηση των ποινών για τις επαναλαμβανόμενες παραβάσεις το μήνυμα είναι ξεκάθαρο. Επειδή η ανευθυνότητα απειλεί ανθρώπινες ζωές, δεν μπορεί να είναι πλέον ανεκτή.

Επιπλέον, εισάγονται νέα τεχνολογικά μέτρα και εργαλεία όπως οι μηχανισμοί πρόληψης, ελέγχου και ενίσχυσης του αισθήματος δικαιοσύνης στους δρόμους. Το όριο των 30 χιλιομέτρων μέσα στις πόλεις σε συνδυασμό με τη δυνατότητα των δήμων να το προσαρμόζουν κατάλληλα κατά περίπτωση, κατά περιοχή μέχρι και 50 χιλιόμετρα, με ήπιες παρεμβάσεις, καθρέφτες, ειδικότερη σήμανση, είναι μια εξέλιξη η οποία νομίζω ότι θα αναβαθμίσει την κινητικότητα στους δρόμους, βάζοντάς την σε πλαίσιο ασφαλέστερο.

Η βιώσιμη κινητικότητα, η ηλεκτροκίνηση, η μείωση της επιβάρυνσης με ρύπους, αλλά και της ηχορύπανσης μέσα στις πόλεις είναι στόχοι που επιτυγχάνονται με το παρόν νομοσχέδιο. Η χρήση καμερών επιτήρησης είναι πλέον αναγκαία προϋπόθεση για την αποτελεσματική αστυνόμευση.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η οδική ασφάλεια δεν ξεκινά από τον ΚΟΚ και τελειώνει στην άσφαλτο. Επιβάλλεται να ξεκινά ήδη από το σχολείο, γι' αυτό και επιμένω, αγαπητοί Υπουργοί, στην πρότασή μου να ενταχθεί ως υποχρεωτικό μάθημα η αγωγή οδικής ασφάλειας σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης, ξεκινώντας από το δημοτικό. Είναι η ώρα να το κάνουμε πράξη, γιατί αν θέλουμε αύριο υπεύθυνους οδηγούς, πρέπει σήμερα τα παιδιά μας που κυκλοφορούν με το ποδήλατο ή με το πατίνι ή ακόμη και πεζή να μαθαίνουν τι σημαίνει σεβασμός στους κανόνες και στη ζωή του άλλου.

Κύριε Υπουργέ, κλείνοντας θα ήθελα να επισημάνω την σημασία της προτεραιότητας που δίνουμε στις λεωφορειολωρίδες ως ουσιαστική επιλογή για την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας και την εξυπηρέτηση του απλού πολίτη, όμως η ανάγκη κάποιας ειδικότερης πρόβλεψης για τη λελογισμένη χρήση από ταξί λεωφορειολωρίδων ορισμένων δρόμων της Θεσσαλονίκης, τουλάχιστον μέχρι την ολοκλήρωση και λειτουργία της επέκτασής του μετρό μέχρι την Καλαμαριά, είναι αναγκαία. Είναι σημαντικό και αξίζει να το εξετάσετε, με στόχο πάντα την εξυπηρέτηση της κίνησης των οχημάτων στην πόλη της Θεσσαλονίκης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτή η νέα ρύθμιση δίνει το μήνυμα σε κάθε πολίτη πως η συμπεριφορά μας όταν κρατάμε το τιμόνι, πως η οδική ασφάλεια δεν είναι επιλογή. Είναι κοινό χρέος, είναι τρόπος ζωής ή θανάτου.

Επιβάλλεται, αξίζει να υπερψηφίσουμε το παρόν σχέδιο νόμου. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ο κ. Καππάτος έχει τον λόγο.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΚΑΠΠΑΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο δρόμος είναι ο καθρέφτης της κοινωνίας. Τίτλος. Έχω και άλλον τίτλο πιο κάτω. Εκεί, στον πιο ανοιχτό χώρο της καθημερινότητας, ο κάθε πολίτης δοκιμάζει και ενίοτε ξεπερνά τα όρια του εαυτού του και της ευθύνης του.

Το παρόν νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μάς δίνει την ευκαιρία να μην αντιμετωπίσουμε για άλλη μία φορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ως ένα τεχνικό εργαλείο, αλλά αντιθέτως να τον αναγνωρίσουμε ως καθρέφτη του βαθμού πειθαρχίας, συνείδησης και δικαιοσύνης που χαρακτηρίζουν το κοινωνικό μας σύνολο.

Ο νέος ΚΟΚ είναι ταυτόχρονα κανονιστικό πλαίσιο και ηθική παρακαταθήκη. Είναι ένα σήμα προς όλους τους πολίτες ότι η οδική ασφάλεια δεν αφορά μόνο τους οδηγούς, τις άδειες και τα οχήματα, αλλά το ίδιο το ανθρώπινο πρόσωπο του πολιτισμού μας.

Το 2023 εξακόσιοι είκοσι επτά άνθρωποι χάθηκαν στην άσφαλτο. Από το 2022 ως το 2023 τα τροχαία με νεκρούς αυξήθηκαν κατά 3,8%, οι νεκροί από εξακόσιους τέσσερις έγιναν εξακόσιοι είκοσι επτά και το 2024 είχαμε εξακόσιους εξήντα πέντε θανάτους. Κάθε μία απ' αυτές τις ζωές ήταν μοναδική, ανεκτίμητη και κυρίως η απώλειά της απολύτως αποτρεπτική.

Και όμως η πρόοδος δείχνει να έχει ανακοπεί. Ενώ για χρόνια οι δείκτες βελτιώνονταν, πλέον η χώρα μας κινείται χωρίς ουσιαστική αλλαγή στο επίπεδο των απωλειών. Το αποτέλεσμα ήταν μια σιωπηρή αποδοχή της βίας στον δρόμο, μια σιωπηλή παραίτηση μπροστά στο επαναλαμβανόμενο λάθος.

Αυτήν ακριβώς την κατάσταση έρχεται να ανατρέψει το νέο νομοσχέδιο, όχι με τιμωρητική εμμονή χωρίς διάκριση, αλλά με λογική αναλογικότητα και ξεκάθαρη ιεράρχηση της επικινδυνότητας, με διαβάθμιση δηλαδή των παραβάσεων βάσει της απειλής που αυτές συνιστούν για την ανθρώπινη ζωή και τη δημόσια ασφάλεια. Αυτό σημαίνει πως η πολιτεία αναγνωρίζει ότι δεν είναι το ίδιο η αφρηρημένη συμπεριφορά με την εγκληματική αδιαφορία. Δεν είναι το ίδιο να ξεχάσει κάποιος το φλας με το να εγκαταλείψει θύμα στην άσφαλτο.

Ο νέος ΚΟΚ δεν εξισώνει τους πάντες, δεν επιβάλλει οριζόντιες ποινές, αλλά εισάγει για πρώτη φορά μια σαφή διαβάθμιση, ένα σκεπτικό που τιμά τη λογική και ενσαρκώνει τη στοιχειώδη δικαιοσύνη.

Εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της υποτροπής ως επιβαρυντικού στοιχείου, ώστε ο συστηματικός παραβάτης να μην αντιμετωπίζεται με την επείκεια που δικαιούται ο συνειδητοποιημένος πολίτης, και εισάγονται κυρώσεις στο φυσικό πρόσωπο και όχι μόνο στο όχημα, για να τελειώνει η λογική της μετακύλισης της ευθύνης.

Επεκτείνεται η έννοια της αναστολής άδειας, αυξάνονται τα χρονικά διαστήματα αφαίρεσης, ενισχύονται τα εκπαιδευτικά μέτρα και η υποχρέωση επαναξιολόγησης για όσους συστηματικά παραβιάζουν τις ρυθμίσεις.

Όλα αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι ζήτημα απλώς κανονιστικό. Είναι ζήτημα πολιτισμού, ευθύνης και τελικά ελευθερίας. Το νέο πλαίσιο δεν επιδιώκει να τιμωρεί τυφλά, αλλά να ανακόπτει με σταθερότητα ό,τι απειλεί την ανθρώπινη ζωή. Η μετακίνηση δεν είναι ατομική υπόθεση. Είναι το πιο άμεσο κοινωνικό σύμβολο που συνοψίζουμε κάθε μέρα, όταν φοράμε τη ζώνη, όταν περιμένουμε στο φανάρι, όταν δεν προσπερνάμε από τη ΛΕΑ.

Δεν πρόκειται απλώς για ρυθμίσεις, είναι δηλώσεις αρχών: ότι η μετακίνηση στην πόλη δεν αφορά μόνο τους δυνατούς, ότι ο δημόσιος χώρος δεν παραδίδεται στην αυθαιρεσία του ισχυρού, ότι η ζώνη ασφαλείας είναι σύμβολο ισότητας, ότι η ΛΕΑ είναι λωρίδα ζωής και όχι προνόμιο για τους βιαστικούς και, τέλος, δεν πρόκειται για περιορισμό της ελευθερίας, είναι ο σεβασμός της ανθρώπινης παρουσίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κράτος δεν είναι εχθρός του πολίτη, δεν είναι μηχανισμός καταστολής, ούτε υποκατάστατο της ατομικής ευθύνης. Δεν γίνεται «ντανά» ούτε χωροφύλακας. Δεν αναλαμβάνει να οδηγεί αντί για εμάς. Δεν στέκεται στη διασταύρωση με το μπλοκάκι στο χέρι. Ορίζει όμως με καθαρότητα, με ευ-

θύνη και με συνείδηση τα όρια ανάμεσα στη δική σου αυθαιρεσία και στην ασφάλεια του διπλανού σου, ανάμεσα στην προσωπική σου ευκολία και στο δικαίωμα του άλλου να φτάσει ζωντανός στο σπίτι του, ανάμεσα στην ασυδοσία και στην ευνομία.

Αυτή είναι, κυρίες και κύριοι, η βαθύτερη φιλοσοφία του παρόντος νομοσχεδίου, ότι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, πέρα από τεχνική ρύθμιση, είναι δήλωση κοινωνικού πολιτισμού -είναι η δεύτερη επιγραφή της ομιλίας μου-, ότι κάθε διασταύρωση, εκτός από κόμβος κυκλοφορίας, είναι κόμβος συνείδησης, ότι κάθε φορά που περιμένεις στο φανάρι, υπάρχει μια σιωπηλή συμφωνία ότι σέβεσαι τον άλλον, ότι αναγνωρίζεις πως η ζωή του έχει ίση αξία με τη δική σου, ότι ο πολίτης δεν απειλείται, δεν υποτιμάται, αλλά προστατεύεται, ότι δεν αδιαφορεί, δεν βολεύεται, αλλά μετέχει, ότι δεν πατάει γκάζι στη στροφή της ανομίας, αλλά φρενάρει μπροστά στην ευθύνη, γιατί τελικά η ελευθερία δεν είναι το δικαίωμα να κάνεις ό,τι θέλεις, είναι η ικανότητα να αναγνωρίζεις το όριο του άλλου. Αυτήν ακριβώς την ελευθερία υπερασπίζεται ο νέος ΚΟΚ, την ελευθερία να ζούμε όλοι, όχι να κινδυνεύουμε όλοι.

Αυτόν τον κώδικα καλούμαστε σήμερα να υπερψηφίσουμε και με την ψήφο μας να μην τιμωρήσουμε τους ασυνειδητους, αλλά να ανταμείψουμε τους υπεύθυνους, να σταθούμε πλάι στο γονιό που διδάσκει στο παιδί του να κοιτά πριν περάσει, στη δασκάλα που περπατά στο πεζοδρόμιο, στον διανομέα που βγαίνει για το μεροκάματο, στους πολίτες που φρενάρουν στο STOP, ακόμα και όταν κανείς δεν τους βλέπει.

Με την ψήφο μας στέλνουμε σήμερα ένα μήνυμα εμπιστοσύνης στην κοινωνία: ότι η πολιτεία έχει αρχές, ότι η ελευθερία έχει όρια, ότι η ζωή έχει αξία και πως επιτέλους στους δρόμους αυτής της χώρας δεν θα επικρατεί ο πιο γρήγορος, αλλά ο πιο υπεύθυνος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινίδης): Ο κ. Μαρκογιαννάκης θα ακολουθεί ο κ. Καββαδός.

Κύριε Μαρκογιαννάκη, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από μία ευρύτατη διαβούλευση που διήρκεσε αρκετούς μήνες και μετά από την επεξεργασία στην αρμόδια επιτροπή, βρισκόμαστε σήμερα στην Ολομέλεια για τη συζήτηση και την ψήφιση ενός σχεδίου νόμου που έχει συζητηθεί πολύ σε επίπεδο κοινής γνώμης και το οποίο αφορά άμεσα την ασφάλεια όλων μας στην καθημερινότητά μας.

Το γεγονός ότι οι σύγχρονες κοινωνίες είναι κοινωνίες έντασης της κινητικότητας και οι καθημερινές μας μετακινήσεις αποτελούν σημαντικό στοιχείο της ζωής μας, σημαίνει επίσης ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι από τα σημαντικότερα νομοθετήματα που επηρεάζουν άμεσα τη ζωή μας σε καθημερινή βάση. Μέσα από τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οργανώνουμε αποτελεσματικότερα τις μετακινήσεις μας και κυρίως μέσα από αυτές αναζητούμε την ασφάλεια, η οποία δεν είναι δεδομένη όπως πολύ χαρακτηριστικά και με επιστημονικό τρόπο αναδεικνύεται από τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής. Στη βάση των πανευρωπαϊκών στοιχείων για το 2023, στη χώρα μας θρηνήσαμε εξήντα ζωές ανά εκατομμύριο κατοίκων, μία επίδοση που μας φέρνει στην έκτη χειρότερη θέση ανάμεσα στα κράτη-μέλη της ευρωζώνης, ενώ το προηγούμενο έτος βρισκόμασταν στην τέταρτη θέση.

Πρόκειται όμως για μία στατιστική μεταβολή η οποία δεν αναιρεί τον χαρακτήρα του τραγικού, όσο και να βελτιώνεται. Για την ακρίβεια και πάντοτε παρακολουθώντας τους πίνακες της ΕΛΣΤΑΤ, δεν βρισκόμαστε στο χειρότερο σημείο της πρόσφατης ιστορίας μας σε σχέση με τα τροχαία και ειδικά τα θανατηφόρα. Τις τελευταίες δεκαετίες υπάρχει μια σαφής και σημαντικότερη μείωση των καταγεγραμμένων τροχαίων, όσο και των απωλειών από αυτά. Από το 1998, οπότε και κορυφώθηκε ο φόρος αίματος που καταβάλαμε ως κοινωνία στην άσφαλτο με περισσότερους από δύο χιλιάδες διακόσιους νεκρούς σε τροχαία, το 2023 που έχουμε την τελευταία καταγραφή από την ΕΛΣΤΑΤ βρισκόμαστε στους εξακόσιους εξήντα είκοσι επτά. Αυτό από μόνο του μπορεί

να είναι ένα θετικό σημάδι. Δείχνει ότι η κοινωνία και η πολιτεία έδειξαν να αλλάζουν συνήθειες και πρακτικές. Όμως αυτό δεν είναι ποτέ αρκετό. Ακόμα και μία ζωή μετράει, γιατί ακριβώς είναι πολύτιμη. Οι προσπάθειες επομένως όλων μας δεν μπορούν να σταματήσουν ποτέ και η πολιτεία πρέπει να δείχνει διαρκή μέριμνα. Αυτό ακριβώς κάνει με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Η βασική επιδίωξη της Κυβέρνησης μέσα από αυτό το σχέδιο νόμου είναι πρώτα απ' όλα η οδική ασφάλεια και όπως έχει δηλώσει ο αρμόδιος Υπουργός δεν αποτελεί ένα ευχολόγιο, αλλά συνιστά ένα κείμενο απολύτως ρυθμιστικό, που καλύπτει το σύνολο των ενεργειών που απαιτούνται, προκειμένου να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια. Η λεπτομέρεια στην ανασύνταξη του ποινολογίου μαζί με την κατηγοριοποίηση και την κλιμάκωση των ποινών είναι η απόδειξη της συστηματικής δουλειάς που έχει γίνει, μιας δουλειάς που έχει ως στόχο τη συμμόρφωση των οδηγών και τη βελτίωση της συμπεριφοράς τους, ακριβώς διότι πλήθος μελετών και ερευνών τονίζουν τον πρωταρχικό χαρακτήρα που έχει για τη μείωση των τροχαίων η σωστή οδηγική συμπεριφορά.

Προερχόμενος από τα Χανιά, όπου οι σχετικοί δείκτες της ΕΛ-ΣΤΑΤ δείχνουν ότι εντοπίζονται και τα περισσότερα δυστυχήματα, μπορώ και ο ίδιος να βεβαιώσω την ορθότητα αυτής της προσέγγισης. Υπάρχει φυσικά και το ζήτημα των υποδομών, το οποίο είναι καίριο. Ωστόσο είναι χαρακτηριστικό το εξής: Για πολλά χρόνια στην Κρήτη ο εκσυγχρονισμός του Βόρειου Οδικού Άξονα είχε -και ορθώς- συνδεθεί με την προσπάθεια μείωσης των θανατηφόρων τροχαίων. Την ίδια στιγμή όμως σύμφωνα με τα στοιχεία της Τροχαίας οι νεκροί στο επαρχιακό δίκτυο της Κρήτης υπερβαίνουν τις ανθρώπινες απώλειες στον ΒΟΑΚ. Τι σημαίνει αυτό; Ότι η οδηγική συμπεριφορά είναι παράγοντας περισσότερο σημαντικός από τις υποδομές για την ασφάλειά μας στους δρόμους, χωρίς βεβαίως καμία διάθεση να υποβαθμίσω τη σημασία της ασφάλειας και των υποδομών του οδικού δικτύου.

Η Κυβέρνηση δεν αφήνει τίποτα από τα δύο στην τύχη τους. Στην Κρήτη έχει επιτέλους ξεκινήσει το μεγαλύτερο έργο οδικών υποδομών στην ιστορία της με την κατασκευή του νέου ΒΟΑΚ και αυτό τώρα έρχεται και δένει με την ψήφιση του νέου ΚΟΚ, παρέμβαση συνολική υπέρ της ασφάλειας στους δρόμους.

Τα βασικά γνωρίσματα του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι, λοιπόν, τα εξής:

Η αύξηση των χρηματικών προστίμων και η κλιμάκωση των ποινών για μία σειρά παραβάσεων που επανακατηγοριοποιούνται με την υιοθέτηση του σχήματος πρώτης φοράς, πρώτης και δεύτερης υποτροπής.

Η ειδική διάταξη με την οποία κωδικοποιείται η παράνομη στάση ή στάθμευση που εμποδίζει οχήματα που εξυπηρετούν δημόσια συγκοινωνία, μία ιδιαίτερα διαδεδομένη και ενοχλητική πρακτική.

Η εξειδίκευση παραβάσεων, όπως η παράβαση του STOP με πρόκληση ατυχήματος, η οποία προβλέπεται πλέον χωρίς και επιφέρει αυστηρές κυρώσεις.

Αποσύνδεση κυρώσεων από το όχημα για παραβάσεις χαμηλής και μεσαίας επικινδυνότητας. Δηλαδή θα επιβάλλονται διοικητικά πρόστιμα, ποινές στο point system ή αφαίρεση άδειας οδήγησης, αλλά όχι αφαίρεση πινακίδων ή κυκλοφοριακών στοιχείων.

Το ανώτατο όριο ταχύτητας στους αστικούς δρόμους, το οποίο μειώνεται από τα 50 χιλιόμετρα στα 30, με στόχο τη μείωση των τροχαίων και την προστασία ευάλωτων κατηγοριών που κινούνται στην πόλη, όπως στα ποδήλατα για παράδειγμα.

Δεν μπορώ να αφήσω απ' έξω και όλο το πλέγμα των διατάξεων υπέρ των ατόμων με ειδικές ανάγκες που διατρέχει το νομοσχέδιο. Τα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια και βοηθητικά μέσα μετακίνησης για ΑμεΑ εντάσσονται στα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα και εξαιρούνται από περιορισμούς που ισχύουν για λοιπά οχήματα. Καθιερώνεται ειδικό σήμα αναγνώρισης για οδηγούς με αναπηρία. Τέλος, παρέχεται η δυνατότητα να κυκλοφορούν ειδικά διαμορφωμένα ταξί με ράμπες και μάντες για επιβάτες με αναπηρία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διαβάζοντας τα άρθρα του νο-

μοσχεδίου και ειδικά τα σημεία όπου περιγράφονταν παραβάσεις και ποινές δεν μπορούσα να μη φέρω στο μυαλό μου τραγικά γεγονότα που σίγουρα όλοι και όλες εδώ μέσα έχουμε παρακολουθήσει είτε στις τοπικές μας κοινωνίες είτε σε εθνικό επίπεδο, μέσα από την ειδησεογραφία. Σχεδόν κάθε περιγραφή παράβασης ενεργοποιούσε μέσα μου και μία μνήμη από κάποιο τραγικό συμβάν στα Χανιά και τις περισσότερες φορές αυτό το συμβάν αφορούσε νέους ανθρώπους, αγόρια και κορίτσια στο άνθος της ζωής τους. Δεν χωρά στο δικό μου μυαλό καμία αμφιβολία ότι είναι απαραίτητη η παρέμβαση της πολιτείας, ότι είναι απαραίτητη η αυστηροποίηση των ποινών που προβλέπει ο κώδικας και είναι απαραίτητο τόσο για την πρόληψη των ατυχημάτων και των δυστυχημάτων, μέσω της ευαισθητοποίησης όλων μας, και φυσικά για την απονομή δικαιοσύνης απέναντι σε τέτοιες συμπεριφορές. Δεν μπορούμε ως κοινωνία να αφήσουμε αυτό το φαινόμενο χωρίς να πάρουμε αυστηρά μέτρα περιορισμού του και ως προς αυτό υπάρχει ευρεία συναίνεση στην κοινωνία, όπως -ελπίζω- και σε αυτή την Αίθουσα.

Στις συζητήσεις που είχα τις τελευταίες εβδομάδες διέκρινα ότι παρά την αύξηση των προστίμων και την αυστηροποίηση των ποινών, οι πολίτες είναι ιδιαίτερα θετικοί. Έχουν αντιληφθεί την προτεραιότητα και θέλουν η Κυβέρνηση να αναλάβει δράση.

Αυτή τη συγκυρία της συνολικής ευαισθητοποίησης πολιτών και πολιτείας οφείλουμε σήμερα να την αξιοποιήσουμε υπερψηφίζοντας αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Τον λόγο έχει ο κ. Καββαδάς, αμέσως μετά ο κ. Κτιστάκης και να ετοιμάζεται ο κ. Χουρδάκης.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Καββαδά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσοι θυμόμαστε τις ειδήσεις στη δεκαετία του '80 και του '90 θυμόμαστε τα κυριακάτικα βραδινά δελτία ειδήσεων. Εκεί περιμέναμε να ακούσουμε τον απολογισμό, λες και ήμασταν σε εμπόλεμη ζώνη, τις ζωές που χάνονταν στην ασφάλτο σε κάθε έξοδο του Σαββατοκύριακου. Περίπου δύο χιλιάδες άνθρωποι κάθε χρόνο, ένα μεγάλο χωριό, χάνονταν, ενώ ανυπολόγιστοι ήταν οι τραυματίες. Ζωές από μία κακή στιγμή στον δρόμο άλλαξαν για πάντα.

Ευτυχώς στις δεκαετίες που πέρασαν η χώρα και η κοινωνία μας πήγαν μπροστά. Φτιάχτηκαν νέοι ασφαλείς δρόμοι. Η οδική παιδεία βελτιώθηκε σημαντικά. Υπάρχει η κυκλοφοριακή αγωγή και για πεζοούς και για οδηγούς. Η ζώνη και το κράνος μπηκαν σε μεγάλο βαθμό στη ζωή μας. Τα αυτοκίνητα έγιναν ταχύτερα, έγιναν όμως και πολύ ασφαλέστερα.

Όλα αυτά οδήγησαν σε μια εντυπωσιακή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας από είκοσι τρεις χιλιάδες ατυχήματα το 2000 σε δέκα χιλιάδες πεντακόσια πενήντα τρία το 2023. Ο αριθμός τους όμως εξακολουθεί να είναι μεγάλος. Και εξακόσιες πενήντα περίπου ανθρώπινες ζωές που χάνονται είναι πολλές και ως απόλυτος αριθμός, αλλά και συγκριτικά με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δυστυχώς, υπάρχουν περιφέρειες όπου τα συγκριτικά στατιστικά είναι ακόμα χειρότερα. Για παράδειγμα, βλέπουμε ότι η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων είναι ανάμεσα στις δέκα πανευρωπαϊκά με το μεγαλύτερο ποσοστό θανάτων ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους. Γι' αυτό η Κυβέρνηση με το υπό συζήτηση νομοσχέδιο τολμά να προχωρήσει σε μεγάλες και βαθιές θεσμικές αλλαγές για ένα ζήτημα που έπρεπε και πρέπει να βρίσκεται στις κορυφαίες προτεραιότητες της χώρας.

Έχουν γίνει σημαντικά βήματα στον τομέα της οδικής ασφαλείας, αλλά οι νέες ουσιαστικές και τολμηρές αλλαγές που επέρχονται με αυτό το νομοσχέδιο στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι ίσως ένα από τα σημαντικότερα βήματα και θέλω να συγχαρώ τον Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών κ. Κώστα Κυρανάκη και όλο το επιτελείο του για μια ακόμη εξαιρετική νομοθετική ρύθμιση.

Κύριε Υπουργέ, συνεχίστε και στο νέο σας πόστο το έργο σας με την ίδια επιτυχία που είχατε και στο Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

Θέλω όμως να συγχαρώ και όσους διαχρονικά εργάστηκαν γι' αυτό το νομοσχέδιο. Η τελευταία ουσιαστική παρέμβαση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για να αυξηθεί ο δείκτης της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας έγινε το 2007, πάλι από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Το νέο νομοσχέδιο εισάγει την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων ανάλογα με τον βαθμό επικινδυνότητάς τους. Ξέρουμε, για παράδειγμα, ότι ένας στους τέσσερις θανάτους συνδέεται με την κατανάλωση του αλκοόλ. Επίσης ένας στους τέσσερις θανάτους συνδέεται με τη μη χρήση ζώνης. Η μη χρήση κράνους επίσης ευθύνεται για μεγάλες απώλειες, όπου μάλιστα το 50% των νεκρών δεν φορούσε κράνος.

Η κατηγοριοποίηση, λοιπόν, με βάση την επικινδυνότητα είναι μία καινοτομία του νομοσχεδίου. Μία ακόμη είναι η τιμωρία κατά κύριο λόγο του οδηγού και όχι του οχήματος.

Καθιερώνει επίσης την έννοια της υποτροπής για τις ίδιες τις παραβάσεις και διαμορφώνει ένα νέο και αυστηροποιημένο πλαίσιο για αυτές τις περιπτώσεις. Ο στόχος των αλλαγών στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι οι ποινές και οι κυρώσεις να είναι ανάλογες των παραβάσεων, οι οποίες διακρίνονται σε αυτές που μπορεί να προκαλέσουν σοβαρό ατύχημα και στις λιγότερο επικίνδυνες.

Αυτή η διάκριση αναδεικνύει την ορθολογική αντίληψη που διατρέχει τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αναδεικνύει όμως και την πρόθεση για αυστηροποίηση του σχετικού πλαισίου για μια σειρά αδικημάτων υψηλής επικινδυνότητας, για τα οποία προβλέπονται και ποινικές ευθύνες. Για παράδειγμα: η χρήση κινητού τηλεφώνου με πρόκληση ατυχήματος, η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, η μη παραχώρηση προτεραιότητας σε σιδηροδρομικά οχήματα, η παραβίαση φωτεινής σηματοδότησης, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων απαγορευμένων ουσιών, η οδήγηση χωρίς δίπλωμα οδήγησης, η μη χρήση ζώνης ή κράνους.

Ενδεικτικά, προβλέπονται ποινές φυλάκισης έως τρία χρόνια για παραβάσεις από τις οποίες προκύπτει κίνδυνος για φθορά ξένης περιουσίας, φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους αν προκύπτει κίνδυνος για ανθρώπινη ζωή, φυλάκιση έως και δέκα χρόνια για βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις και φυλάκιση τουλάχιστον δέκα ετών για παραβάσεις που προκαλούν τον θάνατο ανθρώπου.

Όπως είπα και πριν, μια σημαντική καινοτομία του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι η εισαγωγή της έννοιας της υποτροπής, όταν δηλαδή οι οδηγοί διαπράττουν την ίδια παράβαση. Για παράδειγμα, στην περίπτωση υποτροπής της παράβασης της οδήγησης με ταχύτητα που υπερβαίνει τα 200 χιλιόμετρα την ώρα επιβάλλεται πρόστιμο 4.000 ευρώ και αφαίρεση διπλώματος για έναν χρόνο.

Σε περίπτωση υποτροπής, δηλαδή επανάληψης της ίδιας παραβάσης μέσα σε πέντε χρόνια, επιβάλλεται πρόστιμο 8.000 ευρώ και αφαίρεση διπλώματος για οκτώ χρόνια.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων στις πόλεις και στις κατοικημένες περιοχές από την 1^η Ιανουαρίου του 2026 το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας όλων των οχημάτων εντός κατοικημένων περιοχών μειώνεται από τα 50 στα 30 χιλιόμετρα την ώρα, κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Αυστηροποιούνται επίσης οι κυρώσεις για τη χρήση κινητού, αφού πέραν της ποινικοποίησης της παράβασης, αν προκληθεί ατύχημα, προβλέπεται πρόστιμο που φτάνει ως και τις 4.000 ευρώ στη δεύτερη υποτροπή, αλλά και αφαίρεση διπλώματος για οκτώ χρόνια.

Αυστηροποιείται επίσης το πλαίσιο των κυρώσεων για τις περιπτώσεις οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ τόσο για τη μέτρια όσο και για την υψηλή υπέρβαση του ορίου. Τα πρόστιμα ξεκινούν από 1.000 ευρώ και φτάνουν έως και 4.000 ευρώ για τους υπότροπους, ενώ θα υπάρχει και αφαίρεση διπλώματος που μπορεί να φτάσει και τα δέκα χρόνια.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Μάλιστα σε περιπτώσεις σοβαρής μέθης επιβάλλεται υποχρε-

ωτική ακινητοποίηση και φύλαξη του οχήματος, ενώ ασκείται και ποινική δίωξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια, η ανθρώπινη ζωή και η ακεραιότητα μάς αφορά όλους. Κανείς μας δεν θέλει να θρηνούμε ανθρώπινες ζωές. Όλοι θέλουμε να έχουμε ασφαλείς δρόμους. Όταν μιλάμε για ασφαλείς δρόμους, εννοούμε για όλους, για οδηγούς, για πεζούς, για επιβάτες.

Οι καθημερινές μετακινήσεις λοιπόν πρέπει να γίνουν και γίνονται ολοένα πιο ασφαλείς και σε αυτό όλοι συμφωνούμε. Όπως όλοι συμφωνούμε σε αυτό, έτσι θεωρώ ότι μπορούμε να συμφωνήσουμε και στα θεσμικά μέτρα που συμβάλλουν στον στόχο περιορισμού των τροχαίων ατυχημάτων. Η οδική ασφάλεια μπορεί και πρέπει να υπερβαίνει τις όποιες κομματικές αντιπαραθέσεις.

Με δεδομένο ότι το υπό συζήτηση νομοσχέδιο που έφερε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει μόνο τη στήριξη της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, αλλά και της μεγάλης πλειοψηφίας του ελληνικού λαού, ελπίζω και στο Κοινοβούλιο ο νέος κώδικας οδικής κυκλοφορίας να εξασφαλίσει διευρυμένη πλειοψηφία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Ο κ. Κτιστάκης έχει τον λόγο και μετά ο κ. Χουρδάκης.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, κατ' αρχάς θέλω να επισημάνω και να υπενθυμίσω ότι σήμερα είναι η επέτειος μνήμης της σφαγής του Δι-στόμου. Είναι, κατά την άποψή μου -νομίζω και αντικειμενικά μιλώντας-, μία από τις πιο φρικιαστικές θηριωδίες των ναζιστικών στρατευμάτων στη χώρα μας.

Ερχόμενος στο προκείμενο νομοσχέδιο, άκουσα πολλές φορές και σήμερα στις ομιλίες και στις συνεδριάσεις της επιτροπής για αυστηροποίηση και ευτυχώς, κατά την άποψή μου, από ένα μικρό μέρος, το πόσο άσχημη και πόσο κακή είναι η αυστηροποίηση των ποινών.

Εγώ θέλω να ταχθώ αναφανδόν υπέρ της αυστηροποίησης και θα εξηγήσω σε δύο βάσεις για ποιον λόγο είμαι. Η πρώτη βάση είναι ότι κατά την άποψή μου όλα τα αδικήματα και οι παραβάσεις που απευθύνονται στο ευρύ κοινό, στον μέσο πολίτη, στον κάθε έναν από εμάς πρέπει να είναι αυστηρές, γιατί εμείς θα το σκεφτούμε δεύτερη φορά να περάσουμε με κόκκινο, να μην φοράμε κράνος, να πιούμε και να οδηγήσουμε. Σε αντιδιαστολή -το λέω για να γίνει πιο κατανοητή η θέση μου- με κάποιον που ληστεύει συνέχεια τράπεζες, ο οποίος θα το κάνει ούτως ή άλλως, ανεξάρτητα πια πόσο βαριά και πόσο αυστηρή είναι η ποινή.

Επαναλαμβάνω, αυτές οι παραβάσεις που απευθύνονται στον κάθε έναν από εμάς πρέπει να είναι αυστηρές, γιατί εμείς θα το σκεφτούμε και θα συμμορφωθούμε, τουλάχιστον οι περισσότεροι. Και αυτό ελπίζουμε με τον κώδικα που σήμερα θα ψηφίσουμε.

Η δεύτερη βάση για την οποία θεωρώ ότι πρέπει να είναι αυστηρές οι ποινές είναι γιατί νομίζω ότι όλοι έχουμε καταλάβει και το έχουμε συνομολογήσει ότι έχουμε φτάσει σε ένα άκρο, σε ένα ακραίο σημείο, ιδίως με την οδική συμπεριφορά εντός του αστικού ιστού. Πλέον έχουν περιοριστεί πάρα πολύ τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα στις εθνικές οδούς, ακόμα και στις επαρχιακές οδούς. Το μεγάλο πρόβλημα είναι εντός του αστικού ιστού.

Είναι για μένα αδιανόητο πριν από έναν χρόνο περίπου σε μια περίοδο ενός μηνός να πηγαίνω σε τέσσερις κηδείες νέων ανθρώπων και όταν λέω νέων, εννοώ πολύ νέων, είκοσι ενός μέχρι είκοσι επτά, μόνο στην περιφέρεια, στο πλαίσιο της ευρύτερης περιφέρειας της Θήβας. Είναι τραγικό αυτό. Αν ο τρόπος για να το ανατρέψουμε είναι να γίνουν πιο αυστηρές οι ποινές, καλώς γίνονται. Πρέπει να ανατρέψουμε αυτό το οποίο συμβαίνει και συμβαίνει σε όλες τις πόλεις και σε όλη την Ελλάδα.

Θέλω όμως να εκφράσω και μια λιγότερο δημοφιλή άποψη που έχει να κάνει με την εκμάθηση των κανόνων οδικής συμπεριφοράς στα νέα παιδιά, στα παιδιά και μάλιστα, στα παιδιά του δημοτικού.

Χωρίς να θέλω να υποτιμήσω ή να υποβαθμίσω τον ρόλο και

τη σημασία που τα μαθήματα οδικής συμπεριφοράς στα παιδιά δημοτικού και γυμνασίου μπορούν να έχουν, θέλω να σημειώσω ότι εάν τα παιδιά όταν πάνε στο σπίτι και μπαίνουν στο αυτοκίνητο με τους γονείς τους και τους άλλους συγγενείς δεν βλέπουν το ίδιο πράγμα με αυτό που μαθαίνουν στο σχολείο, δεν πρόκειται να το ακολουθήσουν. Νομίζω όλοι μας ξέρουμε, όσοι μεγαλώνουν παιδιά σε μικρές ηλικίες, ότι τα παιδιά κάνουν αυτό που βλέπουν στο σπίτι και μιμούνται τους γονείς τους. Ό,τι και να μάθουν στο σχολείο τα παιδιά, αν εγώ κρατάω ως συνοδηγός το παιδί μου στην αγκαλιά μου χωρίς ζώνη ασφαλείας και το έχω σαν δικό μου αερόσακο, το παιδί έτσι θα μάθει.

Επαναλαμβάνω, δεν θέλω να υποτιμήσω την εκμάθηση οδικής συμπεριφοράς στο δημοτικό, αλλά, κατά την ταπεινή μου άποψη, εκεί που πρέπει να εστιάσουμε, αν θέλουμε να εστιάσουμε κάπου ηλικιακά, είναι οι ηλικίες είκοσι πέντε έως σαράντα, δηλαδή οι ηλικίες που τώρα έχουν παιδί ή πρόκειται να κάνουν παιδί. Σε αυτές τις ηλικίες πρέπει να εστιάσουμε, γιατί αυτές οι ηλικίες θα μάθουν τα δικά τους παιδιά και αυτό είναι, θεωρώ, πιο δόκιμο και πιο αποτελεσματικό.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι ακούγοντας διαφορετικές απόψεις και ιδίως για την αυστηροποίηση, όπως προείπα, αλλά και για τιμωρητικές διαθέσεις και εκδικητικές διαθέσεις και κράτος επιβολής νόμου και άλλα τέτοια, νομίζω ότι αυτά πρώτον, δεν θα περάσουν στην κοινή γνώμη, εφόσον, κύριε Υπουργέ – και αυτό είναι μια άλλη αποστολή που έχετε αμέσως μετά την ψήφιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας- επικοινωνήσουμε στον κόσμο για ποιον λόγο γίνονται αυστηρές οι ποινές, ας πούμε στην υποτροπή ή ας πούμε το μέτρο των 30 χιλιομέτρων ανά ώρα εντός αστικού ιστού, το οποίο έχει ξεσηκώσει κάποιες συζητήσεις.

Πρέπει να πούμε ότι αυτό είναι που προτείνουν όλοι οι συγκοινωνιολόγοι. Είναι ένα μέτρο που έχει εφαρμοστεί και έχει επιτύχει σε βασικές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες και τελοσπάντων αυτό που ελπίζουμε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που ανέφερα προηγουμένως περί ατυχημάτων στον αστικό ιστό.

Όμως ακόμα και σε αυτήν την περίπτωση, εάν κάποιος θεωρεί ότι οι αυστηρές αυτές ποινές έχουν τιμωρητική διάθεση ή θα αποτελέσουν φόβητρο, κατά την ταπεινή μου άποψη, αυτή είναι μία από τις ελάχιστες περιπτώσεις, από τις ελάχιστες περιπτώσεις που ο σκοπός αγιάζει τα μέσα. Ας είναι έτσι, αν ανατρέψουμε αυτό το οποίο βιώνουμε σήμερα στην Ελλάδα στους ελληνικούς δρόμους με την οδήγηση που όλοι μας λίγο ή πολύ ακολουθούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ο κ. Χουρδάκης δεν είναι εδώ. Ο κ. Στύλιος δεν είναι εδώ. Ο κ. Φλώρος έχει τον λόγο και αμέσως μετά ο κ. Κόνσολας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι της Κυβέρνησης, αν ο στόχος σας ήταν να φτιάξετε τον πιο τιμωρητικό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην Ευρώπη, συγχαρητήρια, γιατί το πετύχατε. Αν θέλατε όμως να κάνετε τους δρόμους πιο ασφαλείς, τότε έχετε αποτύχει παταγωδώς. Γιατί ασφάλεια δεν σημαίνει ούτε να τρομάξεις ούτε να έχεις κάποιο εισπρακτικό μηχανισμό και σίγουρα δεν σημαίνει ότι κάθε λάθος ισοδυναμεί με καταστροφή.

Επειδή μου αρέσει να τοποθετούμε όσο το δυνατόν πιο αντικειμενικά, ρεαλιστικά και δίκαια, κάνοντας όσο το δυνατόν περισσότερο εποικοδομητική κριτική με προτάσεις, έχω να πω τα εξής.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, παρά το γεγονός ότι σε γενικές γραμμές κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, φέρει και αρκετά προβλήματα.

Κι αυτό δεν το λέω μόνο ως Βουλευτής, αλλά έχω και προσωπική εμπειρία, καθώς πέρα από τις σπουδές μου στην πληροφορική, το 2019 ολοκλήρωσα κι εκείνης του εκπαιδευτή οδηγών. Οπότε γνωρίζω, ίσως και από πρώτο χέρι, τι σημαίνει να βγάζεις έναν άνθρωπο στον δρόμο, την ευθύνη που φέρουμε, τον φόβο και τη δυσκολία. Ένας εκπαιδευτής οδηγών δεν θέλει να αφήσει το τιμόνι σίγουρα σε χέρια ακατάλληλα. Δεν θέλει να δει σε καμία περίπτωση σε κάποιο δελτίο ειδήσεων το όνομα κάποιου που εκπαιδεύσε. Θέλει να βγάλει σωστούς οδηγούς και όχι εν δυνάμει

δολοφόνους. Αυτό όμως απαιτεί και την κατάλληλη στήριξη από την πολιτεία, δίνοντάς μας τα κατάλληλα εργαλεία.

Όμως το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που σήμερα συζητάμε θυμίζει περισσότερο έναν λογαριασμό, έναν τεράστιο λογαριασμό που πάει κατευθείαν στον μέσο πολίτη, σε εκείνον που κάνει δέκα ώρες την ημέρα με το μηχανάκι για να βγάλει μεροκάματο, σε εκείνον που παλεύει να κρατήσει το αυτοκίνητό του με 800 ευρώ τον μήνα. Πρόστιμα των 2.000 ευρώ, κι αν έχεις και δεύτερη παράβαση τα προσθέτεις σε να είμαστε σε κάποιο σουπερμάρκετ, και μετά έχουμε εφορία, κατασχέσεις, ρυθμίσεις, που μας λέτε «χτες», κι αναρωτιόμαστε μετά πού να βρούμε τα λεφτά.

Γιατί δεν είναι ή μάλλον δεν είμαστε τυχαίοι παραβάτες όσοι κάνουν κάποια παράβαση, είναι άνεργοι, είναι διανομείς, είναι γονείς, άνθρωποι. Πώς γίνεται λοιπόν ένα κράτος που αυτό αυτοαποκαλείται «ευνομούμενο» να μην κάνει τον κόπο ούτε καν να εξετάσει αν ο παραβάτης έχει τη δυνατότητα να πληρώσει;

Φέρτε λοιπόν αναλογικά πρόστιμα, ανάλογα με το εισόδημα, όπως ισχύει και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Γιατί σκοπός στο πρόστιμο είναι να συνετίζει και όχι να σε εξοντώνει. Δεν είναι σίγουρα το ίδιο να πληρώνεις 150 ευρώ όταν ζεις με 800 ευρώ και το ίδιο όταν ζεις με 2.000 ευρώ τον μήνα. Και στα πρόστιμα των 2.000 ευρώ, κάντε την ανάλογη αναγωγή.

Και δείτε και την άλλη πλευρά: Τρακάρεις -μπορεί να συμβεί στον καθένα μας- και τραυματίζεις έναν άνθρωπο. Γιατί να μη συμμετέχεις σε ένα πρόγραμμα εξυπηρέτησης ανθρώπων με αναπηρία, να τους φροντίσεις, να δεις και να μάθεις; Ανθρωπιστική ποινή, συνειδησιακή, για να συνειδητοποιήσεις τι έκανες ή τι θα μπορούσες να έχεις κάνει.

Ξέρω επίσης τι σημαίνει να μην έχεις κράνος. Ορίστε εδώ, είχα ανοίξει το φρύδι μου πριν δώδεκα χρόνια. Το παλιό μου κράνος είχε διαλυθεί, δεν είχα χρήματα να αγοράσω νέο και πήγα προς την εργασία μου, βλακωδώς εντελώς, χωρίς κράνος. Έπρεπε όμως να πληρωθώ για να αγοράσω νέο. Θα μου πείτε «θα μπορούσες να πάρεις τα μέσα». Δεν το έκανα. Πλήρωσα το τίμημα.

Ξέρω επίσης τι σημαίνει να βλέπεις εξοπλισμό ασφαλείας για μοτοσικλέτες και να τον κοιτάς σαν ένα απλησίαστο είδος πολυτελείας. Γιατί ένα καλό κράνος γνωρίζουμε πολύ καλά ότι θέλει 300 με 500 ευρώ αγορά, μπουφάν, παντελόνια, μπότες και λοιπά, άλλο τόσο και παραπάνω.

Οι στατιστικοί πίνακες, που εσείς οι ίδιοι καταθέσατε, δείχνουν ότι η Ελλάδα παραμένει ανάμεσα στις πιο επικίνδυνες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 47% των θυμάτων είναι δικυκλιστές και οι περισσότεροι νέοι άνδρες. Γιατί λοιπόν δεν καταργείτε τον ΦΠΑ στα είδη ασφαλείας ή τουλάχιστον να τα επιδοτήσετε; Όπως ένα αυτοκίνητο όταν το αγοράζουμε έχει ζώνες ασφαλείας, έχει αερόσακους, έτσι και στη μηχανή πρέπει να υπάρχει κι η ανάλογη προστασία, και όχι μόνο για όποιον μπορεί να την πληρώσει. Αυτός είναι ο ρόλος του κράτους. Προστατεύστε λοιπόν και βοηθήστε τον Έλληνα πολίτη και ύστερα μιλάμε για ό,τι θέλετε.

Φυσικά όμως μην ξεχνάμε και τους ανθρώπους με αναπηρία, που βλέπουμε δυστυχώς ένα κράτος εξαφανισμένο από δίπλα τους. Στο νομοσχέδιο -επειδή το διάβασα προσεκτικά, καθώς με ενδιαφέρει αρκετά- δυστυχώς βλέπω ότι αγνοείτε επιδεικτικά τις ανάγκες και τις προτάσεις της ΕΣΑμεΑ. Δεν προβλέπεται καμία ουσιαστική ρύθμιση για τη διευκόλυνση της κινητικότητάς τους, την προσβασιμότητα στους δρόμους και στις δημόσιες μεταφορές, ούτε για την ασφαλή τους μετακίνηση. Απουσιάζει κάθε είδους πρόνοια για εκπαίδευση οδηγών με αναπηρία ή για κατάλληλη σήμανση και επαρκείς θέσεις στάθμευσης.

Πώς γίνεται να μιλάμε για ένταξη και δικαιώματα, αλλά στο νομοσχέδιο να μην έχουμε τίποτα ουσιαστικό πάνω σε αυτό; Σαν να είναι απλώς διαγραμμένοι, και στα χαρτιά, ακόμα και σαν σέφιν.

Και πάμε λίγο στο άρθρο 38, που ασχολούμαστε με ένα άλλο σημαντικό κεφάλαιο, που έχει να κάνει με τα τροχόσπιτα, μια πρόταση χωρίς αιτιολόγηση, απαγορεύετε τη διέλευση και στάθμευση αυτοκινούμενων τροχόσπιτων άνω των έξι μέτρων σε κατοικημένες περιοχές πέραν των 24 ωρών. Αυτό το μέτρο αφορά πάνω από το 70% των οχημάτων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός

Υποδομών και Μεταφορών): Άλλαξε, το είπα πριν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ: Άλλαξε; Οκ, οπότε το προσπερνάω.

Γιατί μιλάμε για πιστοποιημένα, ουσιαστικά, οχήματα, πλήρως εναρμονισμένα με τα ευρωπαϊκά τεχνικά πρότυπα, και η ρύθμιση αυτή εμμέσως απαγόρευε την είσοδο αυτών των οχημάτων στη χώρα μας. Κατ' επέκταση, αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα να αποκλείονται Έλληνες πολίτες, που έχουν επενδύσει και σε τέτοια οχήματα, ή και τουρίστες να επισκεφθούν τη χώρα. Θα χάναμε εισόδημα, θα καταπατούσαμε ελευθερίες, θα παραβιάζαμε τη νομιμότητα χωρίς κανένα λόγο.

Συνεπώς, οι άξονες που πραγματικά καθορίζουν την οδική ασφάλεια στη χώρα μας είναι τρεις. Είναι, πρώτον, το οδικό δίκτυο, καθώς η Ελλάδα δυστυχώς διαθέτει ένα από τα πλέον επικίνδυνα, υποβαθμισμένα και γερασμένα οδικά δίκτυα στην Ευρώπη. Κι εδώ, κύριε Υπουργέ, πραγματικά σας συγχαίρω για την προσπάθεια που κάνετε –πραγματικά– επειδή το παρακολουθώ. Επαρχιακοί δρόμοι χωρίς διαγράμμιση, χωρίς φωτισμό, χωρίς επαρκή σήμανση. Στην Ευρώπη έχουν επενδύσει δισεκατομμύρια ευρώ στα οδικά τους δίκτυα, συμπεριλαμβανομένου και των σιδηροδρόμων τους, με ορατά πλέον τα αποτελέσματα, αφού βρίσκονται στις χαμηλότερες θέσεις θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων ανά κάτοικο.

Δεύτερον, έχουμε την έλλειψη οδηγικής παιδείας. Δεν υπάρχει συστηματική κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία, παρά μόνο αποσπασματικές δράσεις. Δεν υπάρχει διαμόρφωση συνείδησης από την παιδική ηλικία. Απαιτείται να καθιερωθεί υποχρεωτικό μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής, που να οδηγεί σταδιακά και στην απόκτηση θεωρητικής γνώσης για δίπλωμα οδήγησης εντός του λυκείου.

Στην Ευρώπη έχουν καταφέρει να αλλάξουν την οδηγική τους κουλτούρα, με πάρα πολλές χώρες να έχουν ήδη εισάγει υποχρεωτικό μάθημα για την κυκλοφοριακή αγωγή στο εκπαιδευτικό τους σύστημα. Γαλλία, Βέλγιο, Ολλανδία, Γερμανία και Τσεχία

πρωτοπορούν σε αυτό. Μπορούμε να παραδειγματιστούμε.

Και τρίτον, οι κατ' επάγγελμα παραβάτες. Το νομοσχέδιο δεν έχω δει να κάνει καμία ουσιαστική διαφοροποίηση μεταξύ του περιστασιακά αμελούς οδηγού και εκείνων που συστηματικά εμπλέκονται σε επικίνδυνες ή θανατηφόρες παραβάσεις.

Κανένας λοιπόν από αυτούς τους τρεις άξονες δεν αντιμετωπίζεται ουσιαστικά στο παρόν νομοσχέδιο. Δεν αγνώω ότι υπάρχουν αρκετά θετικά σημεία, όπως η υποχρεωτική χρήση ζώνης και κράνους, η μείωση ορίου ταχύτητας ή οι κάμερες στα λεωφορεία. Ωστόσο, αυτά είναι σταγόνα στον ωκεανό και δεν εστιάζουν ουσιαστικά και σε βάθος στο να λυθούν τα προβλήματα.

Σταματήστε να βλέπετε τους πολίτες ως εν δυνάμει παραβάτες και αρχίστε να βλέπετε το ζήτημα της οδικής ασφάλειας ως αυτό που πραγματικά είναι, δηλαδή εθνική προτεραιότητα για τη ζωή των πολιτών.

Υπενθυμίζω ότι συγχαίρω πραγματικά την προσπάθειά σας, κύριε Υπουργέ. Μακάρι να συνεχίσετε έτσι, γιατί όντως έχετε κάνει αρκετές αλλαγές. Συνεχίστε σε αυτόν τον δρόμο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εξαντλήθηκε ο κατάλογος των ομιλητών. Αύριο, όπως έχουμε πει, θα μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.26' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 11 Ιουνίου 2019 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) συνέχιση της συζήτησης και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Καλό βράδυ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ