

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΔ'

Πέμπτη 25 Ιανουαρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 25 Ιανουαρίου 2007, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.43' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 24/1/2007 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα πρακτικά της ΞΓ' συνεδρίασέως του, της Τετάρτης 24 Ιανουαρίου 2007 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.».)

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

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Τυρνάβου Λάρισας ζητεί την επαναλειτουργία του Υποκαταστήματος ΟΤΕ Τυρνάβου.

2) Ο Βουλευτής Κιλίκης κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ ζητεί την οικονομική ενίσχυση των αγροτών του Νομού Κιλίκης, που οι καλλιέργειές τους επλήγησαν από ξηρασία.

3) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Ομάδα Νέων Επιστημόνων Ελλήνων της Αλβανίας ζητεί οι Έλληνες της Αλβανίας να υπαχθούν, για την εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων, στην ειδική κατηγορία του άρθρου 55 του Ν.3421/2005.

4) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΣΑΒΒΑΣ ΕΜΙΝΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ινστιτούτο Έρευνας και Ανάπτυξης Σπαραγγιού ζητεί την άμεση έκδοση της Κ.Υ.Α. που καθορίζει τον αριθμό των εποχιακά απασχολούμενων αλλοδαπών, εργατών γης στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.

5) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ζητεί να παραμείνει στην κατοχή της ΥΠΑ το νέο αεροσκάφος Cessna Citatiou X.760 και να μην παραχωρηθεί στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας.

6) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛΣ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Δύμης Αχαΐας ζητεί τη χρημα-

τοδότηση της ολοκλήρωσης αναπτυξιακών προγραμμάτων της περιοχής του.

7) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Θήρας ζητεί την πύκνωση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Θήρας και των νησιών των Κυκλάδων με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

8) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σερίφου ζητεί να απομακρυνθεί από το λιμάνι της Σερίφου, επικίνδυνο πλοίο για τη δημόσια υγεία.

9) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Θήρας ζητεί, στις αρχαιολογικές ανασκαφές του Ακρωτηρίου να προσλαμβάνεται προσωπικό από την περιοχή του Δήμου Θήρας.

10) Ο Βουλευτής Β' Θεσ/νίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Περιφερειακή Ένωση Κεντρικής Μακεδονίας του Πανελληνίου Συνδέσμου Τυφλών ζητεί τη δημοσιοποίηση της Σχολής Τυφλών Βορείου Ελλάδος κ.λπ..

11) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Νικόλαος Γκλέτσος, κάτοικος Στυλίδας ζητεί να αποχαρακτηρισθεί από δασική έκταση, κτήμα του στην τοποθεσία Αλωνάκι-Σαρακίνας στη Στυλίδα Φθιώτιδας.

12) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Έπαρχος Μήλου ζητεί την πύκνωση των δρομολογίων ακτοπλοϊκής σύνδεσης του Πειραιά με τα νησιά των Δυτικών Κυκλάδων.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1988/5-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Θεόδωρου Καράογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2458/22-12-06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 1988/5-12-2006, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Καράογλου, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Για την ανάκαμψη του τομέα των νέων τεχνολογιών της χώρας το ΥΜΕ σε συνεργασία με το ΥΠΟΙΟ και την ΚτΠ Α.Ε., έχει δρομολογήσει την υλοποίηση της Δράσης : «Χρηματοδότηση επιχειρήσεων για την ανάπτυξη της ευρυζωνικής πρόσβα-

σης στις Περιφέρειες της Ελλάδας», προϋπολογισμού 210 εκατ. ευρώ, στο πλαίσιο των Μέτρων 4.2 και 4.3 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας» του Κ.Π.Σ. 2000-2006.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω Δράσης θα χρηματοδοτηθούν επενδυτικές πρωτοβουλίες σε δύο κύριους άξονες:

α) Την ανάπτυξη της ευρυζωνικής πρόσβασης στην περιφέρεια της Ελληνικής Επικράτειας, μέσω της χρηματοδότησης για την ανάπτυξη υποδομών και

β) Την τόνωση της ζήτησης στην περιφέρεια της Ελληνικής Επικράτειας, μέσω της επιδότησης τελικών χρηστών ευρυζωνικών υπηρεσιών.

Για τους σκοπούς της Δράσης, οι επιλέξιμες περιοχές έχουν ομαδοποιηθεί σε επτά (7) γεωγραφικές ζώνες, η χρηματοδότηση επιχειρηματικού σχεδίου σε καθεμία εκ των οποίων θα αποτελεί ξεχωριστό υποέργο στο πλαίσιο της Δράσης αυτής.

Ειδικότερα, για το Νομό Θεσσαλονίκης ο οποίος ανήκει στην 6η ζώνη μαζί με τους Νομούς Δράμας, Χαλκιδικής, Κιλκίς και Σερρών, κατακυρώθηκε σε ανάδοχο (με αποφάσεις ΚτΠ Α.Ε. και ΥΜΕ), στις 29 Νοεμβρίου 2006, έργο ύψους 28,4 εκ. ευρώ, για την ανάπτυξη ευρυζωνικών υποδομών και τόνωση της ζήτησης.

Σύμφωνα με το έργο αυτό, στους ακόλουθους Δήμους του νομού Θεσσαλονίκης:

Δήμος Αγίου Αθανασίου, Δήμος Αγίου Γεωργίου, Δήμος Αξιού, Δήμος Απολλωνίας, Δήμος Αρέθουσας, Δήμος Ασσήρου, Δήμος Βασιλικού, Δήμος Βερτίσκου, Δήμος Εγνατίας, Δήμος Επανομής, Δήμος Εχέδωρου, Δήμος Θερμαϊκού, Δήμος Θέρμης, Δήμος Καλλιθέας, Δήμος Καλλίνδωιν, Δήμος Κορώνειας, Δήμος Κουφαλιών, Δήμος Λαχανά, Δήμος Λαγκαδά, Δήμος Μαδύτου, Δήμος Μηχανιώνας, Δήμος Μικράς, Δήμος Μυθονίας, Δήμος Ρεντίνας, Δήμος Σοχού, Δήμος Χαλάστρας, Δήμος Χαλκηδόνος, Δήμος Χορτιάτη, Δήμος Ωραιοκάστρου, Κοινότητα Πεύκων, στο τέλος του 2008 η ελάχιστη πληθυσμιακή και γεωγραφική κάλυψη θα είναι 98% και 87% αντίστοιχα.

Σημειώνεται, επίσης, ότι από τις επενδυτικές πρωτοβουλίες που θα ενισχυθούν στο πλαίσιο της ανωτέρω Δράσης εξαιρείται το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Σκοπός του παραπάνω έργου είναι να βοηθήσει στην ανάπτυξη της απαραίτητης υποδομής για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών σε εκείνες τις περιοχές του νομού Θεσσαλονίκης, όπου δεν υπάρχει σήμερα αντίστοιχη υποδομή και δεν προβλέπεται να αναπτυχθεί με τις υπάρχουσες συνθήκες αγοράς στο άμεσο μέλλον ή όπου δεν αναμένεται να αναπτυχθούν συνθήκες ανταγωνισμού. Στόχος της κρατικής ενίσχυσης είναι η γεφύρωση του ψηφιακού χάσματος στις περιοχές αυτές.

Η υλοποίηση του έργου αναμένεται να συμβάλει στους ακόλουθους επιμέρους στόχους:

- Ταχεία ανάπτυξη της χρήσης ευρυζωνικών υπηρεσιών και κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού τμήματος του πληθυσμού, με ταυτόχρονη διεύρυνση της αγοράς μέσω της άμεσης παροχής ευρυζωνικών υπηρεσιών συγκεκριμένης ποιότητας σε προσιτές, συγκρίσιμες με τα ευρωπαϊκά δεδομένα τιμές.

- Γεωγραφική διεύρυνση της δυνατότητας παροχής και λήψης ευρυζωνικών υπηρεσιών, με συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή.

- Υποστήριξη ειδικών ομάδων πληθυσμού στην υιοθεσία ευρυζωνικών υπηρεσιών κ.λπ.

- Βελτίωση πολλαπλών κοινωνικοοικονομικών δεικτών (π.χ. εξοικονόμηση χρόνου, αύξηση θέσεων εργασίας, αποκέντρωση, κλπ.).

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ

2. Στην με αριθμό 2151/8-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Αλευρά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2486/22-12-06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2151/8-12-2006, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Νάσος Αλευράς, θέτουμε

υπόψη σας τα εξής:

1. Σύμφωνα με το ν. 3431/3-2-2006 (ΦΕΚ Α'113), άρθρο 12, παρ. 1, εδάφια λβ' και κ' αρμόδια για την έκδοση, τροποποίηση, ανάκληση των αδειών κεραιών στην ξηρά, καθώς και για τον έλεγχο ραδιοεκπομπών, είναι η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.), η οποία και διατηρεί το αρχείο των αδειοδοτημένων κατασκευών κεραιών.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του ανωτέρω νόμου της άδειας κατασκευής κεραιάς που χορηγείται από την Ε.Ε.Τ.Τ. προηγείται περιβαλλοντική αδειοδότηση. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων εκδίδεται από την οικεία Γενική Γραμματεία της Περιφέρειας και συμπεριλαμβάνει την σύμφωνη γνώμη της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (Ε.Ε.Α.Ε.) που είναι αρμόδια για τον έλεγχο της τήρησης των ορίων ασφαλούς έκθεσης του κοινού σε ηλεκτρομαγνητικά πεδία. Επιπρόσθετα για την τοποθέτηση της κεραιάς και των σχετικών συναφών κατασκευών δεν απαιτείται οικοδομική άδεια αλλά έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία.

2. Όσον αφορά την κατασκευή κεραιάς επί της συμβολής των οδών Στρ. Ιωάννου 20 & Κυνίσκας, στο Παγκράτι, με το αριθμ. 46319/Φ.506/12-12-2006 έγγραφο της η Ε.Ε.Τ.Τ. ενημερώνει ότι κατόπιν έρευνας στα αρχεία της δε βρέθηκε εκδοθείσα άδεια για κάποια εκ των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας. Ως εκ τούτου και δεδομένων προγενέστερων καταγγελιών, τεχνικό κλιμάκιο του Τμήματος Εποπτείας και Ελέγχου Φάσματος της Ε.Ε.Τ.Τ. διενήργησε αυτοψία στην ως άνω θέση στις 24-11-06. Σύμφωνα με το αποτέλεσμα της αυτοψίας, διαπιστώθηκε η εγκατάσταση σταθμού βάσης κινητής τηλεφωνίας, ο οποίος την ημέρα και ώρα της αυτοψίας λειτουργούσε κι εξυπηρετούσε το δίκτυο της εταιρείας VODAFONE.

Ο φάκελος της υπόθεσης απεστάλη από την Ε.Ε.Τ.Τ. στην αρμόδια Πολεοδομία, η οποία σύμφωνα με το άρθρο 70, παρ. 1, εδ. Ε' του ν. 3431/06 είναι αρμόδια για την απομάκρυνση της ως άνω παράνομα εγκατεστημένης κεραιάς.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ

3. Στην με αριθμό 2575/20-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Κιλιτζίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-72/11-1-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2575/20-12-2006, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Κων/νος Κιλιτζίδης, θέτουμε υπόψη σας ότι το θιγόμενο με αυτή θέμα ανήκει στην επιχειρηματική δραστηριότητα του ΕΛ.ΤΑ. και αφορά την ανάπτυξη και λειτουργία του δικτύου του. Προς τούτο διαβιβάζουμε το αριθμ. 1.5.4/2888/025/28-12-2006 έγγραφο των ΕΛ.ΤΑ., με το οποίο παρέχεται η σχετική πληροφόρηση.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

4. Στην με αριθμό 2622/20-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ντίνου Ρόβλια δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2618/11-1-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2622/20-12-2006, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ντίνος Ρόβλιας, θέτουμε υπόψη σας ότι :

Η διαμόρφωση δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων είναι στην αρμοδιότητα των Δήμων και Κοινοτήτων της χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 2696/99 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

Το Υπ.Μ.Ε. για την ενθάρρυνση της κυκλοφορίας με ποδήλατο εκπόνησε και υλοποίησε το πρόγραμμα «Ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη». Στα πλαίσια του εν λόγω έργου

χρηματοδοτήθηκε η σύνταξη μελετών εφαρμογής λωρίδων ποδηλάτων και σχετικής σήμανσης σε δεκαεπτά (17) ελληνικές πόλεις. Στη συνέχεια, το ΥΠ.Μ.Ε. προχώρησε στη μερική χρηματοδότηση της κατασκευής ποδηλατοδρόμων σε τέσσερις (4) πόλεις (Καρδίτσα, Λάρισα, Μεσολόγγι και Ν. Ψυχικό).

Επιπλέον, συνετάχθη οδηγός για την εκπόνηση μελετών εισαγωγής του ποδηλάτου στο κυκλοφοριακό δίκτυο των ελληνικών πόλεων, ο οποίος βρίσκεται στη διάθεση κάθε Δήμου της χώρας, προκειμένου να προχωρήσει σε κατασκευή ποδηλατοδρόμων στα όρια της δικαιοδοσίας του.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

5. Στην με αριθμό 2505/18-12-06 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Αντωνίου Σκυλλάκου και Λιάνας Κανέλλη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-78/11-1-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 2505/18-12-2006, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ. Αντώνης Σκυλλάκος και κα Λιάνα Κανέλλη, σας διαβιβάζουμε το αριθμ. 23/10-1-2007 έγγραφο της εταιρείας «Ολυμπιακές Αερογραμμές», με το οποίο παρέχονται στοιχεία και πληροφορίες για το θιγόμενο θέμα.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

6. Στην με αριθμό 2658/21-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Χρήστου Πρωτόπαπα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7212(ΠΛΟ)15-01-07 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αρ. πρωτ. 2658/21.12.06 ερώτησης του βουλευτή κ. Χ. Πρωτόπαπα, σχετικά με το προαναφερόμενο θέμα, σας διαβιβάζουμε το με αρ. πρωτ. 110/1/75/8.1.07 έγγραφο του Διευθυντή και Προέδρου Δ.Σ του ΕΚΕΦΕ «Δημόκριτος», με το οποίο δίδονται τα ζητούμενα στην ερώτηση στοιχεία.

Ο Υπουργός
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

7. Στην με αριθμό 2691/22-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Λάζαρου Λωτίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ13/Β/Φ. 5.25/513/12-1-07 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Λ. Λωτίδης, σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθ. 87/8-1-07 έγγραφο της Δημοσίας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ Α.Ε.), με το οποίο δίδεται απάντηση στο θιγόμενο στην ανωτέρω ερώτηση θέμα. .

Ο Υπουργός
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ»

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

8. Στην με αριθμό 2313/13-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αναστάσιου Σιδηρόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2/73067/0022/28-12-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της αρ.2313/13-12-2006 ερώτησης, που κατα-

τέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Αναστάσιο Σιδηρόπουλο, από πλευράς δικής μας αρμοδιότητας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τα οικονομικά αιτήματα των δημοσίων υπαλλήλων, λειτουργών και στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας εξετάζονται κάθε φορά με βάση την κυβερνητική πολιτική για τους μισθούς και τις δημοσιονομικές δυνατότητες της χώρας.

Στη χάραξη της εισοδηματικής πολιτικής πρωταρχικό μέλημα είναι αφενός μεν, η διασφάλιση του εισοδήματος των εργαζομένων και αφετέρου η εναρμόνιση αυτού με τους γενικότερους στόχους για την σταθεροποίηση και ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Στο πλαίσιο αυτό θα εξετασθούν και τα μισθολογικά αιτήματα του προσωπικού των Σωμάτων Ασφαλείας σε μελλοντική αναμόρφωση του μισθολογίου τους.

Τέλος, επισημαίνεται ότι, πρόσφατα υπογράφηκε κοινή απόφαση Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης, για αύξηση των ορίων των ωρών νυχτερινής απασχόλησης του προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας (ΕΛΑΣ), του Πυροσβεστικού Σώματος (ΕΛΑΣ) και των συνοριακών φυλάκων και ειδικών φρουρών της ΕΜΣ, κατά 25%.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

9. Στην με αριθμό 2644/21-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Μαγκριώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 53316/ΕΥΣ 9955/16-1-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, και σε ό,τι αφορά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου, σας γνωστοποιείται ότι:

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πολιτισμός» έχει ενταχθεί το έργο με τίτλο «Αποκατάσταση-αξιοποίηση του διατηρητέου βιομηχανικού συγκροτήματος ΥΦΑΝΕΤ και εγκατάσταση του Κρατικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης – Α' φάση» με προϋπολογισμό 10.200.000. Οι υπηρεσίες μας, μετά από σχετική διερεύνηση του θέματος, διαπίστωσαν ότι ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες της αγοράς του ακινήτου από την Διεύθυνση Απαλλοτριώσεων και Ακίνητης Περιουσίας του Υπουργείου Πολιτισμού και καταβλήθηκε το τίμημα που προσδιορίστηκε, στην Εθνική Τράπεζα.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΩΛΙΑΣ»

10. Στην με αριθμό 1898/1.12.06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Χρύσας Αράπογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/6669 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κα Χ. ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι διαρκής επιδίωξη του Υπουργείου μας είναι η εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης τόσο των κρατουμένων, ημεδαπών και αλλοδαπών, όσο και των αστυνομικών και γι' αυτό καταβάλλονται συντονισμένες προσπάθειες, ώστε να επιλύονται τα προβλήματα που επισημαίνονται σε ορισμένες Υπηρεσίες και οφείλονται στην υπάρχουσα κτιριακή υποδομή, σε συνδυασμό, πολλές φορές, με τον μεγάλο αριθμό κρατουμένων, τη μακροχρόνια παραμονή ορισμένων εξ αυτών, αλλά και τη φύλαξη ατόμων που προορίζονται για τα σωφρονιστικά καταστήματα, λόγω άρνησης παραλαβής τους από αυτά.

Στο πλαίσιο αυτό, από το Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας, έχει εκδοθεί διαταγή προς όλες τις αστυνομικές Υπηρεσίες, με την οποία καθορίζονται οι ειδικοί όροι των χώρων κράτησης, βάσει των οποίων άρχισαν και συνεχίζονται εργασίες ανακατασκευής και διαμόρφωσης αυτών στα δημόσια οικήματα που στεγάζουν αστυνομικές Υπηρεσίες, ενώ σε όλες τις νέες μισθώσεις ακινήτων που συνάπτονται τίθεται πλέον ως όρος η κατασκευή κατάλληλων χώρων κράτησης. Παράλληλα διατίθενται οι αναγκαίες πιστώσεις προς επισκευή και συντήρηση των

κρατητηρίων των Υπηρεσιών (ελαιοχρωματισμοί, απολυμάνσεις σε τακτά χρονικά διαστήματα κ.ο.κ.), ενώ οι Υπηρεσίες ενισχύονται με το αναγκαίο προσωπικό και σύγχρονο υλικοτεχνικό εξοπλισμό, στα πλαίσια των προγραμμάτων προμηθειών που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3130/2003 «Μισθώσεις ακινήτων για στέγαση Δημοσίων Υπηρεσιών και άλλες διατάξεις», αρχικές στεγάσεις ή μεταστεγάσεις Υπηρεσιών, πραγματοποιούνται από τις κατά τόπους αρμόδιες Κτηματικές Υπηρεσίες των νομών, σε συνεργασία με τις Αστυνομικές Διευθύνσεις, σε μισθωμένα νεόδμητα κατά κανόνα κτίρια με συνθήκες αξιοπρεπούς φύλαξης και υγιεινής στους χώρους κράτησης των κρατουμένων, οι οποίες είναι σύμφωνες και με τις υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά των Βασανιστηρίων και της Απάνθρωπης ή Ταπεινωτικής Μεταχείρισης ή Τιμωρίας (C.P.T.).

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά το θέμα της κράτησης ατόμων στις αστυνομικές Υπηρεσίες της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα στην Υποδιεύθυνση Μεταγωγών Δικαστηρίων Θεσσαλονίκης, τα οποία προορίζονται για τις Δικαστικές Φυλακές Διαβατών Θεσσαλονίκης, σας πληροφορούμε ότι η εκτέλεση των ποινών και η κράτηση υποδίκων ή ατόμων που συλλαμβάνονται για άλλους νόμιμους λόγους πραγματοποιούνται στα σωφρονιστικά καταστήματα (άρθρα 52 και επόμενα Π.Κ. και 546-572 Κ.Π.Δ.) και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στον Κώδικα Βασικών Κανόνων για τη μεταχείριση των κρατουμένων, που κυρώθηκε με το ν. 1851/1989. Στα αστυνομικά κρατητήρια δεν επιτρέπεται η κράτηση υποδίκων ή καταδίκων που προορίζονται για σωφρονιστικό κατάστημα, με εξαίρεση τον απολύτως αναγκαίο πριν τη μεταγωγή χρόνο και εφόσον δεν είναι δυνατή η απευθείας μεταγωγή για παράδοση σ' αυτό (παρ. 6 του άρθρου 66 του π.δ. 141/1991).

Το πρόβλημα της κράτησης των υποδίκων ή καταδίκων στα αστυνομικά κρατητήρια, ατόμων που προορίζονται για τη Δικαστική Φυλακή Θεσσαλονίκης, λόγω άρνησης παραλαβής τους από το εν λόγω σωφρονιστικό κατάστημα, το οποίο επικαλείται αδυναμία παραλαβής λόγω πληρότητάς του, τείνει να παγιωθεί στη Θεσσαλονίκη, αφού με εισαγγελικές παραγγελίες τα εν λόγω άτομα κρατούνται σε αστυνομικά κρατητήρια Υπηρεσιών της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης.

Η αρμόδια Διεύθυνση του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας, αλλά και η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης έχουν απευθυνθεί εγγράφως κατ' επανάληψη προς το συνερωτώμενο Υπουργείο, αλλά και προς τη Διεύθυνση των Δικαστικών Φυλακών Διαβατών Θεσσαλονίκης, προκειμένου να προβούν στην εκδήλωση των αναγκαίων ενεργειών για την επίλυση των αναφερομένων προβλημάτων και στην παραλαβή των ποινικών κρατουμένων από τα κρατητήρια της εν λόγω Υπηρεσίας μας. Στο πλαίσιο αυτό, πρόσφατα, προς το Γενικό Γραμματέα του συνερωτώμενου Υπουργείου απεστάλη επιστολή του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου μας, με την οποία επισημάνθηκαν τα προβλήματα αυτά και ζητήθηκε η λήψη μέτρων για τη σταδιακή επίλυσή τους.

Σε ό,τι αφορά το θέμα της άρνησης παραλαβής κρατουμένων από την Υποδιεύθυνση Μεταγωγών-Δικαστηρίων Θεσσαλονίκης, σας ενημερώνουμε ότι από την αρμόδια Διεύθυνση του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας διατάχθηκε η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης για το χειρισμό του ζητήματος αυτού, στο πλαίσιο του ισχύοντος νομικού πλαισίου, και την έκδοση προς τις υφιστάμενες Υπηρεσίες της των απαραίτητων οδηγιών για την αποφυγή τυχόν δυσλειτουργιών που μπορεί να ανακύψουν, καθώς και για τη διερεύνηση του θέματος και από πειθαρχικής πλευράς και καταλογισμό τυχόν πειθαρχικών ευθυνών σε βάρος οποιουδήποτε εμπλεκόμενου αστυνομικού. Πάντως κατά το τελευταίο διάστημα έγινε σχετική αποσυμφόρηση των κρατητηρίων της συγκεκριμένης Υπηρεσίας, περιορίστηκαν τα προβλήματα και κατ' επέκταση βελτιώθηκαν οι συνθήκες διαβίωσης των κρατουμένων.

Τέλος, σας ενημερώνουμε ότι για την οριστική αντιμετώπιση του στεγαστικού προβλήματος της ανωτέρω Υπηρεσίας, η οποία σήμερα στεγάζεται σε μισθωμένο κτίριο, που όμως δεν

καλύπτει σε ικανοποιητικό βαθμό τις στεγαστικές ανάγκες της, προγραμματίζουμε την ανέγερση κτιρίου στην περιοχή Μυγδονίας Θεσσαλονίκης, όπου θα στεγαστεί η εν λόγω Υπηρεσία. Ήδη, για το σκοπό αυτό, πρόσφατα εκπονήθηκε πλήρης μελέτη του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου, η οποία απεστάλη με τα λοιπά δικαιολογητικά στο Δήμο Εχεδώρου, προκειμένου να εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ»

11. Στην με αριθμό 359/19.10.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Δραγασάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 141100/22.12.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 359/19.10.2006 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Ι. Δραγασάκη, (η οποία διαβιάσθηκε στο Υ.Υ.Κ.Α., με το Α.Π. 5964Β/20.11.2006 έγγραφο του ΥΠΕΧΩΔΕ) με θέμα: «Παράνομη η λειτουργία των δύο λατομείων στο Μαρκόπουλο», σας γνωρίζουμε τα εξής:

Για τα θέματα, γενικότερα της αδειοδότησης και παύσης λειτουργίας λατομείων, η αρμοδιότητα ανήκει στις Δ/νσεις Βιομηχανίας και Περιβάλλοντος της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Τα θέματα, της διαχείρισης των αποβλήτων από το επίπεδο Εθνικού Σχεδιασμού μέχρι την κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών για τις εργασίες διαχείρισής τους αλλά και λήψης των ενδεικνυόμενων μέτρων σε περιπτώσεις ατυχημάτων και αποκατάστασης ρυπασμένων εδαφών, καθώς και ο έλεγχος εφαρμογής των σχετικών κείμενων διατάξεων, αποτελούν κυρίως αρμοδιότητα του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Θέματα μετρήσεων ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης, επίσης ανήκουν στην αρμοδιότητα του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Στην περίπτωση που από πορίσματα οργάνων των αρμόδιων ελεγκτικών υπηρεσιών προκύψει ύπαρξη τιμών εκτός ορίων επιβαρυντικών παραγόντων για την υγεία των κατοίκων της περιοχής, η Β' Δ.Υ.ΠΕ. Αττικής συνεργαζόμενη και με άλλους φορείς, που έχει την αρμοδιότητα αυτή, θα προχωρήσει σε συγκεκριμένη επιδημιολογική διερεύνηση, ώστε να διερευνηθούν ενδεχόμενες επιπτώσεις στην υγεία τους.

Το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, στο πλαίσιο προστασίας της Δημόσιας Υγείας, δρα επικουρικά και παρακολουθεί την εφαρμογή των προβλεπόμενων στις ισχύουσες νομοθετικές ρυθμίσεις, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Ο Υφυπουργός
Α. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ»

12. Στην με αριθμό 1894/1.12.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Στέφανου Μάνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2/5/780/165/18.1.07 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην αριθ. 1894/01.12.2006 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων που υποβλήθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον βουλευτή κ. Στέφανο Μάνο, η οποία μας κοινοποιήθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με το υπ' αριθ. 1112767/247/06 έγγραφό του, σας γνωρίζουμε ότι έχουν διενεργηθεί οι έλεγχοι όλων των οικονομικών διαχειρίσεων του Ο.Α.Π. Δ.Ε.Η. μέχρι και το 2004 από Ορκωτούς Ελεγκτές σύμφωνα με το άρθρο 84 του Ν.2084/1992, από τις εκθέσεις των οποίων δεν προέκυψαν διαφορές με τους συνταχθέντες απολογισμούς και οικονομικές καταστάσεις του Οργανισμού. Ήδη ανατέθηκε(883/52/14-12-06 απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Α.Π. Δ.Ε.Η.) και διενεργείται ο έλεγχος της οικονομικής διαχείρισης έτους 2005 από την εταιρεία GRANT THORTON.

Τέλος σας αποστέλλουμε συνημμένα τον Ισολογισμό-Απολογισμό της οικονομικής χρήσης του 2005.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ»

(Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/σης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων))

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Μπεκίρη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 26 Ιανουαρίου 2007.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής).

1. Η με αριθμό 230/23-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τους Υπουργούς Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τον κίνδυνο ματαίωσης θεραπευτικών προγραμμάτων του ΚΕ.Θ.Ε.Α. λόγω έλλειψης εκπαιδευτικού προσωπικού κ.λπ.

2. Η με αριθμό 234/23-1-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη δωρεάν χορήγηση των εμβολίων από το κράτος κ.λπ.

3. Η με αριθμό 233/23.1.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευ-

τή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την καταβολή των δεδουλευμένων στους εργαζόμενους στο Νοσοκομείο Ρεθύμνου κ.λπ..

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 103, παράγραφος 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής).

1. Η με αριθμό 231/23.1.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Ρήγα προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη λειτουργία της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου κ.λπ..

2. Η με αριθμό 235/23.1.2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με την κάλυψη των ελλειμμάτων του NAT με κρατική επιχορήγηση κ.λπ..

3. Η με αριθμό 228/23.1.2007 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Στυλιανού Παπαθεμελή προς την Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την απόσυρση του βιβλίου της Ιστορίας της ΣΤ' Δημοτικού κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 222/22.1.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ιωάννη Μαγκριώτη προς την Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τη ρύθμιση κληρονομικών δικαιωμάτων σε ελληνικές περιουσίες στην Τουρκία.

Αναλυτικότερα η επίκαιρη ερώτηση του κ. Μαγκριώτη, έχει ως εξής:

«Ανησυχία και ερωτηματικά προκαλεί η απάντηση του Επιτρόπου κ. Ρεν στην ερώτηση του Ευρωβουλευτή κ. Παπαδημούλη για τις περιουσίες των Ελλήνων στην Τουρκία.

Ο Κοινοτικός Επίτροπος Όλι Ρεν εξέφρασε την άποψη ότι ο σχετικός νόμος της Τουρκίας, όσο και η εφαρμογή του, δεν παραβιάζουν το Κοινοτικό και Διεθνές Δίκαιο.

Επειδή στην πράξη ισχύει ακριβώς το αντίθετο και από το τουρκικό κράτος, τόσο η περιουσία των βακουφίων στην Κωνσταντινούπολη, όσο και των ιδιωτών στην πλειονότητά τους, έχουν σχεδόν δημευθεί.

Ερωτάται η κυρία Υπουργός

1. Έχει συναινέσει το Υπουργείο σ' αυτήν την ερμηνεία του κ. Ρεν;

2. Τι ενέργειες έχει κάνει για να προστατεύσει τα δικαιώματα, τόσο των ομογενειακών ιδρυμάτων, όσο και των Ελλήνων πολιτών που κληρονόμησαν περιουσίες στην Τουρκία από συγγενικά τους πρόσωπα;».

Στην ερώτηση του κ. Μαγκριώτη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Βαλινάκης.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΛΙΝΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κύριε συνάδελφε, όπως πολύ καλά γνωρίζετε και εσείς ο ίδιος από τη θητεία σας στο Υπουργείο Εξωτερικών, αναφερόμαστε σε ιδιαίτερα σοβαρά προβλήματα, που χρονίζουν, βέβαια, εδώ και δεκαετίες και πηγάζουν από την πολιτική που εφαρμόζει η Τουρκία στον τομέα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Θέλω να ξεκαθαρίσω εδώ, πρώτον, ότι τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν το Οικουμενικό Πατριαρχείο, τα ομογενειακά ιδρύματα, τα μέλη της ελληνικής μειονότητας και οι Έλληνες πολίτες, όσον αφορά στην απόλαυση των περιουσιακών τους δικαιωμάτων, συνιστούν θέματα πρώτης προτεραιότητας για τη χώρα μας.

Όσον αφορά στην ερώτησή σας, πρέπει κατ' αρχάς να διευκρινιστεί ότι το ζήτημα των περιουσιακών δικαιωμάτων των ομογενειακών ιδρυμάτων είναι διαφορετικό από αυτό της απόκτησης περιουσίας από Έλληνες πολίτες στην Τουρκία. Πρόκειται, λοιπόν, για δύο θέματα που διέπονται από διαφορετικό νομικό καθεστώς. Εν προκειμένω να ξεκαθαρίσω ότι η απάντηση του Επιτρόπου του κ. Ρεν, την οποία επικαλείστε, δεν αφορά βέβαια στο ζήτημα των ομογενειακών ιδρυμάτων.

Το Υπουργείο Εξωτερικών παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς και με συστηματικό τρόπο όλες τις πτυχές του ζητήματος των κληρονομικών δικαιωμάτων των Ελλήνων πολιτών στην Τουρκία, προβαίνοντας κάθε φορά στις κατάλληλες ενέργειες και παρεμβάσεις, πέραν βέβαια της συνεχούς τακτικής ενημέρωσης επί των ελληνικών θέσεων σε κάθε ευκαιρία προς όλους τους συνομιλητές και μάλιστα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους Ευρωπαίους εταίρους μας.

Και δεν είναι βέβαια τυχαίο ότι σε σύγκριση με τις γενικόλογες και αδύναμες αναφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις Εκθέσεις Προόδου του 2002 και του 2003 για την Τουρκία, αυτές του 2005 και του 2006, οι τελευταίες δηλαδή επί των ημερών μας, συμπεριέλαβαν για πρώτη φορά συγκεκριμένες και σαφείς διατυπώσεις για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες πολίτες στην κτήση ακίνητης περιουσίας στην Τουρκία. Από την απλή και μόνο ανάγνωση και σύγκριση των δύο κειμένων, προκύπτει σαφώς αυτή η σημαντικότερη διαφορά.

Να ξεκαθαρίσω, επίσης, κύριε συνάδελφε, ότι ελληνική θέση

είναι πως η άρνηση των κληρονομικών δικαιωμάτων σε Έλληνες πολίτες αντίκειται σε στοιχειώδεις αρχές των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Διατάξεις οι οποίες υποβάλλουν την κληρονομική διαδοχή επί ακινήτων στην Τουρκία στην προηγούμενη τήρηση του όρου της αμοιβαιότητας, έρχονται σε αντίθεση με το άρθρο 1 του πρώτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου.

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

Όμως και τα περιουσιακά δικαιώματα των βακουφικών ιδρυμάτων έχουν συμπεριληφθεί σε όλα τα ευρωπαϊκά κείμενα με ενισχυμένες και στοχευμένες τα τρία τελευταία χρόνια διατυπώσεις. Συγκεκριμένα, αναδεικνύεται και το πρόβλημα των περιορισμένων περιουσιακών δικαιωμάτων των μη μουσουλμανικών κοινοτήτων, όσο και αυτό των περιουσιών της ελληνικής μειονότητας και ιδιαίτερα για την Ίμβρο και την Τένεδο, που για πρώτη φορά περιλαμβάνονται.

Αυτά τα προβλήματα, λοιπόν, για πρώτη φορά αποτυπώνονται ξεκάθαρα στα ευρωπαϊκά κείμενα και αποτελούν πια μέρος των πολιτικών κριτηρίων της Κοπεγχάγης, κάτι το οποίο, βέβαια, οφείλει πλήρως να εφαρμόσει η Τουρκία. Ακολουθούμε πλέον στοχευμένη πολιτική και επιτυγχάνουμε αποτελέσματα, διότι αυτά τα θέματα πια έχουν καταστεί ευρωπαϊκά.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υφυπουργέ.

Ο κ. Μαγκριώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχήν, συμφωνώ με τις δύο παρατηρήσεις του κυρίου Υπουργού, πως αυτά τα θέματα είναι χρονίζοντα και επίσης, πως είναι δύο διαφορετικά θέματα –δηλαδή οι βακουφικές και ομογενειακές περιουσίες και το θέμα των περιουσιών που κληρονομούν Έλληνες πολίτες– μόνο που σε δύο διαφορετικές περιπτώσεις έχουμε την ίδια συμπεριφορά από την πλευρά της Τουρκίας.

Θα ήθελα να πω επίσης ότι τώρα είναι διαφορετικές πλέον οι δυνατότητες της Ελλάδας να αντιμετωπίσει και να λύσει αυτά τα προβλήματα, από τη στιγμή που και η Τουρκία έχει υπογράψει την Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, αλλά πολύ περισσότερο από τη στιγμή που η Τουρκία έχει ξεκινήσει –με την αποδοχή και της Ελλάδας– τον ευρωπαϊκό δρόμο της.

Είναι σωστό –και συμφωνώ– ότι έχουν διατυπωθεί αυτά τα θέματα στα ευρωπαϊκά κείμενα. Είχαν διατυπωθεί και τα προηγούμενα χρόνια, αλλά τώρα υπάρχει η θεσμική και πολιτική δυνατότητα για τη λύση των θεμάτων.

Αυτό ερωτώ εγώ, κύριε Υπουργέ. Τα ερωτήματά μου είναι πολύ σαφή. Βεβαίως, αναφέρομαι και στο Πατριαρχείο, το οποίο πρόσφατα δικαιώθηκε σε μια προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Βεβαίως, αναφέρομαι και στις ομογενειακές περιουσίες στην Πόλη και στα άλλα μέρη της Τουρκίας, αλλά και στην Ίμβρο και στην Τένεδο. Ασφαλώς και αναφέρομαι στις περιουσίες που έχουν αποκτήσει Ευρωπαίοι πολίτες, αλλοδαποί πολίτες –μεταξύ αυτών και Έλληνες πολίτες– στην Τουρκία και έχουν κληροδοτήσει αυτές τις περιουσίες τους σε Έλληνες πολίτες.

Όμως, κύριε Υπουργέ, εδώ τα ερωτήματά μου δεν είναι θεωρητικά, αλλά είναι συγκεκριμένα. Πρόσφατα, ο κ. Όλι Ρεν, ο αρμόδιος Επίτροπος, ερμηνεύει νόμους της Τουρκίας, όπως το ν. 5444/2006, που τον κάνει αποδεκτό. Αυτό σημαίνει ότι έχει και τη συναίνεση των κυβερνήσεων, γιατί τα μέλη της Κομισιόν είναι εκτελεστικά όργανα της βούλησης, των αποφάσεων και των κατευθύνσεων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με πρωτίστως του Συμβουλίου Γενικών Υποθέσεων των Υπουργών Εξωτερικών δηλαδή.

Ερωτώ, επιμένω και θέλω, λοιπόν, να μου πείτε το εξής: Η ελληνική Κυβέρνηση, το Υπουργείο Εξωτερικών, έχει συναινέσει σε αυτή την ερμηνεία; Αυτό ερωτώ. Δεν μου απαντήσατε επ' αυτού του θέματος και είναι πολύ σημαντικό. Τι προτίθεστε να κάνετε τώρα που ο κ. Όλι Ρεν, παρερμηνεύοντας το ευρωπαϊκό κεκτημένο, αποδέχεται, απαντώντας στον κ. Παπαδημούλη, ότι αυτός ο νόμος είναι συμβατός με το ευρωπαϊκό κεκτημένο;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κύριε συνάδελφε, η διαφορά που υπάρχει πλέον σήμερα έγκειται στο γεγονός ότι η χώρα μας με την ενεργό παρουσία της στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την ευρωπαϊκή προσαρμογή της Τουρκίας, που δρομολογήσαμε παρακολουθεί και ελέγχει μαζί με τους άλλους εταίρους μας την ανταπόκριση της Τουρκίας στις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει, με έμφαση, βέβαια, στα ζητήματα των ανθρωπίνων και μειονοτικών δικαιωμάτων.

Επιπρόσθετα, ως προς τους Έλληνες πολίτες και για του λόγου του αληθές η Έκθεση Προόδου για την Τουρκία του 2005 -σας διαβάζω το κείμενο το οποίο λέει τα εξής: «επί της ουσίας οι Έλληνες πολίτες αντιμετωπίζουν προβλήματα με την κληρονομία περιουσίας, παρά την ύπαρξη ενός διατάγματος που εμφανίζεται να τους παρέχει τέτοια δικαιώματα». Πρόκειται, δηλαδή, για σαφέςτατη και συγκεκριμένη αναφορά.

Αλλά και στην τελευταία Έκθεση Προόδου, αυτή του 2006, και πάλι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι δεν υπάρχει καμιά εξέλιξη σε σχέση με τα προβλήματα κληρονομιάς περιουσίας που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες πολίτες.

Και η ίδια η Κομισιόν ξανά αναφέρει ότι η νομοθεσία που υιοθέτησε η Τουρκία στο πεδίο κτήσης ακίνητης περιουσίας από αλλοδαπούς, αποτελεί βήμα προς τα πίσω.

Νομίζω ότι δεν χρειάζονται περαιτέρω σχόλια επί τούτου, ιδιαίτερα μάλιστα όταν η πολιτική βαρύτητα αυτών των κειμένων είναι προφανής. Να προσθέσω εδώ, ότι ταυτόχρονα έχουμε και προσφυγές για το κληρονομικό δικαίωμα των Ελλήνων πολιτών στη Τουρκία. Εκκρεμούν ήδη τέσσερις τουλάχιστον τέτοιες περιπτώσεις στο ΕΔΑΔ.

Κύριε συνάδελφε, απόρροια αυτής της σταθερής και συνεπούς πολιτικής μας είναι το γεγονός, ότι μετά από πολλές δεκαετίες η Τουρκία πλέον στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών της υποχρεώσεων καλείται ξεκάθαρα να λύσει αυτά τα προβλήματα. Πρόκειται, δηλαδή, για ζητήματα που αφορούν άμεσα την ευρωπαϊκή της πορεία και δεν μπορούν πλέον να παρακάμπτονται. Χωρίς συμμόρφωση, δεν θα υπάρξει πρόοδος στις διαπραγματεύσεις.

Με την πολιτική, λοιπόν, που ακολουθούμε εμείς και όλη η Ευρώπη, εφεξής η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων αποτελεί σαφές κριτήριο για την πραγμάτωση της ευρωπαϊκής πορείας της γειτόνους χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση της τρίτης με αριθμό 226/22-01-2007 επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Φωτίου Κουβέλη προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης, σχετικά με την καταβολή από τις τράπεζες χαμηλού επιτοκίου στους μικροκαταθέτες κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κουβέλη έχει ως εξής:

«Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, από το Δεκέμβριο του 2005, περίοδος κατά την οποία το βασικό επιτόκιο του ευρώ ανερχόταν σε 2%, προέβη σε αυξήσεις και έτσι το επιτόκιο ανέρχεται σε 3,5%.

Παρά τις συνεχείς αυξήσεις που ανέρχονται στο 75%, οι περισσότερες ελληνικές τράπεζες δεν προέβησαν σε ανάλογη αναπροσαρμογή των επιτοκίων καταθέσεων, παρά μόνο στην αναπροσαρμογή των επιτοκίων χορηγήσεων προς τους δανειολήπτες.

Επειδή με την πολιτική αυτών των τραπεζών καταβάλλεται πολύ χαμηλό έως και μηδενικό επιτόκιο στους περισσότερους Έλληνες καταθέτες σε λογαριασμούς ταμειευτηρίου ή τρεχούμενους λογαριασμούς, ενώ φέρεται ως δεδομένο ότι οι ίδιοι δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουν τους κανόνες και τους όρους λειτουργίας του τραπεζικού συστήματος, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι καταθέσεις τους και να ζημιώνουν.

Επειδή πρόσφατα στο θέμα της τραπεζικής αγοράς αναφέρθηκε και ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος και δήλωσε ότι: «Υπάρχουν περιπτώσεις που οι τράπεζες κάνουν κατάχρηση

της δύναμής τους» και ζήτησε τη θεσμοθετημένη ενίσχυση του εποπτικού ρόλου της Τράπεζας της Ελλάδος και

Επειδή κρίνεται αναγκαία η ενίσχυση της διαφάνειας στην τραπεζική αγορά, ώστε οι καταθέτες να έχουν τη δυνατότητα της σύγκρισης στις αποδόσεις των καταθέσεων τους ή τις χρεώσεις των Τραπεζών,

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Ποιά είναι η θέση τους για την μέχρι σήμερα εφαρμοζόμενη πολιτική επιτοκίων χορηγήσεων των Τραπεζών και ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθενται να προωθήσουν, για να προστατεύσουν τους μικροκαταθέτες;

2. Σε ποιες ενέργειες προτίθενται να προβούν, προκειμένου να περιοριστούν οι καταχρηστικές συμπεριφορές των Τραπεζών, σύμφωνα και με τις διαπιστώσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος;»

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Πέτρος Δούκας. Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, αγαπητέ συνάδελφε, γνωρίζετε πως το ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι μέρος του πανευρωπαϊκού τραπεζικού συστήματος. Δηλαδή όσες τράπεζες δραστηριοποιούνται στη χώρα μας υπόκεινται στους ίδιους κανόνες, στις ίδιες διατάξεις, στους ίδιους κανονισμούς και στις ίδιες δεσμεύσεις που υπόκεινται και οι υπόλοιπες τράπεζες στον ευρωπαϊκό χώρο.

Ο ανταγωνισμός λειτουργεί. Πάνω από τριάντα τράπεζες λειτουργούν στον ελληνικό χώρο. Θα θέλαμε όμως ο ανταγωνισμός να λειτουργεί με μεγαλύτερη ένταση. Υπάρχει προσβασιμότητα στον κλάδο, υπάρχει ελευθερία στο άνοιγμα νέων τραπεζών. Επαναλαμβάνω, όμως, ότι θα θέλαμε να λειτουργεί περισσότερος ο ανταγωνισμός, όχι μόνο για τα προϊόντα δανείων, αλλά και για τα προϊόντα καταθέσεων. Γιατί σε πάρα πολλές περιπτώσεις η τελική απόδοση στις καταθέσεις είναι χαμηλότερη από τον πληθωρισμό.

Τι αντιπνέουν οι ελληνικές τράπεζες γι' αυτή την κατάσταση; Ότι και τα επιτόκια καταθέσεων και τα επιτόκια χορηγήσεων αποκλίνουν από το μέσο ευρωπαϊκό όρο, αλλά δεν είναι στα χειρότερα του. Και τι μας λένε γι' αυτό, όταν τους ρωτάμε και τους ελέγχουμε; Ότι η πιστοληπτική δυνατότητα ολόκληρης της χώρας είναι χαμηλότερη για παράδειγμα απ' αυτή της Γερμανίας και επομένως το κόστος δανεισμού των ελληνικών τραπεζών είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο κόστος δανεισμού μιας γερμανικής ή μιας γαλλικής ή μιας ολλανδικής τράπεζας.

Επίσης, μας επισημαίνουν ότι οι επισφάλειές τους είναι αρκετά χειρότερες από τις μέσες επισφάλειες στα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη. Επειδή το λειτουργικό τους κόστος είναι υψηλότερο από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές τράπεζες, γι' αυτό θεωρούν ότι τα επιτόκια δανεισμού είναι κατά τι υψηλότερα από το μέσο ευρωπαϊκό όρο.

Τι κάνουμε εμείς με βάση αυτά τα δεδομένα; Έχουμε σε πλήρη εγρήγορση τις Αρχές Προστασίας του Ανταγωνισμού και Προστασίας του Καταναλωτού. Η δε Τράπεζα της Ελλάδος έχει επιβάλει μέχρι στιγμής περίπου 14.000.000 ευρώ πρόστιμα εκεί που δεν υπάρχει διαφάνεια. Μάλιστα, η ίδια μας λέει ότι στα τελευταία μέτρα που έλαβε προς αυτή την κατεύθυνση είναι η απαγόρευση είσπραξης εκ μέρους των πιστωτικών ιδρυμάτων εξόδων «αδράνειας» στους λογαριασμούς καταθέσεων, στο βαθμό που αυτό οδηγεί στη μείωση του καταθετιμένου κεφαλαίου -μέτρο το οποίο θα προστατεύσει σημαντικά τις καταθέσεις κυρίως των μικροκαταθετών- καθώς επίσης και ο περιορισμός της βαλέρ, της τραπεζικής επιταγής, σε μια μέρα, από τρεις, που ίσχυε μέχρι πρότινος.

Μάλιστα, στο διαδικτυακό site της Κεντρικής μας Τράπεζας υπάρχουν πίνακες με συγκριτικά στοιχεία για τα επιτόκια καταθέσεων και ταμειευτηρίου και τα προθεσμιακά ώστε να μπορεί ο κάθε καταναλωτής να ελέγχει και να συγκρίνει.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Κουβέλης.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, τα όσα ισχυρίζονται οι

τράπεζες είναι προφανώς αβάσιμα, με μόνη τη σύγκριση των όσων υποστηρίζουν με ορισμένα στοιχεία, τα οποία πιστεύω τα γνωρίζετε, αλλά τα θέτω και πάλι στην κρίση σας.

Για το εννεάμηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2006 οι εισηγμένες στη Σοφοκλέους τράπεζες ανακοίνωσαν συνολικά κέρδη μετά από φόρους, ύψους 2,6 δισεκατομμυρίων ευρώ έναντι 1,76 δισεκατομμυρίων ευρώ για το αντίστοιχο διάστημα της προηγούμενης χρονιάς.

Θέλετε και ένα δεύτερο στοιχείο για να ελέγξετε τους αβάσιμους ισχυρισμούς των τραπεζών; Ακούστε, κύριε Υπουργέ. Την ίδια στιγμή που πραγματοποιούν αυτά τα κέρδη, οι μικροκαταθέτες ταμειευτηρίου διαπιστώνουν ότι οι τόκοι που παίρνουν από τα χρήματα που έχουν στο ταμειυτήριο, αυξήθηκαν μόλις 0,4% κατά μέσο όρο μια και για τα ποσά έως 10.000 ευρώ οι τράπεζες ανέβασαν τα επιτόκια μόλις κατά 0,1% σε κάθε μία από τις τέσσερις αυξήσεις των επιτοκίων που είχαν προηγηθεί. Πρόκειται, όπως και άλλη φορά έχω υποστηρίξει, για χυδαιότητα κερδών. Και δεν μπορούν να εμφανίζονται οι τράπεζες και να λένε τα όσα σήμερα μεταφέρατε εδώ στην Αίθουσα ως επιχειρήματα των τραπεζών.

Αυτή τη στιγμή που συζητάμε, η ίδια η Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπως πληροφορούμαι, έχει στο ενδιαφέρον της να ελέγξει την ύπαρξη καρτέλ στον χώρο των τραπεζών και πρέπει να ενισχυθεί ο εποπτικός ρόλος της Τράπεζας της Ελλάδος, όπως ο ίδιος ο διοικητής έχει ζητήσει.

Να ενεργοποιηθεί περεταίρω και η Επιτροπή Ανταγωνισμού για να ελεγχθεί αυτή η ολιγοπωλιακή συμπεριφορά των τραπεζών, που στην κυριολεξία αφαιμάσσει τις καταθέσεις των μικροκαταθετών.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι πρέπει να λάβετε άμεσα μέτρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, δεν μπορώ να διαφωνήσω. Είναι έτσι, μέσες άκρες, τουλάχιστον όπως τα αναφέρατε. Γνωρίζετε όμως ότι δεν μπορεί η Κυβέρνηση να καθορίσει την τιμολογιακή πολιτική των τραπεζών. Κινούμαστε προς την κατεύθυνση την οποία αναφέρατε: ενεργοποίηση των αρχών που εποπτεύουν τον ανταγωνισμό και των αρχών που εποπτεύουν την προστασία του καταναλωτή. Όπως επίσης και αυτά τα οποία σας είπα που κάνει σήμερα τη Τράπεζα της Ελλάδος. Προς αυτή την κατεύθυνση θα πορευτούμε, δηλώνοντας όμως και πάλι ότι δεν μπορεί η Κυβέρνηση να καθορίζει μόνο στον ελληνικό χώρο την τιμολογιακή πολιτική τους.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Εισερχόμεστε στη συζήτηση της δεύτερης με αριθμό 225/22-1-2007 επίκαιρης ερώτησης, δεύτερου κύκλου, του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτη Κοσιώνη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις ανάγκες κρεβατιών στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κοσιώνη έχει ως εξής:

«Όπως έγινε γνωστό τελευταία με απόφασή του το Δ.Σ. του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού (ΕΕΣ), αποφάσισε να σταματήσει η χρήση των τριάντα κρεβατιών στη Μ.Ε.Θ. «Ερρίκος Ντυνάν» λόγω μη έγκαιρης πληρωμής από το ελληνικό δημόσιο, που τα είχε νοικιάσει με σχετική συμφωνία.

Η παραπάνω εξέλιξη αποδεικνύει ότι δεν μπορεί η ζωή και η αποκατάσταση της υγείας του ελληνικού λαού να είναι στα χέρια ιδιωτών, που το μόνο που τους ενδιαφέρει είναι το κέρδος, ακόμα και όταν εμφανίζονται με τον μανδύα του «κοινωνικού» μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα».

Την ίδια στιγμή, στα πλαίσια των δημοσίων νοσοκομείων, παραμένουν κλειστά, σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Εταιρείας Εντατικής Θεραπείας (Ε.Ε.Ε.Θ.), εκατόν τριάντα δύο κρεβάτια, Μ.Ε.Θ. και πενήντα έξι Μ.Α.Φ., λόγω των τραγικών ελλείψεων σε προσωπικό.

Στη χώρα μας χάνονται ζωές ή υπονομεύεται ανεπανόρθωτα η υγεία χιλιάδων ανθρώπων μελών φτωχών λαϊκών οικογενειών

συνέπεια των τεράστιων ελλείψεων κρεβατιών Μ.Ε.Θ., από τα δύο χιλιάδες κρεβάτια, που θα έπρεπε να έχουμε ως χώρα, λειτουργούν μόνο τετρακόσια πενήντα.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός: τι μέτρα θα πάρει η Κυβέρνηση για να καλυφθούν οι ανάγκες της χώρας μας σε δημόσια κρεβάτια Μ.Ε.Θ., με την άμεση λειτουργία αυτών που παραμένουν κλειστά και να σταματήσει η εξάρτηση της αποκατάστασης της υγείας των ανθρώπων από τα συμφέροντα των ιδιωτών».

Στην ερώτηση θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, κ. Γιαννόπουλος.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Πρόεδρε, με την ερώτηση του κ. Κοσιώνη μου δίνεται η ευκαιρία να απαντήσω πλέον επίσημα για τις Μ.Ε.Θ..

Θα πρέπει να γνωρίζετε, κύριε συνάδελφε, ότι δεν πρόκειται περί ενοικίασεως τριάντα κλινών Μ.Ε.Θ. στο «Ερρίκος Ντυνάν», διότι έτσι δίνεται η εντύπωση ότι έχουμε ένα ενοίκιο το οποίο, είτε νοσηλεύουν είτε δε νοσηλεύουν, το ελληνικό δημόσιο πληρώνει. Δεν είναι αυτή η αλήθεια. Το έχω πει και άλλες φορές, φαίνεται δεν έχω γίνει κατανοητός. Κατά περιστατικό, που εισάγεται στη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας του νοσοκομείου «Ερρίκος Ντυνάν» δεν είναι τίποτα άλλο, παρά είναι η εισαγωγή που γίνεται στην μονάδα του Ερυθρού Σταυρού και δια της μονάδας του Ερυθρού Σταυρού το περιστατικό πηγαίνει στην μονάδα του συγκεκριμένου νοσηλευτικού ιδρύματος. Τα ασφαλιστικά ταμεία ήταν υποχρεωμένα να πληρώνουν, όπως πληρώνουν στο δημόσιο τομέα να νοσήσει. Δυστυχώς, όμως, είχαν μεγάλες αποκλίσεις που ξεπέρασαν τα 3.000.000 ευρώ και γι' αυτό κιόλας υπήρξε αυτή η διακοπή της συνεργασίας με τα ασφαλιστικά ταμεία, καίτοι τα ασφαλιστικά ταμεία είχαν ποικιλοτρόπως ειδοποιηθεί.

Αυτό που επικρατεί σήμερα είναι ότι άρχισε πάλι η λειτουργία αυτής της σχέσης εισαγωγής των ασθενών που έχουν ανάγκη εντατικής θεραπείας και με τα τριάντα αυτά κρεβάτια ικανοποιούνται σ' ένα βαθμό, όπως επίσης και με τις σαράντα πέντε κλινές που έχουμε στις άλλες ιδιωτικές κλινικές, βάσει των συμβάσεων. Βέβαια, εσείς λέτε ότι εκποιείται ο δημόσιος χαρακτήρας, ότι πάμε στον ιδιωτικό τομέα κ.λπ..

Απλούστατα, τα ασφαλιστικά ταμεία αγοράζουν υπηρεσίες υγείας είτε από τον ιδιωτικό τομέα είτε από το δημόσιο τομέα της υγείας. Αυτή είναι η διεθνής πρακτική και αυτό εφαρμόσαμε.

Όσον αφορά τις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας των νεογνών, γνωρίζετε πολύ καλά ότι δεν υπάρχει πρόβλημα εδώ και δύο χρόνια. Δεν υπάρχει καμία κλήση μάνας ή καινούργιας οικογένειας, που να ζητάει κρεβάτι στη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας για νεογνό και να μην το βρίσκουν. Αυτό σημαίνει πολλά, διότι είχαν εκποιηθεί περιουσιακά στοιχεία, για να μπορέσουν τα προωράκια τους να τα έχουν εν ζωή, τη στιγμή που ο δημόσιος τομέας δεν είχε αυτήν τη δυνατότητα της επάρκειας κλινών Μ.Ε.Θ.Ν..

Όσον αφορά τον αριθμό των κρεβατιών, που έχει ανάγκη η Ελλάδα, επειδή πολλά λέγονται αφηρημένα, «θέλουμε τρεις χιλιάδες κρεβάτια, θέλουμε πέντε χιλιάδες κρεβάτια, θέλουμε τριάντα χιλιάδες νοσηλεύτριες», ως μπορούμε σε μία επιστημονική προσέγγιση του θέματος. Για τα κρεβάτια εντατικής θεραπείας, σύμφωνα με τα δεδομένα και της Εταιρείας Εντατικολογίας και σύμφωνα με όλους τους συναδέλφους εντατικολόγους –δεν βλέπω τον κ. Γρηγοράκο να είναι σήμερα εδώ– εμείς χρειαζόμαστε εξακόσια ογδόντα κρεβάτια Μονάδων Εντατικής Θεραπείας πολυδύναμου μονάδας. Αυτή τη στιγμή έχουμε ανεπτυγμένα, λειτουργούντα πεντακόσια τριάντα εννέα κρεβάτια, έχουμε εκατόν τριάντα έξι κρεβάτια Μ.Ε.Θ. και Μ.Α.Φ., τα οποία είναι εξοπλισμένα και μη λειτουργούντα. Στη δευτερολογία μου θα σας απαντήσω για το τι θα γίνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Κοσιώνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, για το πρώτο που είπατε σε σχέση με το

«Ερρίκος Ντυνάν», αυτό με τα τριάντα δύο κρεβάτια, δεν έγινε με επιφώτση του Αγίου Πνεύματος. Έγινε μετά από απόφαση της Κυβέρνησης στα πλαίσια σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, ποια είναι η ευαισθησία ενός κοινωφελούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα ιδρύματος να κλείνει τριάντα δύο κρεβάτια Μ.Ε.Θ.; Όταν λέμε Μ.Ε.Θ. δεν εννοούμε τα συνηθισμένα κρεβάτια, τα οποία έχουν και αυτά τη σημασία τους. Εννοούμε για άμεσα περιστατικά που έχουν απευθείας σχέση με τη ζωή του άλλου. Πώς είναι δυνατόν ένα τέτοιο ίδρυμα να κλείνει όταν εσείς λέτε ότι δεν έχει πληρωθεί από το Ι.Κ.Α.; Το Ι.Κ.Α. δημοσίως δήλωσε ότι δεν είχε καμία σύμβαση με το «Ερρίκος Ντυνάν». Επομένως, άλλο κάνει η Κυβέρνηση, άλλο κάνει το Ι.Κ.Α., χωρίς να ξέρει κανένας; Τη ζημιά όμως την υφίσταται εκείνος που ζητάει άμεση κάλυψη των αναγκών του, για να σώσει τη ζωή του.

Σχετικά μ' αυτό που λέμε γενικά για τη κάλυψη των αναγκών, μου είπατε ορισμένα παραδείγματα τώρα. «Αγλαΐα Κυριακού». Το Διοικητικό Συμβούλιο του Νοσοκομείου ελαττώνει τα κρεβάτια νεογνολογικής θεραπείας και τα χειρουργικά τραπέζια, λόγω έλλειψης προσωπικού. Λέμε τώρα για τα εκατόν πενήντα που είναι εξοπλισμένα από πλευράς μηχανολογικού εξοπλισμού και δεν έχουν νοσηλευτικό προσωπικό για να λειτουργήσουν Μ.Ε.Θ.. Ξέρετε –το έχω πει πολλές φορές– ότι μπορεί από την Καλαμάτα να κάνει κανείς ολόκληρο κύκλο, να μη βρίσκει πουθενά ούτε στον Πύργο ούτε στην Τρίπολη ούτε στην Πάτρα και να αναγκάζεται να φτάσει στην Αθήνα, αν φτάσει ποτέ.

Επομένως, το κυρίαρχο είναι πώς καλύπτονται οι ανάγκες νοσηλευτικού προσωπικού για τέτοιες περιπτώσεις. Από την άλλη μεριά φαίνεται πάρα πολύ καλά πώς λειτουργεί ο δημόσιος τομέας, που τον ενδιαφέρει το κέρδος και όχι η ζωή του άλλου.

Άρα, σ' αυτό που λέμε τώρα και που θέτουμε σαν ερώτημα, δεν δώσατε απάντηση, κύριε Υπουργέ. Είναι ένα γενικότερο ζήτημα, που έχει πολύ μεγάλη σημασία. Αφορά γενικότερα την παροχή περιθαλψής στον ελληνικό λαό, αλλά συγκεκριμένα για τις Μ.Ε.Θ. έπρεπε να ληφθούν μέτρα, τα οποία δεν έχουν ληφθεί και αφήνουν τον ιδιωτικό τομέα να λειτουργεί με κερδοσκοπικό τρόπο, χωρίς να νοιάζεται για τη ζωή του άλλου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Κοσίωνη, ξέρετε ότι σας έχω βαθιά εκτίμηση, αλλά δεν είναι δυνατόν να σας πείσω, παρά την επιχειρηματολογία που έχω αναπτύξει, η οποία είναι επιστημονικά τεκμηριωμένη. Εγώ όμως πεισματικά θα αναφέρομαι στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, διότι, όπως ξέρετε, λόγω του γνωστικού μου αντικείμενου είμαι από τους πρώτους που είχαν ασχοληθεί με τις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, όταν στην πατρίδα μας δεν υπήρχε ούτε ένας αναπνευστήρας.

Επειδή, λοιπόν, σχολιάζετε το θέμα του Νοσοκομείου «Ερρίκος Ντυνάν» που εμμέσως παραδεχθήκατε τη μεγάλη του συμβολή σε αυτό το πρόβλημα, το νοσοκομείο αυτό στη Μονάδα έχει νοσηλεύσει μέχρι στιγμής πάνω από δύο χιλιάδες περιστατικά και αυτό σημαίνει ότι έχουμε επανακτήσει άτομα, τα οποία θα τα είχαμε χάσει στα πρώτα είκοσι τετράωρα, γιατί δεν θα είχαμε τη δυνατότητα να τα καλύψουμε με Μονάδα Εντατικής Θεραπείας. Αυτό σημαίνει πάρα πολλά.

Προχθές στο νομοσχέδιο δεν ξέρω πως τοποθετηθήκατε, δεν θυμάμαι. Υπάρχει μια συγκεκριμένη διάταξη που μας δίνει τη δυνατότητα, το 40% των νοσηλίων των νοσηλευομένων σε Μονάδες Εντατικής Θεραπείας Μ.Ε.Θ.-Μ.Ε.Ν. να πηγαίνουν για τις λειτουργικές και ερευνητικές ανάγκες των μονάδων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, κύριε Κοσίωνη, θα λειτουργήσουν οι μονάδες με προσωπικό, το οποίο θα προσλάβουν. Ήδη ξεκινάει το «Αττικό Νοσοκομείο» και θα λειτουργήσει και τα είκοσι τέσσερα κρεβάτια Μ.Ε.Θ., στα είκοσι τέσσερα. Η Καλαμάτα, στην οποία αναφερθήκατε, την επόμενη εβδομάδα θα λειτουργεί, η μονάδα του Πύργου θα λειτουργεί.

Όσον αφορά στο θέμα του «Αγλαΐα Κυριακού» είναι μια απεργιακή κινητοποίηση. Σεβαστές οι διεκδικήσεις, αλλά δεν έχουν

φόρτο εργασίας μεγαλύτερο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου ελαττώθηκαν τα κρεβάτια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Απλώς και μόνο, έπρεπε, σε μια καλή επικοινωνία διοίκησης και εργαζομένων να δοθεί πίστωση χρόνου γιατί μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου, ένας μεγάλος αριθμός νοσηλευτών-νοσηλευτριών, ο οποίος ανέρχεται στις τρεις χιλιάδες πεντακόσιες – χίλιοι εννιακόσιοι πενήντα από τον τελευταίο διαγωνισμό του Νοεμβρίου, συν εκκρεμότητες προκηρύξεις που προϋπήρχαν από το 2004 και το 2005– θα στελεχώσουν τα νοσοκομεία μας. Και ευελπιστούμε να βελτιωθεί το θέμα των Μονάδων Εντατικής Θεραπείας, για το οποίο όλοι οι συνάδελφοι γίνεστε καθημερινά κοινωνοί κάποιων αιτημάτων ότι «είναι η γυναίκα μου, το παιδί μου και θέλω Μονάδα Εντατικής Θεραπείας».

Και να πω και το άλλο. Είναι καθήκον της πολιτείας να έβρισκε κρεβάτι εντατικής θεραπείας επί τόσα χρόνια, τη στιγμή που κάποιος το δικαιούται. Και αν φτάσαμε στο σημείο να ζητήσουμε υπηρεσίες υγείας από τα ασφαλιστικά ταμεία στις ιδιωτικές κλινικές, είναι ακριβώς αυτό. Και σας λέω ότι έχουν σωθεί άνθρωποι, ενώ θα χανόντουσαν. Όσον αφορά στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας αποφασίστηκε στη σύνοδο που είχαμε χθες στο Υπουργείο με τους διευθυντές των μεγαλυτέρων Μονάδων Εντατικής Θεραπείας ότι ήδη σε ενάμιση μήνα –σας βάζω χρονικά όρια τώρα– θα έχει λειτουργήσει το μεγαλύτερο ποσοστό των κλινικών αυτών, που έχουμε εξοπλισμένες, αλλά είναι μη στελεχωμένες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σειρά έχει η Τρίτη με αριθμό 227/22-1-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ασημίνας Ξηροτύρη –Αικατερίνη προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την επάρκεια ηλεκτρικής ενέργειας λόγω της μεγάλης πτώσης των υδάτινων αποθεμάτων κ.λπ.

Συγκεκριμένα η επίκαιρη ερώτηση της κυρίας συναδέλφου έχει ως εξής:

«Η διοικητική κρίση στη Δ.Ε.Η., συνδεδεμένη με την οξύτατη οικονομική και παραγωγική της κρίση, κορυφώνεται μετά και την νέα «παραίτηση» διευθυντικού στελέχους, σε μια περίοδο που οι ισχυροί επιχειρηματικοί όμιλοι συναγωνίζονται για τα μερίδια της υπό ιδιωτικοποίηση εγχώριας αγοράς ενέργειας. Όλα αυτά, όταν η ανεπάρκεια στην εγχώρια παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας συνεχίζεται και σε συνδυασμό φέτος με τον άνυδρο χειμώνα, οδηγούν για μια ακόμα φορά το Εθνικό Σύστημα Παραγωγής και Μεταφοράς της χώρας σε επικίνδυνα όρια μειωμένης εφεδρείας και ασφάλειας.

Προβάλλεται έτσι σοβαρά το ενδεχόμενο ενός νέου black out κατά τη θερινή περίοδο, αφού τα αποθέματα νερού στους υδροηλεκτρικούς ταμιευτήρες είναι μειωμένα κατά 2,9 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα, σε σχέση με την περσινή περίοδο, κατά την οποία το 11% περίπου της ζήτησης καλύφθηκε από υδροηλεκτρική ενέργεια.

Η αναζήτηση μεγαλύτερης παραγωγής θερμοηλεκτρικής ενέργειας, χαμηλού κόστους από τους λιγνίτες βρίσκει τη Δ.Ε.Η. σε παραγωγική αποδιάρθρωση και τον ΔΕΣΜΗΕ να έχει ήδη αναζητήσει αυξημένα φορτία από τις υψηλές κόστους μονάδες πετρελαίου και φυσικού αερίου, μονάδα των ΕΛ.ΠΕ.. Όσον αφορά στις εισαγωγές από Αλβανία και Βουλγαρία, αντί για αύξηση, θα πρέπει να αναμένεται σημαντική μείωση, αφού οι χώρες αυτές αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα των μειωμένων υδατικών αποθεμάτων, ενώ οι εισαγωγές από Ιταλία θα έχουν το μειονέκτημα της υψηλής τιμής.

Μετά από αυτά και το γεγονός ότι ουσιαστική πολιτική εξοικονόμησης της ενέργειας δεν υπάρχει, ο κίνδυνος νέου black out είναι ορατός, όπως και αναπόφευκτη η μεγάλη οικονομική επιβάρυνση του καταναλωτή, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Με ποια σειρά μέτρων και ενεργειών θα αντιμετωπισθούν έγκαιρα τα ως άνω διαπιστωμένα προβλήματα επάρκειας ηλεκτρικής ενέργειας, ώστε και το black out να αποφευχθεί και η υπέρμετρη επιβάρυνση του καταναλωτή;

2. Γιατί η Κυβέρνηση δεν προωθεί τις επενδύσεις της Δ.Ε.Η. για νέες μονάδες, ώστε να διασφαλιστεί επιτέλους η επάρκεια και η απαιτούμενη εφεδρεία στην παραγωγή και μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας;»

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Ανάπτυξης, κ. Νεράντζης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τα γεγονότα του μειωμένου υδάτινου περιεχομένου και η μείωση της δυνατότητας εισαγωγής από το εξωτερικό ηλεκτρικής ενέργειας, ένα πράγμα καταδεικνύουν εμφαντικά, ότι δηλαδή πρέπει να επιταχυνθεί ακόμη πιο πολύ η απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας, στα πλαίσια της εθνικής και κοινοτικής πολιτικής. Βέβαια, εναντίον αυτής της τακτικής και πολιτικής, βάλλουν μερικά κόμματα εδώ στη Βουλή, εξ άλλης αφορμής και είναι πολύ γνωστό αυτό.

Επί του πρώτου ερωτήματος, τα μέτρα που προτιθέμεθα να λάβουμε, είναι δύο μορφών. Η πρώτη μορφή αφορά τα επιτελικά μέτρα. Πρώτα-πρώτα, θα πρέπει να μιλήσουμε για την εντατικοποίηση της θερμοηλεκτρικής παραγωγής. Στη συνέχεια, θα πρέπει να αναφερθούμε σε μέτρα, τα οποία λαμβάνονται κατ' έτος –η Κυβέρνησή μας τα λαμβάνει, χωρίς να τα παραμελήσει και είναι ο περιορισμός της ζήτησης των αρδευτικών και των ορυχείων, κατά τις ώρες αιχμής. Επίσης, θα πρέπει να δοθούν και κίνητρα μειωμένης ζήτησης μεγάλων καταναλωτών. Ένα τρίτο γενικό μέτρο, είναι η αξιολογή συνεισφορά των μέτρων εξοικονόμησης ηλεκτρικής ενέργειας, την οποία και πέρυσι εφαρμόσαμε και την οποία και φέτος προτιθέμεθα να εφαρμόσουμε. Αυτά είναι τα επιτελικά μέτρα.

Πάμε τώρα στα συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία θα λάβουμε. Πρώτα-πρώτα είναι η Μονάδα Πτολεμαΐδος 4. Η Μονάδα Πτολεμαΐδος 4 είναι ισχύος 300 MW και αυτή η μονάδα πέρυσι το καλοκαίρι ήταν εκτός λειτουργίας. Παρά τις τεχνικές δυσκολίες –το γνωρίζετε κυρία Ξηροτύρη– που παρουσιάζει η αποκατάσταση των όποιων δυσλειτουργιών και βλαβών έχει, αναμένεται ευλόγως ότι, περίπου στις αρχές Μαΐου, αυτή η Μονάδα της Πτολεμαΐδας θα τεθεί σε λειτουργία.

Υπάρχει επίσης και η Μονάδα του Αλουμινίου της Βοιωτίας, που είναι ισχύος 330 MW και η οποία προβλέπεται να είναι σε λειτουργία, περί τα τέλη αυτής της ανοίξεως. Επιπλέον, θα συμβολαιοποιήσουμε εκείνη τη συμφωνία που έχουμε κάνει με τα Σκόπια, για το Νεγκοτίνο, και από εκεί ελπίζουμε ότι θα μπορέσουμε να πάρουμε τα 200 MW τα οποία συμφωνήσαμε. Φυσικά, υπάρχουν και οι προοπτικές της Ιταλίας, όπως κάνουμε κάθε χρόνο, ακόμα και της Αλβανίας, σε ισοφάριση της ενέργειας που της δίνουμε τώρα εκτάκτως, λόγω των γνωστών προβλημάτων που παρουσιάζονται εκεί σήμερα. Παράλληλα, είναι αρκετά προχωρημένες οι διαπραγματεύσεις εκ μέρους της Δ.Ε.Η. και της ελληνικής Κυβέρνησεως με χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Έτσι, λοιπόν, στο πρώτο ερώτημά σας, οι απαντήσεις είναι μεσοπρόθεσμες, στρατηγικές και πρακτικές.

Και πάμε τώρα στο δεύτερο μέτρο. Μας λέτε: «γιατί η Δ.Ε.Η. δεν προχωρεί;» Και εγώ ρωτάω γιατί δεν ενημερώνετε το κόμμα σας καλύτερα γι' αυτό το θέμα; Η Δ.Ε.Η. δεν πρέπει και δεν είναι δυνατόν να κατηγορηθεί για αδράνεια, γιατί θέλω να σας πω ότι ήδη έχει προκηρυχθεί νέα μονάδα για 400MW –το ξέρετε αυτό– και οι προσφορές κατατίθενται στις 22 Φεβρουαρίου του 2007, δηλαδή περίπου σε δεκαπέντε μέρες. Επίσης, εντός των προσεχών ημερών, προκηρύσσεται άλλος διαγωνισμός, ο οποίος αφορά εφεδρική ισχύ από μονάδες αιχμής ταχείας εκκίνησης, συνολικής ισχύος 450 MW. Περαιτέρω, η Δ.Ε.Η. υλοποιεί το πρόγραμμα κατασκευής νέων μονάδων 1.600 MW.

Δεν είναι δυνατόν, λοιπόν, να μας ρωτάτε για ποιο λόγο η Δ.Ε.Η. δεν προωθεί τις επενδύσεις της, όταν στον περιορισμένο χρόνο που μου δίνεται, σας απαρίθμησα ήδη τρεις περιπτώσεις και έχω άλλες τρεις να σας απαριθμήσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Η συνάδελφος κ. Ξηροτύρη έχει το λόγο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να πω ότι εκτιμώ την ανάλυση που

μου κάνατε για τα βραχυπρόθεσμα, τα μεσοπρόθεσμα και τα λοιπά μέτρα, αλλά δεν μπορώ να συμφωνήσω μαζί σας πως τα προβλήματα, τα οποία υπάρχουν και είναι πολύ σημαντικά για την εφεδρεία και την ασφάλεια στην παραγωγή και μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας, οφείλονται στο ότι δεν απελευθερώνεται η αγορά. Οφείλονται στο ότι η χώρα μας μέσα στην απελευθερωμένη αγορά δεν έχει μεσοπρόθεσμο και μακροχρόνιο ενεργειακό σχεδιασμό.

Εγώ με την ερώτησή μου –γι' αυτό και είναι επίκαιρη– σας θέτω το πρόβλημα που υπάρχει σήμερα. Το πρόβλημα, λοιπόν, που υπάρχει σήμερα είναι ότι το καλοκαίρι που η ζήτηση μπορεί να υπερβεί τα 11.000 MW και σε περίπτωση που συνεχιστεί ο άνυδρος χειμώνας, οι υδροηλεκτρικές μονάδες δεν θα μπορούν να υποστηρίξουν το σύστημα.

Οι χώρες οι οποίες μας δίνουν ενέργεια –λίγη μεν– αντιμετωπίζουν και αυτές –Αλβανία, Σκόπια, Ιταλία, εκτός αν μας το πουλήσει ακριβά– το ίδιο πρόβλημα. Υπάρχει, λοιπόν, πρόβλημα. Η ένταση στη θερμοηλεκτρική ενέργεια δημιουργεί το άλλο πρόβλημα, αυτό δηλαδή της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος.

Η αντικατάσταση των μονάδων που είπατε, των 1600 MW, ακόμα χρονίζει και δεν έχει γίνει. Εγώ σας μιλώ για το σήμερα, για τον κίνδυνο black-out που υπάρχει για το καλοκαίρι.

Αν, λοιπόν, τα μαζέψουμε όλα αυτά και όσον αφορά στα εργοστάσια τα οποία μου είπατε, τις νέες μονάδες της Δ.Ε.Η., σήμερα δημοπρατείται η μία και αύριο, μεθαύριο, παραμεθαύριο θα δημοπρατηθούν οι άλλες. Άρα, ενέργεια στο σύστημά μας δεν μπαίνει, ενώ αυτή τη στιγμή είμαστε ακόμα σε μια περίοδο πραγματικής ανασφάλειας όσον αφορά αυτό το θέμα.

Προχθές, είχαν βγει εκτός παραγωγής πέντε μονάδες της Δ.Ε.Η., προφανώς για συντήρηση είτε προγραμματισμένη είτε λόγω βλάβης. Αυτή τη στιγμή, το σύστημά μας δουλεύει περίπου με 9.800 MW, το πολύ 10.000 MW. Δηλαδή, αν ήταν καλοκαίρι, θα είχαμε black-out.

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

Μου είπατε τα μέτρα. Όμως, εκείνο το οποίο χρειάζεται, κύριε Υπουργέ, είναι να ισορροπήσει η Δ.Ε.Η., να βρει τη διοικητική της ασφάλεια και να καταλάβουν τελικά οι ιδιώτες επενδυτές ότι σ' αυτή την απελευθερωμένη αγορά δεν μπορούν συνέχεια να επιβάλλουν όρους. Πρέπει κάποτε και αυτοί να μπουν και να εφαρμόσουν τον προγραμματισμό, γιατί είναι συνυπεύθυνοι σήμερα σε πολύ μεγάλο βαθμό, αφού πραγματικά υπάρχει μετέωρος αυτός ο προγραμματισμός της ενεργειακής ασφάλειας της χώρας. Το σύστημα της απελευθερωμένης αγοράς έχει προβλήματα, κύριε Υπουργέ. Και το μόνο που θέλουν να κάνουν οι ιδιώτες αυτή τη στιγμή είναι να διαμοιράσουν τα ιμάτια της Δ.Ε.Η..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κυρία Ξηροτύρη, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Να είστε αυστηρός, κύριε Υπουργέ, να «παίξουν» με προϋποθέσεις και η Δ.Ε.Η. να κρατήσει το κύρος της, να υπάρξει προγραμματισμός και διοικητική ασφάλεια, κάτι που δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Δύο σημεία νομίζω ότι πρέπει να τύχουν του σχολιασμού μου, μετά από την αγόρευσή σας.

Το πρώτο είναι ότι παρανοήσατε κάτι. Δεν είπα κανείς ότι τα προβλήματα δημιουργήθηκαν από τη μη ολοκληρωμένη απελευθέρωση της αγοράς. Είπα, όμως, ότι αυτά τα προβλήματα υποδεικνύουν και καθιστούν επιτακτικότερη την απελευθέρωση της αγοράς.

Η δεύτερη παρανόηση είναι η εξής. Μου είπατε ότι αυτά που ανέφερα θα δημοπρατηθούν. Εγώ, όμως, δεν αρκέστηκα σ' αυτά που θα δημοπρατηθούν και πράγματι, έχουν χρόνο παράδοσης. Εγώ σας ανέφερα συγκεκριμένα δύο μεγάλες μονάδες, τη μονάδα της Πτολεμαΐδας 4 και τη μονάδα η οποία βρίσκεται στη Βοιωτία –η πρώτη είναι 300 MW και η δεύτερη 330 MW– οι οποίες μονάδες αναμένεται να λειτουργήσουν μέχρι τις αρχές του προσεχούς Μαΐου. Δεν είναι, λοιπόν, δημοπρατήσεις οι

οποίες δεν πρόκειται να συνεισφέρουν αμέσως στο ταμείο της ηλεκτρικής ενέργειας. Είναι ηλεκτρική ενέργεια, η οποία θα παράγεται από τα εργοστάσια, τα οποία παραδίδονται στη χρήση εντός ολίγου.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Μα, η μονάδα της Πτολεμαΐδας, κύριε Υπουργέ...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Και εν πάση περιπτώσει, αντί να σπείρουμε τον πανικό και να πανικοβαλλόμαστε οι ίδιοι, ισχυριζόμενοι ότι υπάρχει «.. σοβαρά το ενδεχόμενο ενός νέου black-out» κλπ., καλό είναι να συνεισφέρουμε με προτάσεις και όχι με αφορισμούς του στυλ «οι επενδυτές ιδιώτες...». Έχουμε διαφορά αντιλήψεων. Εμείς πιστεύουμε στην ιδιωτική πρωτοβουλία και λαμβάνουμε όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα, ώστε η ιδιωτική πρωτοβουλία να λειτουργεί εν νομιμότητι και εν διαφάνεια, αλλά δεν μπορούμε να συμμεριστούμε τις δικές σας τις ιδεολογικές αγκυλώσεις, οι οποίες αφορίζουν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις και επενδύσεις.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Δεν έχει προσθέσει ούτε μία μονάδα στο σύστημα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κυρία Ξηροτύρη, σας παρακαλώ. Τελείωσε η ερώτηση.

Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Εισερχόμεθα τώρα στη συζήτηση της δεύτερης επίκαιρης ερώτησης πρώτου κύκλου με αριθμό 224/22-1-2007 του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την απόφαση της διοίκησης του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» να εκχωρήσει την εκμετάλλευση του πάρκινγκ σε ιδιώτες κλπ.

Ο κ. Τζέκης αναφέρει στην ερώτησή του τα εξής:

«Η διοίκηση του Αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» της Θεσσαλονίκης, με απόφασή της εκχωρεί σε ιδιώτες την εκμετάλλευση του πάρκινγκ του αεροδρομίου.

Ο Σύλλογος των εργαζομένων καταγγέλλει την ενέργεια αυτή της διοίκησης, σημειώνοντας ότι η εμπειρία από την παραχώρηση της εκμετάλλευσης σε ιδιώτη στο παρελθόν ήταν αρνητική, αφού έβλαψε το δημόσιο συμφέρον και τις υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό (δεν αποδόθηκαν τα προβλεπόμενα μισθώματα κ.ά.), σε αντίθεση με τα πολλαπλά οφέλη που αποκόμισε η υπηρεσία όταν το εκμεταλλευόταν η ίδια σε συνεργασία, είτε με το Δήμο Θέρμης είτε με την Ε.Υ.Δ.Ε. Αεροδρομίων Β.Ε..

Η πολιτική της σταδιακής εκχώρησης υπηρεσιών σε ιδιώτες (όπως καθαριότητας και φύλαξης), πολιτική τόσο των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας όσο και του Π.Α.Σ.Ο.Κ., οδηγεί στην αλλαγή του δημόσιου χαρακτήρα της Υ.Π.Α., με προοπτική την ιδιωτικοποίησή της.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, αν θα παρέμβει άμεσα η Κυβέρνηση για να ακυρωθεί η απόφαση της διοίκησης της Υ.Π.Α., να εκχωρήσει τον τομέα εκμετάλλευσης των πάρκινγκ στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» της Θεσσαλονίκης σε ιδιώτες εργολάβους».

Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Λιάπης για να απαντήσει.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, είναι πολύ χρήσιμη η προσοχή που δείχνετε στο θέμα το οποίο αφορά την ερώτηση αυτή, με αποτέλεσμα να το αναδεικνύετε.

Μας δίνεται η ευκαιρία να αποσαφηνίσουμε ορισμένα ζητήματα, σχετικά με την εκμετάλλευση του χώρου στάθμευσης του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» στη Θεσσαλονίκη και να λάμψει η πραγματικότητα, γιατί είδα και από ορισμένες εφημερίδες ορισμένες ανακρίβειες.

Πρώτα απ' όλα, θα πρέπει να σας θυμίσω ότι οι χώροι των κρατικών αεροδρομίων εκμισθώνονται κατόπιν διενέργειας δημοσίων πλειοδοτικών διαγωνισμών, όπως προβλέπει σαφέστατα το άρθρο 36 του ν. 3800/57. Δεν είναι κάτι που γίνεται σήμερα για πρώτη φορά. Δεν είναι κάτι που κάνει για πρώτη φορά η σημερινή Κυβέρνηση. Είναι η συνήθης και παγία τακτική, διαχρονική, και αφορά όλη την επικράτεια. Αφορά όλα τα

αεροδρόμια της χώρας.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, μετά την ολοκλήρωση του έργου το οποίο αφορούσε στην κυκλοφοριακή ρύθμιση στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και τη λήξη της προγραμματικής σύμβασης που είχε συνάψει η Υ.Π.Α. με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και τη Δημοτική Επιχείρηση της Θέρμης, η υπηρεσία έκανε αυτό που επέβαλε ο νόμος.

Με άλλα λόγια, στις 31 Δεκεμβρίου του περασμένου χρόνου, προχώρησε στην προκήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την ενιαία εκμίσθωση τριών οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Ο διαγωνισμός βγήκε με τη σχετική υπουργική απόφαση και μόλις προχθές, είχαμε τον ανάδοχο και μάλιστα εντός του προβλεπόμενου από το νόμο χρονοδιαγράμματος.

Και ευχαρίστως, εδώ σήμερα στο Κοινοβούλιο, μπορώ να σας πληροφορήσω ότι ο διαγωνισμός πήγε άριστα, διοικητικά και οικονομικά. Είναι ενδεικτικό ότι η προηγούμενη μίσθωση ήταν 203.000 ευρώ μηνιαίως. Η νέα μίσθωση είναι 288.000 ευρώ μηνιαίως. Δηλαδή, εξασφαλίσαμε όφελος για το δημόσιο, τουλάχιστον 1.000.000 ευρώ ετησίως. Και ερωτώ. Αυτή η εξέλιξη βλάπτει το δημόσιο συμφέρον; Βλάπτει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας; Βλάπτει τους εργαζόμενους;

Αγαπητέ, συνάδελφε, δεν υπάρχουν ούτε εκχωρήσεις ούτε παραχωρήσεις. Δεν υπάρχουν «γκρίζες» ζώνες. Υπάρχουν μόνο ανοιχτές διαδικασίες προς το συμφέρον των πολιτών, διότι σας θυμίζω ότι πρόκειται περί πλειοδοτικού διαγωνισμού, ενός διαγωνισμού γόνιμου και ωφέλιμου.

Σχετικά τώρα με τις καταγγελίες των εργαζομένων για την προηγούμενη μίσθωση, δεν θα ήθελα να μπω σε λεπτομέρειες. Η Θεσσαλονίκη τα γνωρίζει. Και δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες, διότι αφορά την προηγούμενη κυβέρνηση και δεν είναι της παρούσης.

Να σας πω όμως ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει προβεί έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για την είσπραξη των οφειλόμενων ποσών μέσω της αρμοδίας Δ.Ο.Υ. και αυτή η διαδικασία είναι σε εξέλιξη.

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

Εν κατακλείδι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά το θέμα των χώρων στάθμευσης στο Αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν είναι και απόλυτα νόμιμες και προς το δημόσιο συμφέρον. Και απορώ για τον κοινοβουλευτικό έλεγχο, όταν μάλιστα το αποτέλεσμα αυτού του διαγωνισμού μας δικαιώνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Το λόγο έχει ο κ. Τζέκης.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο κύριος Υπουργός ήταν ξεκάθαρος. Στη φιλοσοφία της Κυβέρνησης είναι να εκχωρήσει τα πάντα προς τους ιδιώτες, ακολουθώντας, αν θέλετε, σ' αυτά τα βήματα και προηγούμενες κυβερνήσεις, όπως ειπώθηκε και θα πω.

Γιατί στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» στη Θεσσαλονίκη ήδη έχουν εκχωρηθεί σε ιδιώτες και η καθαριότητα και η φύλαξη κ.λπ.

Αλλά πρέπει να μας ξεκαθαρίσει ο κύριος Υπουργός. Είπε ότι 288.000 θα είναι το μηνιαίο μίσθωμα. Δεν μας είπε όμως πόσα ήταν τα κέρδη του δημοσίου από την εκχώρηση που είχε κάνει τότε, το 1996, με την προγραμματική συμφωνία μεταξύ αερολιμένα και Υ.Π.Α., Νομαρχίας Θεσσαλονίκης και του Δήμου Θέρμης, γιατί τα αποτελέσματα τα οποία εγώ έχω και είναι από το σύλλογο εργαζομένων είναι διπλάσια απ' ό,τι ήταν με τους ιδιώτες.

Και πρέπει να ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, ότι μέχρι το 1996 είχαν εκχωρηθεί οι χώροι στάθμευσης σε ιδιώτη. Ξέρετε τι «φέσι» άφησε; Και εδώ να τα ακούσουν και οι συνάδελφοι των προηγούμενων κυβερνήσεων. Άφησε 1,5 εκατομμύριο ευρώ ο Κεμπρεκίδης, ο εργολάβος που είχε την ευθύνη των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, προσπάθησαν να δώσουν σ' έναν άλλο ιδιώτη, ο οποίος απεκαλύφθη ότι από άλλες δοσοληψίες με την Υ.Π.Α. χρωστούσε και αυτός 55.000.000 ευρώ. Να, δηλαδή ποιοι κερδοσκοπούν μέσα από δημόσιους οργανισμούς και υπηρεσίες.

Και από εκεί, βλέποντας το αδιέξοδο, έγινε αυτό που έπρεπε να γίνει, να είναι η αξιοποίηση των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου κάτω από το δημόσιο έλεγχο με τη συμμετοχή της Νομαρχιακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Και μάλιστα δημιουργήθηκαν και θέσεις εργασίας και είναι σωστό αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός ότι εδώ έγιναν και έργα στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης. Ναι, έγιναν και τρία νέα πάρκινγκ, κύριε Πρόεδρε, με χίλιες τετρακόσιες νέες θέσεις στάθμευσης, που σημαίνει ότι πλήρωσε το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή όλοι εμείς, 8.000.000.000 δραχμές που στοίχισε αυτό το έργο για να έρθει ο ιδιώτης να τα εκμεταλλευτεί. Και μίλησε για το διαγωνισμό. Μπορεί να μας πει πόσοι ήρθαν; Εμείς γνωρίζουμε ότι ήταν ένας, ότι παρουσιάστηκε μόνο ένας, που σημαίνει τι; Μήπως εδώ έχουμε διαγωνισμούς-φωτογραφίες, προκειμένου να εξυπηρετηθούν ιδιωτικά συμφέροντα σε βάρος του δημοσίου, σε βάρος των εργαζομένων, κύριε Πρόεδρε;

Και είμαστε ανήσυχοι για το εξής, γιατί αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός είναι σημαντικό. Θέλουμε να εκχωρήσουμε και άλλες υπηρεσίες σε ιδιώτες. Τελικά είναι μέσα στις προτάσεις της Κυβέρνησης να ιδιωτικοποιηθεί και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και αεροδρόμια ακόμα, όπως έχει βάλει βέβαια στον προγραμματικό της στόχο να δώσει και το λιμάνι του Πειραιά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και άλλα λιμάνια και αεροδρόμια. Εκεί ακριβώς είναι το ζήτημα και θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να σταματήσετε, γιατί το 1996 βάσει συγκεκριμένου προεδρικού διατάγματος έγινε αυτή η προγραμματική συμφωνία που απέδωσε. Άρα λοιπόν, μην μας αναφέρετε εδώ ότι ο ιδιώτης είναι εκείνος που θα δώσει καλύτερες υπηρεσίες, αλλά δεν μας λέτε σε τι τιμές θα τις δώσει. Θα μπορείτε εσείς να ελέγξετε τον ιδιώτη; Ενώ τώρα είχατε το δικαίωμα της παρέμβασης για να καθοριστούν οι τιμές των χώρων στάθμευσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, οι αναφορές σας περί ιδιωτικοποίησης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ουδεμία σχέση έχουν με την πραγματικότητα και θέλω να είμαι απόλυτα σαφής σ' αυτό. Δεν υπάρχει τέτοιο θέμα για το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Αντιθέτως, η Κυβέρνηση και το Υπουργείο μας έχουμε δουλέψει συστηματικά προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της Υ.Π.Α. και αναβάθμισης των υπηρεσιών της και έχουμε φέρει και αποτελέσματα.

Επιτρέψτε μου να πω το εξής: Η Κυβέρνησή μας ήταν αυτή η οποία με συντονισμένες δράσεις πέρσι και πρόπερσι κατάφερε να δώσει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας το χαμένο της κύρος, κατάφερε την αναβάθμισή της σε κατηγορία 1 σε ό,τι αφορά την ασφάλεια από το FIR και στην απώτατη κατηγορία ΑΣΦΑΛΕΙΑ παγκοσμίως. Εμείς το κάναμε. Εμείς ενισχύσαμε τη θέση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Πρόσφατη, μάλιστα, επιθεώρηση από τον ICEO έφερε τη χώρα μας σε μία από τις καλύτερες θέσεις στην ασφάλεια πτήσεων παγκόσμια. Οι παρατηρήσεις που δέχθηκε η χώρα μας είναι κατά 5% χαμηλότερα σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες χώρες και ήδη έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες, προκειμένου να καλυφθούν και όποια μικρά κενά υπάρχουν σήμερα. Ταυτόχρονα, γίνονται πολύ σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές και κυρίως για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

Αυτός είναι ο κύριος πρωταρχικός μας στόχος. Εκεί παίρνουμε όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες. Για τα επόμενα δύο χρόνια, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, έχουν ενταχθεί στα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα επενδύσεις 415.000.000 ευρώ. Εκεί πρέπει να μας επαινέσετε και να δώσετε εύσημα στη Κυβέρνηση.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Για τη «ταμπακέρα» δεν μας είπατε.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Η Κυβέρνηση δεν υποστηρίζει αορίστως και ρητορικά την ενίσχυση της Υ.Π.Α. Το κάνει με έργα, το κάνει πράξη. Γιατί για εμάς η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και οι εργαζόμενοι σ' αυτήν είναι εγγύηση της ασφάλειας των πτήσεων στους ελληνικούς ουρανούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Θα σας καταθέσω και έγγραφο των εργαζομένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, θα συζητηθεί τώρα η πρώτη με αριθμό 223/22-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Ρόβλια προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τις ζημιές του 2006 στα ΕΛ.ΤΑ. κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Τα αποτελέσματα των πρώτων έντεκα (11) μηνών του 2006 στα ΕΛ.ΤΑ. δείχνουν ζημιές ύψους έξι εκατομμυρίων ευρώ. Είναι η πρώτη φορά από το 1998 που τα ΕΛ.ΤΑ. παρουσιάζουν ζημιές. Δυστυχώς η Κυβέρνηση σας μετέτρεψε σταδιακά, αλλά σταθερά, σε ζημιογόνα μία Δ.Ε.Κ.Ο. πρότυπο, στην αναμόρφωση της οποίας έπαιξαν καθοριστικό ρόλο οι εργαζόμενοι και οι προηγούμενες διοικήσεις.

Σας θυμίζω τα αποτελέσματα των τελευταίων ετών: 2002 κέρδη 19,1 εκατομμύρια ευρώ, 2003 κέρδη 25,2 εκατομμύρια ευρώ, 2004 κέρδη 18,3 εκατομμύρια ευρώ, 2005 κέρδη 13,3 εκατομμύρια ευρώ, 2006 (πρώτο ενδεκάμηνο) ζημιές ύψους 6 εκατομμυρίων ευρώ.

Κατά πληροφορίες η Διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ. επεξεργάζεται εικονικά στοιχεία για τον Δεκέμβριο του 2006, ώστε να απαλύνει τις εντυπώσεις.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Γιατί η Κυβέρνηση παρακολουθεί με απάθεια τη σταδιακή απαξίωση των ΕΛ.ΤΑ. εδώ και τρία χρόνια;

2. Τι μέτρα θα λάβει για την πραγματική αναστροφή της ζημιογόνας πορείας και την απαγόρευση χρήσης εικονικών στοιχείων από την διοίκηση των ΕΛ.ΤΑ. για τον μήνα Δεκέμβριο 2006;».

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Λιάπης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Ρόβλια, μου προκάλεσε μεγάλη έκπληξη η επίκαιρη ερώτηση που καταθέσατε σχετικά με τον ΕΛ.ΤΑ., έκπληξη διότι έσπευσε να στηριχθεί σε ατελή πληροφόρηση που κατά πάσα πιθανότητα προέρχεται από μερίδα του Τύπου.

Η απόλυτη αλήθεια είναι μία, ότι τα ΕΛ.ΤΑ. θα συνεχίσουν και το 2007 την αναπτυξιακή τους πορεία. Θα συνεχίσουν να καταγράφουν κέρδη για έβδομη συνεχή χρονιά. Φυσικά ο ισολογισμός της εταιρείας, ο οποίος κατατίθεται οσονούπω, θα αποδεικνύει του λόγου το αληθές.

Τα κέρδη των ΕΛ.ΤΑ. για το 2006 είναι πραγματικά κέρδη και θα ξεπεράσουν τα προϋπολογισθέντα. Θα είναι περίπου 14.000.000 ευρώ και θα ήταν ακόμα περισσότερα –θα ξεπερνούσαν και τα 18.000.000 – αν δεν υπήρχε η υποχρέωση καταβολής τόκων για την πρόσφατη αγορά του 10% των μετοχών του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, μία ιστορικής σημασίας στρατηγική κίνηση για τον ΕΛ.ΤΑ., μία επενδυτική κίνηση την οποία στηρίξαν και οι εργαζόμενοι, μία κίνηση που καθορίζει την αναπτυξιακή πορεία της εταιρείας.

Είναι ενδεικτικό, κύριε Ρόβλια, ότι η αξία του ΕΛ.ΤΑ. έχει ήδη αυξηθεί κατά σχεδόν 100.000.000 ευρώ από τις υπεραξίες και μόνο της μετοχικής συνεργασίας του με το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο. Επίσης, από το 2007 θα αποδίδονται και κέρδη υπό μορφή μερίσματος, της τάξης περίπου των 9.000.000 ευρώ.

Όμως, θέλω να επισημάνω και κάτι άλλο, κάτι σημαντικό και ενδεικτικό της διαφορετικής μας προσέγγισης. Αναφέρετε στην ερώτησή σας τα κέρδη των προηγούμενων ετών από το 2002, χωρίς να κάνετε όμως κάποια αναφορά ούτε στη λογιστική πρακτική ούτε περισσότερο στον τρόπο ανάπτυξης των εσόδων του Οργανισμού, μία ανάπτυξη που ήρθε αποκλειστικά, κύριε Ρόβλια, από τις μεγάλες αυξήσεις των τιμολογίων των ταχυδρομικών υπηρεσιών, υπερδιπλάσιες εκείνη την εποχή του πληθωρισμού.

Αντίθετα, η αύξηση των τιμολογίων επί των ημερών μας ήταν για τρίτη συνεχόμενη χρονιά πολύ μικρότερη του πληθωρισμού και η αύξηση των εσόδων του ΕΛ.ΤΑ. οφείλεται πλέον σε πραγματική οργανική ανάπτυξη, σε αύξηση του ταχυδρομικού όγκου, σε νέα προϊόντα και νέες υπηρεσίες. Οφείλονται στη μεταρρύθμιση η οποία έχει συντελεστεί στον Οργανισμό.

Είναι ενδεικτικό ότι τα τρία τελευταία χρόνια υπερδιπλασιάστηκαν τα κέρδη του ΕΛ.ΤΑ. από πώληση μη παραδοσιακών ταχυδρομικών προϊόντων, προϊόντα τηλεφωνίας, προπληρωμένα προϊόντα, συλλεκτικά δώρα και ούτω καθεξής.

Τα ΕΛ.ΤΑ. σήμερα, κυρίες και κύριοι, όχι μόνο δεν επιδίδονται σε ασκήσεις «δημιουργικής λογιστικής», όπως μας κατηγορείτε, αλλά ολοκληρώνουν τις διαδικασίες για την άμεση εφαρμογή των διεθνών λογιστικών προτύπων από τη χρήση του 2007. Μάλιστα έχει γίνει και η απαραίτητη προετοιμασία γι' αυτό.

Σήμερα στα ΕΛ.ΤΑ. πραγματοποιείται το πιο σημαντικό μεταρρυθμιστικό έργο στην ιστορία τους. Σε αντίθεση με τις θεωρίες, είμαστε η Κυβέρνηση των έργων και ειδικά στα ΕΛ.ΤΑ. έχουμε ολοκληρώσει ένα πολύ σημαντικό έργο με απτά αποτελέσματα. Αυτή είναι η πραγματικότητα, κύριε Ρόβλια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κ. Ρόβλιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, λυπάμαι αλλά τα στοιχεία τα οποία σας έδωσαν περί δήθεν κερδοφορίας των ΕΛ.ΤΑ. είναι ψευδή και καλό θα ήταν να τους καλέσετε να σας δώσουν εξηγήσεις, για να μην πω να διατάξετε και έλεγχο.

Καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής δύο εσωτερικά έγγραφα των ΕΛ.ΤΑ., τα οποία κυκλοφόρησαν σε ανύποπτο χρόνο, δηλαδή πριν καταθεθεί η επίκαιρη ερώτηση, μετά την κατάθεση της οποίας επεξεργάζονται διαφορετικά στοιχεία. Στις 11 Δεκεμβρίου 2006 αναφέρει εσωτερικό έγγραφο των οικονομικών υπηρεσιών ότι οι ζημιές για το πρώτο ενδεκάμηνο είναι 6,2 εκατομμύρια ευρώ. Το δεύτερο έγγραφο είναι επαλήθευση μετά την αναστάτωση που δημιουργήθηκε, είναι στις 15 Δεκεμβρίου 2006 και βρίσκει ότι τα ελλείμματα στο πρώτο ενδεκάμηνο δεν είναι 6,2 εκατομμύρια ευρώ, αλλά 6,05 εκατομμύρια ευρώ. Πώς είναι δυνατόν αυτά τα 6.000.000 ευρώ ζημιές του πρώτου ενδεκαμήνου να τα μετατρέψουν σε 14.000.000 ευρώ κέρδη για όλο το έτος; Μόνο αυτοί το ξέρουν. Και θα πρέπει, επαναλαμβάνω, να τους ελέγξετε για τα ψευδή στοιχεία που σας δίνουν. Παρακαλώ πολύ να κατατεθούν τα έγγραφα στα Πρακτικά.

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

Κύριε Υπουργέ, υπάρχει μία ξέφρενη πορεία ελλειμμάτων σε όλες τις Δ.Ε.Κ.Ο. του Υπουργείου σας. Έχουμε τριπλασιασμό των ελλειμμάτων στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Έχουμε αύξηση 52% των ελλειμμάτων στον ΟΣΕ, 42% αύξηση των ελλειμμάτων στον ΟΑΣΑ, τετραπλασιασμό των ελλειμμάτων από το 4 στο 5 στο τραμ. Και βεβαίως στα ΕΛ.ΤΑ. από τα 25.000.000 ευρώ κέρδη του 2003, στις φετινές ζημιές.

Κύριε Υπουργέ, ξεχάστε τα μοντέλα Ο.Τ.Ε. για τους εργαζόμενους στα ΕΛ.ΤΑ.. Τα ΕΛ.ΤΑ. με θυσίες των εργαζομένων, με σωστή διοίκηση από τις διοικήσεις που είχαν διοριστεί από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και με τη συμβολή της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, έγιναν μία κερδοφόρος Δ.Ε.Κ.Ο. Αυτή τη Δ.Ε.Κ.Ο. προσπαθείτε να την μετατρέψετε σε ζημιολόγο. Τα κερδοφόρα ΕΛ.ΤΑ. ήταν τα ΕΛ.ΤΑ. του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Τα ΕΛ.ΤΑ. με ελλείμματα είναι τα ΕΛ.ΤΑ.

του Μιχαλολία και της παρέας που ευθύνεται για το θάνατο του Γουρνεζάκη. Δυστυχώς, αυτός είναι ο κατήφορος των ΕΛ.ΤΑ.

Τώρα, προγραμματίζετε να κλείσετε και τριακόσια υποκαταστήματα σε όλη την Ελλάδα. Και ας μην συζητάμε για το τι έγινε στις γιορτές, όπου τουλάχιστον το 20% της εορταστικής αλληλογραφίας επεδόθη καθυστερημένα. Και θα φέρουμε στη Βουλή και αυτό το θέμα. Και ξέρετε ότι υπάρχουν γραπτές διαμαρτυρίες ακόμη και πολιτικών προσώπων.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, η απαξίωση των ΕΛ.ΤΑ. είναι δεδομένη και γι' αυτό φέρει βαρύτερες ευθύνες το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Ρόβλια.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Ρόβλια, αμφισβητείτε τα στοιχεία. Ο ισολογισμός κατατίθεται τις επόμενες εβδομάδες. Θα αποδειχθεί αν έχετε δίκιο εσείς, ή αν έχω δίκιο εγώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, θα ξανάρθουμε.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πρέπει να σας πω ότι η πορεία των ΕΛ.ΤΑ. είναι κερδοφόρα και πρέπει να σας πω ότι ολοκληρώνουμε τα μεγαλύτερα έργα υποδομής που έχουν γίνει στα ΕΛ.ΤΑ., έργα που θα αλλάξουν ριζικά τη λειτουργία, τη δομή και τα αποτελέσματά. Τα ΕΛ.ΤΑ. γυρίζουν σελίδα.

Και επιτρέψτε μου να σας πω ορισμένα από αυτά τα έργα, τα οποία περιφρονείτε. Πρώτον, το Κέντρο Διαλογής Αττικής, το μεγαλύτερο κέντρο διαλογής των Βαλκανίων θα βρίσκεται σε πλήρη παραγωγική λειτουργία σε δύο μήνες, το Μάρτιο του 2007. Δεύτερον, το Κέντρο Διαλογής Θεσσαλονίκης, θα λειτουργήσει σε μερικούς μήνες, το Σεπτέμβριο του 2007 και το αντίστοιχο της Πάτρας στις αρχές του 2008. Επίσης, εντός του 2007 ολοκληρώνεται η αυτοματοποίηση του τεράστιου δικτύου καταστημάτων των ΕΛ.ΤΑ. Δεν τα περιορίζουμε, κύριε Ρόβλια. Τα αυξάνουμε. Εκσυγχρονίζεται το χαρτοφυλάκιο υπηρεσιών με την προσθήκη υπηρεσιών μέσω του διαδικτύου.

Εκσυγχρονίζεται, με άλλα λόγια, ο ΕΛ.ΤΑ. και θα γίνονται και ηλεκτρονικές πληρωμές και από το Σεπτέμβριο θα παρέχεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών υβριδικού ταχυδρομείου, καθώς και τηλεματικής διαχείρισης. Αυτά είναι τα μεγάλα έργα που πραγματοποιούνται σήμερα στα ΕΛ.ΤΑ..

Τα παραπάνω είναι ένα τμήμα του επενδυτικού σχεδιασμού. Έχει συμβασιοποιηθεί, κύριε Ρόβλια, από το Γ' Κ.Π.Σ. σχεδόν το σύνολο των πόρων που έχουν κατανεμηθεί, ήτοι 75,6 εκατομμύρια ευρώ και η απορρόφηση σήμερα φθάνει περίπου το 50%. Με αυτούς τους ρυθμούς θα απορροφήσουμε το 100%. Και δεν μπορώ να αποφύγω να σας θυμίσω ότι, επί δικιάς σας εποχής, στο Β' Κ.Π.Σ. η απορρόφηση ήταν μόνο 42%, χάνοντας περίπου 50.000.000 ευρώ, κύριε Ρόβλια. Δεν θέλω όμως να κοιτάξω πίσω. Κοιτάζουμε μπροστά, με όραμα για τα ΕΛ.ΤΑ., το όραμα που γίνεται πραγματικότητα και φέρει την σφραγίδα της πολιτικής μας ηγεσίας σ' αυτό τον Οργανισμό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Θα τα συζητήσουμε έξω.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σύμφωνα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κωδ. ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α')» σύμφωνα με τα άρθρα 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

Το νομοσχέδιο αυτό συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή σε εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 70, παράγραφος 2 του Συντάγματος. Θα συζητηθεί σε μία συνεδρίαση ενιαία, όπως ορίζουν το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής στις προαναφερθείσες διατάξεις τους.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε να διατεθεί συνολικός χρόνος έξι ωρών. Τεσσάρων ωρών για τις αγορεύσεις των εισηγητών, των ειδικών αγορητών και των εγγεγραμμένων στον κατάλογο ομιλητών και δύο ώρες για τις αγορεύσεις των Υπουργών και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων. Η εγγραφή των Βουλευτών στον κατάλογο των ομιλητών θα είναι ελεύθερη και θα γίνει σύμφωνα με το άρθρο 96 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή από την έναρξη της συζήτησης ως το τέλος της ομιλίας των εισηγητών. Για τη διάρκεια των αγορεύσεων και την σειρά των ομιλητών εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του άρθρου 97 και 64 του Κανονισμού της Βουλής.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ. Έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν μπούμε στη συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων επιτρέψτε μου να κάνω μερικές τροποποιήσεις, προσθήκες όσων συμφωνήσαμε στην τριήμερη συζήτηση στην επιτροπή. Σας τα μοιράζω, αλλά για τα Πρακτικά θα τα διαβάσω.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ**)

Είναι οι εξής:

Στο άρθρο 7 είχαμε συμφωνήσει να ποινικοποιήσουμε το αδίκημα για τους εργολάβους που δεν κάνουν τις απαραίτητες

σημάνσεις των έργων.

Στο άρθρο 7 λοιπόν, στο τέλος της παραγράφου προστίθεται η φράση: «και ποινή φυλάκισης έως έξι (6) μήνες».

Στο άρθρο 8, πάλι με τη δικιά σας σύμφωνη γνώμη, είχαμε πει να ποινικοποιήσουμε και εδώ το αδίκημα, παράλληλα με το πρόστιμο, για την αλλοίωση και καταστροφή των πινακίδων.

Στο άρθρο 8, λοιπόν, μετά τη λέξη (2000) ευρώ προστίθεται η φράση: «και ποινή φυλάκισης μέχρι δώδεκα (12) μήνες».

Στο άρθρο 10, όπου είναι οι γνωστές κόντρες των αυτοκινήτων και των δικύκλων, είχαμε συμφωνήσει να προσθέσουμε την αφαίρεση και της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων.

Στο τέλος, λοιπόν, της παραγράφου 3 του άρθρου 10 προστίθεται η εξής φράση: «Ειδικά για τους παραβάτες των διατάξεων της παρ.8 επιβάλλεται και η επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας για τριάντα (30) ημέρες».

Στο άρθρο 11, που αφορά το κινητό τηλέφωνο, με τη σύμφωνη γνώμη της Αίθουσας, η παράγραφος 1 του άρθρου 11 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 13 αντικαθίσταται ως εξής: Ιδιαίτερα, απαγορεύεται να χρησιμοποιεί εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές, καθώς και τηλεόραση. Η εν κινήσει χρήση κινητού τηλεφώνου επιτρέπεται μόνο όταν αυτό είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση ή όταν χρησιμοποιείται με ακουστικό ασύρματης επικοινωνίας», το γνωστό, τεχνοκρατικά, bluetooth.

Τέλος, στο άρθρο 45 έχει γίνει ένα τυπογραφικό λάθος.

Στην παράγραφο 1 στη 13η σειρά αντί της λέξεως «Διαγωνισμού» να γραφεί το ορθό «Κανονισμού».

Θα καταθέσω τις διορθώσεις, κύριε Πρόεδρε, για να υπάρχουν στα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ναι, να τις καταθέσετε στα Πρακτικά, κύριε Υπουργέ, για να διανεμηθούν στους συναδέλφους.

Ολοκληρώσατε, κύριε Υπουργέ;

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ – Γεώργιος Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες διορθώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας γνωρίσω ότι με επιστολή του ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας για την παρούσα συζήτηση του νομοσχεδίου ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το συνάδελφο κ. Τασούλα.

Επίσης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ορίζεται η συνάδελφος κ. Ελπίδα Παντελάκη.

Από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ορίζεται ο συνάδελφος κ. Αθανάσιος Λεβέντης.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αριστοτέλης Σταθάκης.

ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρέπει να σας πω ότι λυπήθηκα πάρα πολύ όταν είδα ότι στην Αίθουσα υπάρχουν μόνο είκοσι πέντε από τους τριακόσιους Βουλευτές, γιατί πίστευα ότι σ' ένα τόσο σοβαρό θέμα θα ήταν πολλοί περισσότεροι εδώ. Και θυμήθηκα εκείνο το ανέκδοτο που βγήκε ένας πολιτικός να μιλήσει από το μπαλκόνι και είπε «Αγαπητοί συμπολίτες» και ο ένας και μοναδικός που ήταν από κάτω, του έλεγε «φώναξέ με Κώστα»!

Εδώ, δυστυχώς, δεν θυμάμαι τα μικρά ονόματα των συναδέλφων για να σας προσφωνήσω με τα μικρά ονόματα, αλλά πιστεύω ότι θα έπρεπε να ήταν όλοι εδώ γιατί τα τροχαία δυστυχήματα είναι, κατά τη γνώμη μου, το μεγαλύτερο πρόβλημα της ελληνικής κοινωνίας και πρέπει να το αντιμετωπίσουμε με πολύ μεγάλη σοβαρότητα και με πολύ μεγάλη υπευθυνότητα.

Δεν είναι θέμα το οποίο προσφέρεται για κόντρες. Δεν είναι θέμα που προσφέρεται για κομματικές αντιπαραθέσεις. Όταν έχουμε κάθε μέρα έξι νεκρούς και δεκάδες τραυματίες και ανάπηρους. Όταν κάθε μέρα καταστρέφονται οικογένειες. Όταν κάθε μέρα το κράτος πληρώνει απίστευτα χρήματα για τα θύματα. Εμείς δεν έχουμε κανένα περιθώριο και καμία δικαιολογία να τοποθετηθούμε αρνητικά στην τροποποίηση του Κώδικα. Αλίμονό μας αν διαφωνήσουμε και στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Θα βγούμε από τη Βουλή και θα μας δέουν. Και θα έχουν και δίκιο.

Θα αρχίσω, λοιπόν, από το τέλος. Οι τροποποιήσεις που έγιναν στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι πολύ σωστές και πρέπει να τις στηρίξουμε όλοι. Βεβαίως η γνώμη κάθε Βουλευτού για πιθανές βελτιώσεις στα άρθρα του Κώδικα είναι απόλυτα σεβαστή και απαραίτητη, γιατί κάτι μπορεί να ξέφυγε, κάτι μπορεί να μην έχει προβλεφθεί. Γι' αυτό άλλωστε συνεδριάσαμε τρεις φορές στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής και γι' αυτό είμαστε σήμερα εδώ: Για να κάνουμε μία κοινή προσπάθεια να μειώσουμε και τα τροχαία δυστυχήματα και τα θύματα. Για να μην χάσουμε και άλλους νέους ανθρώπους. Για να μην έχουμε και άλλους ανάπηρους. Για να μην πληρώσουμε 3.000.000.000 ευρώ κάθε χρόνο για τα θύματα των τροχών.

Βεβαίως, είναι μεγάλα προβλήματα η οικονομία, η ανεργία και πολλά άλλα, αλλά όταν χάνεται ένα παιδάκι, δεν έχει καμία σημασία αν ο πατέρας του είναι πλούσιος ή φτωχός, αν απολύθηκε εκείνη την ημέρα από τη δουλειά του ή αν κέρδισε τον πρώτο αριθμό του λαχείου. Γιατί ο πόνος είναι τόσο μεγάλος που όλα τα άλλα φαίνονται ασήμαντα. Είναι πρόβλημα να έχεις μικρή σύνταξη και να μην σου φτάνουν τα λεφτά για να φας και να πληρώσεις τους λογαριασμούς σου, αλλά είναι πολύ πιο τραγικό να έχεις τα πάντα και να χάσεις ένα δικό σου άνθρωπο.

Είναι πρόβλημα να κλείνει ένα εργοστάσιο και να μένουν εκατό άνθρωποι στο δρόμο, αλλά είναι πολύ μεγαλύτερο πρόβλημα, κάθε δύο εβδομάδες, να μένουν εκατό άνθρωποι νεκροί στο δρόμο. Και, αν θέλετε, είναι μεγάλο πρόβλημα η παιδεία, αλλά όταν σκοτώνει ένα παιδί στα δεκαπέντε ή στα δεκαοκτώ χρόνια του, δεν έχει καμία σημασία ποια μόρφωση θα του δίναν αν ζούσε.

Πρέπει, λοιπόν, πρώτα να εξασφαλίσουμε τη ζωή των παιδιών μας και μετά -ή παράλληλα- να φροντίσουμε και όλα τα άλλα.

Ας ρωτήσουμε αυτούς που έχασαν το παιδί τους σ' ένα τροχαίο δυστύχημα. Ας ρωτήσουμε αυτούς που έχουν ένα παιδί ανάπηρο μετά από τροχαίο δυστύχημα. Αυτούς που ξέρουν ότι

το παιδί τους δεν θα νιώσει ποτέ τη μεγάλη χαρά του έρωτα, του γάμου, της οικογένειας. Αυτούς που ξέρουν ότι το παιδί τους δεν θα το πλησιάσει κανένας! Γιατί κανένας δεν έχει τη διάθεση να αγκαλιάζει, να σηκώνει, να πλένει, να καθαρίζει ένα παιδί που είναι καθηλωμένο για όλη την υπόλοιπη ζωή του σε μια αναπηρική καρέκλα.

Το περίεργο και ανεξήγητο είναι ότι εμείς αδιαφορούμε για όλα αυτά και έχουμε άλλες προτεραιότητες. Δεν σκεφτόμαστε ότι, αύριο, θύματα μπορεί να είναι τα δικά μας παιδιά. Μπορεί να είμαστε εμείς, οι φίλοι, οι συγγενείς μας.

Το πώς φτάσαμε έως εδώ δεν έχει και τόση σημασία. Ίσως γιατί η γνώση δεν ήταν πάντα αρκετή. Η προσπάθεια δεν ήταν ποτέ συλλογική. Και από κάποιους έλλειπε η λογική. Γιατί, δυστυχώς, πολλοί Υπουργοί θεωρούν το Υπουργείο «κτήμα τους, καστράκι» τους και δεν θέλουν να μπαίνει κανένας άλλος στα χωράφια τους. Δεν ακούν κανένα.

Τώρα, όμως, γίνεται μια καινούρια προσπάθεια. Μια νέα αρχή. Ένα νέο ξεκίνημα. Το Υπουργείο Μεταφορών αποφάσισε να τροποποιήσει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με κύριο στόχο τη μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων και των θυμάτων, αλλά και την τιμωρία των ενόχων. Γι' αυτό δεν περιορίστηκε σε μια απλή τιμωρητική αναπροσαρμογή των προστίμων, ούτε σε κάποιες τυπικές και φραστικές αλλαγές στα άρθρα, αλλά, για πρώτη φορά, εντόπισε τις παραβάσεις που σκοτώνουν και ζητήσε να υπάρχουν μεγαλύτερα πρόστιμα και μηδενική ανοχή για τους παραβάτες, για όλους εμάς, δηλαδή, που πίνουμε και οδηγούμε, περνούμε με κόκκινο, παραβιάζουμε το «STOP» -εδώ δεν κατάλαβα γιατί κάποιοι συνάδελφοι είπαν να μειώσουμε τα πρόστιμα σε αυτές τις δύο παραβάσεις που πραγματικά σκοτώνουν, το κόκκινο και το «STOP» -για όλους εμάς που κάνουμε αναστροφή στους εθνικούς δρόμους- και μερικούς τους είδα να κάνουν και αναστροφή μέσα στις σήραγγες. Αυτοί πρέπει να περάσουν από ψυχίατρο. Για όλους εμάς που παραβιάζουμε τη διπλή διαχωριστική γραμμή, που βάζουμε τα μωρά στο μπροστινό κάθισμα, που αφήνουμε παγίδες στους δρόμους, τώρα πέρα από το πρόστιμο για τους εργολάβους υπάρχει και φυλάκιση έξι μηνών, γι' αυτούς που αφήνουν παγίδες, όπως και φυλάκιση δώδεκα μηνών γι' αυτούς που βάζουν παράνομα επικίνδυνες πινακίδες, πινακίδες που είχαν σκοτώσει πολλούς ανθρώπους μέχρι τώρα. Και αφαίρεση πινακίδων για τριάντα μέρες -το ακούσαμε από τον κύριο Υπουργό- γι' αυτούς που κάνουν κόντρες στους δρόμους.

Τα πρόστιμα και οι ποινές είναι και για όλους εμάς που βρίζουμε, μουντζώνουμε, κυνηγούμε τους πεζούς μέχρι να βρουν σωτηρία στο απέναντι πεζοδρόμιο. Για όλους εμάς που δεν δίνουμε σημασία, όταν μας λένε ότι εάν φορούσαμε όλοι ζώνες ασφαλείας θα είχαν σωθεί οι είκοσι δύο από τους εκατό ανθρώπους που χάνονται μέσα στα αυτοκίνητα. Αν φορούσαμε όλοι κράνος θα είχαν σωθεί ογδόντα τέσσερις από τους εκατό ανθρώπους που σκοτώνονται με μοτοσυκλέτα. Και εάν περνούσαμε όλοι από τις διαβάσεις των πεζών θα είχαν σωθεί οι μισοί απ' αυτούς που σκοτώνονται διασχίζοντας ένα δρόμο. Υπάρχει μια ευρωπαϊκή στατιστική που λέει ότι το 50% των ανθρώπων που σκοτώνονται διασχίζοντας ένα δρόμο, σκοτώνονται σε απόσταση μικρότερη των πενήντα μέτρων από τη διάβαση των πεζών.

Η Επιτροπή Τροποποίησης του Κ.Ο.Κ., όμως, δεν περιορίστηκε μόνο στις επικίνδυνες παραβάσεις και στα αυστηρά πρόστιμα. Μετέτρεψε σε διοικητικές πολλές από τις ποινές που μπλοκάρizαν τα δικαστήρια και μείωσε τις ποινές και τα πρόστιμα για άλλες παραβάσεις, όπως το πρόστιμο για παράνομη στάθμευση μοτοσυκλετών -που πήγε στο 50%- το πρόστιμο για άδεια ποδηλάτου -που ήταν 65 ευρώ, εάν δεν την είχες μαζί σου- το πρόστιμο για φρένα και φώτα στα ζωήλατα οχήματα και για φώτα στα κοπάδια τη νύχτα.

Πρόσθεσε, όμως και άλλα άρθρα για θέματα που δεν μας απασχολούσαν μέχρι σήμερα. Όπως η λωρίδα έκτακτης ανάγκης στην άκρη δεξιά του δρόμου -που πρέπει να την αφήνουμε ελεύθερη για τα αστυνομικά, τα πυροσβεστικά, τα ασθενοφόρα και όλα τα οχήματα που πάνε να προσφέρουν βοήθεια- και τα κόκκινα φώτα που υπάρχουν πάνω από τις σήραγγες των

καινούριων αυτοκινητοδρόμων -τα οποία ελάχιστοι από εμάς τα έχουμε προσέξει- που ανάβουν όταν γίνει ένα δυστύχημα μέσα στη σήραγγα για να μην μπουν και άλλοι μέσα και φρακάρουν όλοι μαζί και η χρήση κινητού τηλεφώνου με ανοιχτή ακρόαση και με bluetooth. Όλα αυτά, βεβαίως, όταν είναι εν κινήσει το αυτοκίνητο, γιατί όταν είμαστε σταματημένοι σε ένα μποτιλιάρισμα, λογικό είναι να χρησιμοποιήσουμε το τηλέφωνό μας και να πούμε ότι αργούμε σε ένα ραντεβού, για να μην ανησυχούν.

Μαζί με αυτά, όμως, η τροποποίηση του Κ.Ο.Κ. δόρθωσε και λάθη του παρελθόντος. Όπως είναι το να πληρώνουμε τριπλάσιο πρόστιμο για να παίρνουμε πίσω τις πινακίδες. Κάτι που διευκόλυνε όσους είχαν λεφτά, αλλά δεν διευκόλυνε καθόλου τους φτωχούς που έχαναν τις πινακίδες για είκοσι μέρες.

Σημαντικό είναι ότι με την τροποποίηση του Κ.Ο.Κ., ο Υπουργός Μεταφορών κ. Λιάτης αποφάσισε να κάνει και μία εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών. Γιατί πρώτα μαθαίνουμε σε κάποιον ποιο είναι το σωστό και ποιο είναι το λάθος και μετά τον τιμωρούμε, αν έχει κάνει λάθος.

Το Υπουργείο Μεταφορών θα αλλάξει και το σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης τόσο των υποψηφίων οδηγών, όσο και των υποψηφίων εκπαιδευτών. Θα εντείνει τους τεχνικούς ελέγχους και σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, θα καθιερώσει στα σχολεία όλης της χώρας να διδάσκεται το μάθημα Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας που ξεκίνησε πριν από περίπου τέσσερα χρόνια, από τα σχολεία του Δήμου της Αθήνας.

Με την ευκαιρία αυτή, θέλω να σας ενημερώσω ότι η Υπουργός Παιδείας έκανε δεκτή και την πρότασή μου να κάνουμε θεωρητικά μαθήματα αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας στη Β' Τάξη του Λυκείου, ώστε όλα τα παιδιά -που θα είναι εν δυνάμει οδηγοί- να έχουν πάρει τις πρώτες βάσεις μέσα από το σχολείο. Εκεί θα βοηθήσουν και οι εκπαιδευτές των υποψηφίων οδηγών.

Αυτά, βεβαίως, πέρασαν σχεδόν απαρατήρητα, γιατί οι περισσότεροι ασχολήθηκαν με τα πρόστιμα και τα χαρακτηρισίαν «χαράτσια». Όμως, «χαράτσι», όπως έλεγα και στην επιτροπή, είναι κάτι που σου επιβάλλουν να πληρώσεις και δεν μπορείς να το αποφύγεις. Ενώ εδώ κανείς δεν μας υποχρεώνει να περάσουμε με «κόκκινο», για να πληρώσουμε το πρόστιμο. Οπότε, αν δεν περάσουμε ποτέ με «κόκκινο» ή δεν παραβιάσουμε ποτέ το «STOP», δεν πρόκειται να δώσουμε ούτε 1 ευρώ.

Θα επαναλάβω, όμως, και κάτι άλλο. Αν συμφωνήσουμε, εδώ μέσα στη Βουλή, το πρόστιμο για το «κόκκινο» ή για το «STOP» να το κάνουμε 1 ευρώ, τι θα γίνει; Θα βγούμε όλοι το βράδυ στα τηλεοπτικά παράθυρα, θα πανηγυρίζουμε και θα λέμε «δόξα τω Θεώ, τώρα που το πρόστιμο έγινε 1 ευρώ, μπορούμε όλοι να περνάμε με κόκκινο»;

Το θέμα δεν είναι να μην περνούμε με «κόκκινο» επειδή το πρόστιμο είναι αυστηρό. Το θέμα είναι να μην περνούμε με «κόκκινο», γιατί θα σκοτώσουμε κάποιον άλλον ή θα σκοτωθούμε εμείς. Εξάλλου, το μεγαλύτερο πρόστιμο είναι η απώλεια της ζωής, δεν είναι τα ευρώ.

Πάντως, αν θέλετε, δεν νομίζω ότι υπάρχει αντίρρηση να μειώσουμε τα πρόστιμα και να τιμωρούμε τους παραβάτες με αφαίρεση του διπλώματος. Κάτι που δεν θα πονέσει τις οικογένειες των παιδιών που θα πληρώσουν το πρόστιμο -αντί να το πληρώσει το παιδί- αλλά θα τιμωρηθεί το ίδιο το παιδί. Και μάλιστα οι γονείς μπορεί να το χαρούν που το παιδί τους δεν θα οδηγήσει το μηχανάκι ή το αυτοκίνητό του για μερικές ημέρες.

Επίσης, δεν έχουμε αντίρρηση σε ακραίες περιπτώσεις, να υποχρεώνουμε όσους κάνουν περιέργες και επικίνδυνες παραβάσεις, να ξαναδίνουν εξετάσεις!

Πολύ σωστό είναι ένα μέρος από τα χρήματα των προστίμων -τα οποία τώρα πηγαίνουν όλα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση- να πηγαίνουν στην εκστρατεία ενημέρωσης των πολιτών, που έλεγα προηγουμένως και στα Κέντρα Αποκατάστασης.

Επειδή, όμως, ο ρόλος μας εδώ δεν είναι να «χαϊδεύουμε αυτιά» και να φαινόμαστε αρεστοί στα κόμματά μας και στους ψηφοφόρους μας, θα τονίσω ότι: Όποιες ποινές και να προβλέπει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Ό,τι και να κάνει ο Υπουργός Μεταφορών. Ό,τι και να κάνουμε εμείς -ως πολιτικοί και ως πολίτες- δεν θα πετύχουμε το στόχο μας, που είναι η μείωση

των τροχαίων δυστυχημάτων και των θυμάτων, αν δεν γίνουν και πολλά άλλα.

Πρώτα από όλα, πρέπει να υπάρχει καθημερινή ουσιαστική αστυνόμευση από ενημερωμένους και ευαισθητοποιημένους τροχονόμους, που θα κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους. Πρέπει να βελτιωθεί η σήμανση. Πρέπει να υποχρεωθούν οι κατασκευαστές να επισκευάζουν με δικά τους χρήματα τις κακοτεχνίες που κάνουν στους δρόμους. Να γίνει ενημέρωση των δικαστών στη νέα τεχνολογία, γιατί πολλοί από αυτούς δεν είναι σωστά ενημερωμένοι. Χάρηκα που είπε ο Υπουργός Δικαιοσύνης ότι θα το κάνει. Να υπάρχουν διασώστες και όχι απλοί τραυματιοφορείς μέσα στα ασθενοφόρα. Να οργανωθούν τα Τμήματα Επείγοντων Περιστατικών στα νοσοκομεία γιατί φθάνει κάποιος εκεί και αν δεν τον παραλάβουν αμέσως για να τον εξετάσουν και να τον στείλουν εκεί που πρέπει, θα πεθάνει. Πρέπει επίσης, να γίνονται σωστά -από επιτροπές- οι ιατρικές εξετάσεις των οδηγών.

Κάτι που μπορούμε να κάνουμε αργότερα είναι να υπογράψουν οι μηχανικοί για τις δουλειές που κάνουν στο αυτοκίνητό μας -όπως υπογράφουν οι μηχανικοί των αεροπλάνων- για να έχουν και αυτοί ευθύνη αν κάτι δεν πάει καλά.

Να γίνει ερθολογισμός των ορίων ταχύτητας -γιατί η Τροχαία πάει και στήνεται στους επαρχιακούς δρόμους, όπου κάποιος ανόητος έχει βάλει ένα όριο ταχύτητας των είκοσι ή τριάντα χιλιομέτρων και μας γράφει για να παρουσιάσει έργο. Αυτά-τα πολύ χαμηλά- όρια ταχύτητας, όμως, πρώτον μας κάνουν με το ζόρι παραβάτες και δεύτερον μας μαθαίνουν να αδιαφορούμε για όλα τα σήματα. Οπότε πάμε κάπου αλλού -όπου κάποιος θα έχει μελετήσει ότι πρέπει να πάμε με 70 χιλιόμετρα- αλλά εμείς συνηθισμένοι ότι αυτά τα βάζουν κάποιοι ανόητοι, θα περάσουμε με εκατόν πενήντα χιλιόμετρα.

Είναι παλαβό, επίσης, ότι εκεί μας γράφουν όταν πηγαίνουμε με είκοσι και τριάντα χιλιόμετρα πάνω από το όριο των είκοσι χιλιομέτρων, ενώ, μέσα στην πόλη, μπορούμε να κινηθούμε όλοι με πενήντα, εβδομήντα, ογδόντα ή εκατό χιλιόμετρα -ακόμα και έξω από τα σχολεία- χωρίς να μας ελέγχει κανένας.

Και δεν είναι περιέργο το γεγονός ότι, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, το 82% των τροχαίων δυστυχημάτων γίνεται μέσα στις πόλεις και μόνο 5% στους εθνικούς δρόμους.

Όμως, εμείς θυμόμαστε μόνο τα δυστυχήματα που έχουν πολλούς νεκρούς. Όλοι μας θυμόμαστε το δυστύχημα που έγινε στο Μαλιακό, όπου σκοτώθηκαν δέκα άνθρωποι. Όμως, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τροχαίας, από τότε που σκοτώθηκαν στο Μαλιακό οι δέκα άνθρωποι μέχρι σήμερα, έχουν σκοτωθεί δύο χιλιάδες εκατό άνθρωποι μέσα στις πόλεις. Μόνο που μέσα στις πόλεις δεν τους μετρούμε και δεν δίνουμε καμία σημασία, γιατί σκοτώνονται ένας-ένας. Λες και έχει καμία διαφορά αν το παιδί μας σκοτώθηκε μόνο του ή μαζί με δέκα άλλα.

Βεβαίως, η αστυνόμευση είναι θέμα άλλου Υπουργείου, αλλά θα έπρεπε κάποια στιγμή -για να συνετιστούμε- να μας λέει η Αστυνομία τις πραγματικές αιτίες των τροχαίων δυστυχημάτων. Να μας λέει δηλαδή ότι αυτός που σκοτώθηκε ήταν μεθυσμένος, δεν φορούσε τη ζώνη και το κράνος του, δεν φορούσε τα γυαλιά του κλπ., ώστε να ξέρουμε τις πραγματικές αιτίες, να παίρνουμε τα μέτρα μας, να βάζουμε το μυαλό μας να δουλεύει και να μη χρειάζεται να φθάσουμε στα πρόστιμα και στις ποινές.

Πρέπει να σας πω, επίσης, πως ό,τι και να προβλέπει ο Κ.Ο.Κ. δεν θα γίνει τίποτα, αν δεν συσταθεί αυτός ο φορέας που θα ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με την οδική ασφάλεια και, φυσικά, αν δεν λειτουργήσει η Μόνιμη Διακομματική Επιτροπή της Βουλής, -που έχει συμφωνήσει η Πρόεδρος εδώ και περίπου δυο χρόνια- για την οποία έδειξαν ενδιαφέρον Βουλευτές από όλα τα Κόμματα.

Και επειδή μίλησα για όλα τα κόμματα, επιτρέψτε μου να επαναλάβω μια πολύ προσωπική τοποθέτηση. Ως δημοσιογράφος, ασχολήθηκα συστηματικά με την οδική ασφάλεια και μάλιστα στις εκπομπές μου -για πολλά χρόνια στην τηλεόραση και στο ραδιόφωνο- επεσήμαινα και καυτηρίαζα τα στραβά και αστεία των δρόμων. Όμως, δεν περιορίστηκα μόνο στην κριτική.

Επειδή πραγματικά με ενδιέφερε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια, πήρα μέρος σε αμέτρητες συζητήσεις και επιτροπές και συνεργάστηκα με πολλούς Υπουργούς του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Με τον κ. Βερελή, με τον κ. Στρατάκη, με τον κ. Μαντέλη, με τον κ. Χρυσόχοϊδη και με τον κ. Ρωμαιο. Συνεργάστηκα με πολλούς Υπουργούς του ΠΑ.ΣΟ.Κ., όπως συνεργάζομαι τώρα με Υπουργούς της Νέας Δημοκρατίας και όπως θα συνεργάζομαι αύριο από οποιαδήποτε θέση, με οποιαδήποτε κυβέρνηση και με οποιοδήποτε Υπουργό. Γιατί πιστεύω πως, όταν σκοτώνεται ένα παιδάκι, δεν έχει καμιά σημασία αν ο πατέρας του έχει ψηφίσει Νέα Δημοκρατία, ΠΑ.ΣΟ.Κ., Κ.Κ.Ε., Συνασπισμό ή οποιοδήποτε άλλο κόμμα. Πιστεύω ότι εδώ δεν υπάρχουν κόμματα και χρώματα. Δεν υπάρχει άλλη πλευρά. Δεν μπορούμε να λέμε «εμείς και εσείς».

Εξάλλου, εγώ έχω δηλώσει, πολλές φορές, ότι δεν είναι δυνατόν μια ομάδα ανθρώπων να τα κάνει όλα σωστά και μια άλλη ομάδα ανθρώπων να τα κάνει όλα λάθος. Γιατί αυτό θα σήμαινε ότι αυτοί που ψηφίζουν τη μία ομάδα, το ένα κόμμα, - αυτό που τα κάνει όλα λάθος- είναι ανόητοι. Και εγώ δεν πιστεύω ότι οι μισοί Έλληνες είναι ανόητοι!

Είμαι, λοιπόν, σίγουρος πως αν συνεργαστούμε με στόχο την ασφάλεια όλων και αν δεν παρασυρθούμε σε κομματικές αντιπαραθέσεις, θα καταφέρουμε να παραδώσουμε ένα πολύ σωστό και αποτελεσματικό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Θα κλείσω με την παράκληση να γίνει δεκτή και η πρότασή μου να χαρίζουμε ένα κράνος σε καθένα που παίρνει άδεια οδήγησης μοτοσυκλέτας. Γιατί το κόστος αγοράς του κράνους -όταν γίνει διεθνής, διακρατικός διαγωνισμός- θα είναι πάρα πολύ μικρό, ενώ το όφελος από τους ανθρώπους που θα γλιτώσουν τη ζωή τους θα είναι πάρα πολύ μεγάλο.

Επαναλαμβάνω ότι έστω και ένα παιδάκι να σωθεί από την κοινή προσπάθεια για βελτίωση της οδικής ασφάλειας, θα μπορούμε όλοι να λέμε ότι κάναμε το καθήκον μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Τσιόκας, έχει το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ειλικρινά κάθε καλόπιστος πολίτης, όταν συζητά για ένα τόσο σημαντικό εθνικό και κοινωνικό θέμα, για το υπ' αριθμόν ένα θέμα κοινωνικής και εθνικής μίστιγας, δεν θα μπορούσε παρά να προσυπογράψει αυτές τις παρατηρήσεις που άκουσα από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, κ. Σταθάκη.

Όμως, εδώ δεν είμαστε μια λέσχη συζητήσεων. Εδώ δεν είμαστε ένα άθροισμα εκπροσώπων που κάνουμε συγκεκριμένες προσεγγίσεις, διαπιστώνουμε προβλήματα, αλλά από εκεί και πέρα δεν ευχόμεθα να λυθούν, υποδεικνύουμε τρόπους να λυθούν. Παίρνουμε αποφάσεις.

Είμαστε ένα πολιτικό όργανο που εκπροσωπούμε την ελληνική κοινωνία και ως τέτοιο οφείλουμε με συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και δεσμεύσεις να αναλαμβάνουμε δράσεις.

Τα θέματα οδικής ασφάλειας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σύνολο των χωρών της Ευρώπης αποτελούν υψηλή προτεραιότητα. Θα σας έλεγα ακόμη και στην πιο συντηρητική κυβέρνηση της Γαλλίας, ας πούμε, είναι το υπ' αριθμόν τρία θέμα της πολιτικής ατζέντας του προγράμματος του κόμματος που κυβερνά. Θέλω να υπογραμμίσω ότι οι χώρες της Ευρώπης αυτή την περίοδο, που εμείς ανοίγουμε το θέμα της οδικής ασφαλείας, θέτουν ως στόχο μηδενικά ατυχήματα. Αυτός είναι ο πολιτικός τους στόχος. Στη βάση αυτή οικοδομούν προγράμματα. Γιατί η οδική ασφάλεια συνδέεται με την ποιότητα ζωής, συνδέεται με την ασφάλεια του κάθε πολίτη και της κάθε οικογένειας, συνδέεται με το περιβάλλον, αντανακλά στο τέλος-τέλος τον πολιτισμό μας.

Γι' αυτό είναι σημαντικό να θυμηθούμε όλοι εδώ ότι η χώρα μας κατέχει την τελευταία θέση στους δείκτες οδικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης των δεκαπέντε χωρών και την προτελευταία στους δείκτες οδικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης των είκοσι επτά χωρών που είναι σήμερα.

Με βάση αυτά τα στοιχεία, αυτό που είναι συγκλονιστικό και θέλω να το φέρω στη μνήμη σας, είναι το εξής: Έχουμε με βάση τα επίσημα στοιχεία που δίνει η Κυβέρνηση, χίλιους εξακόσιους νεκρούς το χρόνο από οδικά ατυχήματα. Ξέρετε τι σημαίνει χίλιους εξακόσιους νεκρούς; Ένα χωριό ολόκληρο εξαφανίζεται το χρόνο στη χώρα μας. Ξέρετε τι σημαίνει χίλιους εξακόσιους νεκρούς; Σημαίνει ότι έχουμε πέντε θανάτους την ημέρα μέσο όρο από οδικά ατυχήματα. Ξέρετε τι σημαίνει σύμφωνα με μελέτες των πανεπιστημίων στην οικονομία χίλιοι εξακόσιοι νεκροί, πέρα από την ανθρώπινη θλίψη, την καταστροφή, την ανθρώπινη ζωή, την αξία ζωής κ.λπ.; Σημαίνει για την οικονομία επιβάρυνση πάνω από 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Γι' αυτό σε όλες τις σύγχρονες και οργανωμένες κοινωνίες η εφαρμογή μέτρων για την αύξηση της οδικής ασφάλειας αποσκοπεί στη συστηματική πρόληψη για τη μείωση των οδικών ατυχημάτων, στην αντιμετώπιση των συμβάντων όταν αυτά συμβούν και στην έγκαιρη υποστήριξη των ατόμων που συμμετείχαν σ' αυτά. Δηλαδή ενεργοποιείται ένα ολόκληρο σύστημα.

Με βάση αυτή τη στόχευση για τη χώρα μας, για την Ελλάδα, που έχει ένα δεδομένο διοικητικό σύστημα, με το υφιστάμενο διοικητικό πλαίσιο αποτελεί κρίσιμη αναγκαιότητα και όχι πολυτέλεια ο συντονισμός όλων των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάληψη πρωτοβουλιών και για την εφαρμογή μέτρων στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου σχεδίου.

Άρα, για μας το πολιτικό πρόβλημα που καλείται το Κοινοβούλιο και η Κυβέρνηση να απαντήσει, είναι πώς συντονίζει ένα σύνολο δυνάμεων και πώς διατυπώνει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για να απαντήσει στο πρόβλημα.

Για πρώτη φορά η χώρα μας, θέλω να θυμίσω, τόλμησε την περίοδο 2001-2004 να ασχοληθεί με το πρόβλημα συντονισμένα. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, στις αρχές της δεκαετίας, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. εκπόνησε και εφάρμοσε το πρώτο ολοκληρωμένο πενταετές στρατηγικό σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας. Κι αυτό έφερε συγκεκριμένα αποτελέσματα. Είναι το περίφημο πρόγραμμα «Καθ' οδόν». Τι έκανε; Διατύπωσε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο και ενέπλεξε τα σημαντικά Υπουργεία σε ενιαίο βηματισμό. Ενεπλάκη το Υπουργείο Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., ενεπλάκη το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και το Υπουργείο Πρόνοιας. Αυτά όλα με μια σχετική καμπάνια, με μια σχετική ενημέρωση και με μια συστηματικοποίηση των πρωτοβουλιών δημιούργησε τα πρώτα θετικά αποτελέσματα.

Θέλω να σας θυμίσω ότι ο αριθμός των νεκρών το 1998 ήταν δύο χιλιάδες εκατόν ογδόντα δύο με τα τυπικά στοιχεία που δίνει σήμερα το κράτος. Μετά την εφαρμογή του προγράμματος στο τέλος δηλαδή του 2003 αρχή 2004, ο αριθμός των νεκρών μειώθηκε κατά 20%, φθάσαμε δηλαδή στους χίλιους εξακόσιους και τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 33%.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι το πρόβλημα δεν είναι πρόβλημα προστίμων, αλλά είναι συστηματικής, μόνιμης και σταθερής πολιτικής για την οδική ασφάλεια. Αυτό είναι το πρόβλημα. Όταν, λοιπόν, τέλειωσε το πρώτο πρόγραμμα «Οδική Ασφάλεια 2001-2004» και ανέλαβε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας την ευθύνη, το σχέδιο αυτό εγκαταλείφθηκε. Όχι μόνο εγκαταλείφθηκε, αλλά δεν αντικαταστάθηκε. Το αποτέλεσμα; Τρία χρόνια μετά την ανάληψη της κυβερνητικής ευθύνης από τη Νέα Δημοκρατία, οι πολιτικές για τα θέματα οδικής ασφάλειας έχουν εγκαταλειφθεί. Αδράνεια, αποσπασματικότητα, εντυπωσιασμοί μιας χρήσης και εισπρακτικές λογικές είναι ο απολογισμός της Νέας Δημοκρατίας.

Ειδικότερα δεν διατυπώθηκε κανένα, μα κανένα -υπογραμμιζω- συλλογικά εγκεκριμένο νέο σχέδιο οδικής ασφάλειας. Γι' αυτό και έχουμε στασιμότητα και τυπικά στην πράξη αύξηση των τροχαίων. Από τα χίλια εξακόσια θανατηφόρα ατυχήματα που τυπικά, επιμένω, έχουμε το χρόνο στη χώρα μας, παρέμειναν χίλια εξακόσια από το 2004 και μετά χίλια εξακόσια ογδόντα, χίλια εξακόσια ενενήντα. Και να σκεφθείτε ότι σ' αυτό το νούμερο δεν προσθέτουμε όσους πάνε στα νοσοκομεία τραυματισμένοι βαριά και ενδεχομένως καταλήγουν σε θάνατο μετά από δύο - τρεις μέρες. Αυτοί δεν συμπεριλαμβάνονται στα στατιστικά στοιχεία που σας αναφέρω, για να καταλάβετε πόσο μεγάλης σημασίας είναι το θέμα.

Το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής μένει αναξιοποίητο. Η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει στην πράξη αδρανοποιηθεί. Ξέρετε ποιος είναι πρόεδρος της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας; Ο κ. Σταθάκης, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Πείτε μου γιατί δεν λειτουργεί αυτή η επιτροπή. Έπρεπε να συμμετέχουν σαράντα τέσσερα άτομα και να συνεδριάζει. Γιατί δεν λειτουργεί; Να σας πω γιατί; Διότι δεν ενεργοποιείται η διυπουργική. Και να πούμε γιατί δεν ενεργοποιείται η διυπουργική, αυτή η οποία θα αναλάβει το συντονισμό των δράσεων; Γιατί δεν έχει λύσει ακόμη η Νέα Δημοκρατία το πρόβλημα ποιος θα είναι ο πρόεδρος της επιτροπής. Θα είναι ο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ή ο Υπουργός Μεταφορών; Αυτό είναι το πολιτικό πρόβλημα της Νέας Δημοκρατίας. Δεν τους ενδιαφέρει να ασχοληθούν με την ουσία. Τρία χρόνια τώρα ασχολούμαστε με το ποιος θα είναι πρόεδρος της διυπουργικής. Οι άλλες χώρες πώς το έχουν λύσει; Παρά τω Πρωθυπουργώ. Με ευθύνη του Πρωθυπουργού συντονίζονται τα θέματα οδικής ασφάλειας στις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Τα πορίσματα των επιστημονικών και κοινωνικών φορέων πάνω στα θέματα αυτά και στα ευρήματα; Έχουν γίνει λάστιχο. Πάρτε τη μελέτη του Τ.Ε.Ε., πάρτε τις προτάσεις του Τ.Ε.Ε., πάρτε τις προτάσεις των συγκοινωνιολόγων. Άλλα λένε, άλλα κάνετε. Δεν υπάρχει ενιαία και συστηματική χρηματοδότηση πολιτικών πρόληψης, πολιτικών παιδείας, πολιτικών υγείας, ούτε υπάρχουν ανάλογες υλικοτεχνικές υποδομές.

Οι εξαγγελίες του Πρωθυπουργού, μετά τα θανατηφόρα ατυχήματα στα Τέμπη και στο Μαλιακό, έμειναν κενό γράμμα. Τώρα, ποια είναι η επιλογή σας; Όσο πιο μεγάλο πρόστιμο, λέει, βάλουμε, τόσο θα τους συνεντίζουμε. Αν είναι έτσι, τότε η απάντηση είναι: δηλαδή όποιος έχει περισσότερα λεφτά, έχει μεγαλύτερη ασυλία στους θανάτους ή θέλουμε μέσα από την αύξηση των χρηματικών προστίμων -και όχι των ποινών- να οδηγήσουμε και σε μία ακόμη εστία διαφθοράς και συναλλαγής, αφού το ύψος θα είναι τέτοιο που εύκολα θα πιέζονται και οι ελεγκτές και οι ελεγχόμενοι, κάτω από το τραπέζι, να λύνουν αυτά τα προβλήματα;

Είναι, λοιπόν, αποσπασματικό το σχέδιο νόμου και είναι και ψευδεπίγραφο, γιατί έχει μόνο εισπρακτικό χαρακτήρα. Δεν απαντάει σε σχέδιο, δεν κινητοποιεί το σύνολο των δυνάμεων, δεν εμπλέκει όλους τους φορείς, δεν καλλιεργεί μήνυμα σιγουριάς. Στην ουσία πρόκειται για εντυπωσιασμό της τελευταίας στιγμής. Τρία χρόνια μετά αποφάσισε η Κυβέρνηση ότι θα πρέπει κάτι να κάνει.

Κατηγορούμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση -είναι αυτό που είπαμε και στην επιτροπή- ότι δεν έκανε καινούριο Κ.Ο.Κ., αλλά έναν τιμοκατάλογο για εστιατόρια πολυτελείας. Αυτός ο τιμοκατάλογος δεν αφορά ούτε την ασφάλεια του πολίτη, ούτε και την προοπτική του, γιατί δεν δεσμεύεται ακόμα στην εκδοχή που προτείνει για τη συνέπεια και τη συνέχεια.

Θέλω να πω στον κύριο Υπουργό ότι οι Έλληνες σκοτώνονται στους δρόμους όχι επειδή τα πρόστιμα είναι χαμηλά, αλλά επειδή είναι ακόμα πεισμένοι ότι η παραβατικότητά τους δεν θα καταγραφεί και δεν θα έχει συνέπειες για τους ίδιους. Για παράδειγμα, το πρόστιμο για την παραβίαση του κόκκινου σήμερα είναι τριακόσια τριάντα τέσσερα ευρώ. Με τη δική σας πρόταση θα γίνει επτακόσια ευρώ και όμως πολλοί οδηγοί παραβιάζουν το κόκκινο, όχι επειδή διαθέτουν υψηλά εισοδήματα, αλλά γιατί αγνοούν ότι είναι σήμερα υψηλό το πρόστιμο ή γιατί είναι πεισμένοι ότι η παραβίασή τους δεν θα τιμωρηθεί. Θα βρουν τρόπο να τη διαγράψουν.

Άρα λοιπόν, η θέση μας είναι ότι το πρόβλημα της φρίκης της ασφάλτου στη χώρα είναι πρόβλημα σχεδίου που πρέπει να εφαρμόζεται με συνέπεια και συνέχεια. Είναι πρόβλημα συστημικότητας και ανάληψης ευθυνών από την πολιτεία.

Θέση μας είναι ότι χρειάζεται διαρκώς ο εμπλουτισμός του Κ.Ο.Κ.. Είναι ανάγκη ο Κ.Ο.Κ., σε σταθερές περιόδους, να ανανεώνεται με βάση όμως όχι την εμπειρία κάποιων υπαλλήλων, αλλά με βάση σταθερές μελέτες επιστημονικών φορέων -είτε είναι συγκοινωνιολόγοι είτε είναι το Τ.Ε.Ε.- που να δείχνουν προς τα πού πρέπει να συστηματικοποιούμε την αυστηρότητα των ποινών.

Το ερώτημα για μας είναι απλό. Μήπως με τον παλιό Κ.Ο.Κ., αν εφαρμόζονταν συστήματα σταθερής και αξιόπιστης εφαρμογής, δεν θα είχαμε μείωση ατυχημάτων; Η οδική ασφάλεια λοιπόν είναι πολύ σοβαρή υπόθεση για να αντιμετωπίζεται με την ελαφρότητα και την προχειρότητα που προσδιορίζεται μέσα από το νέο Κ.Ο.Κ..

Θέλω να σας εξηγήσω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, ότι δηλαδή η χώρα μας σήμερα στο μέσο όρο όλων των προηγμένων χωρών της Ευρώπης έχει αριθμό νεκρών και τραυματιών τρεις φορές παραπάνω. Εμείς στα εκατό χιλιάδες αυτοκίνητα έχουμε σαράντα τέσσερις νεκρούς. Δεν υπάρχει άλλη ευρωπαϊκή χώρα που να έχει τόσους νεκρούς σε τόσα αυτοκίνητα. Αμέσως μετά, υπάρχουν χειρότερες εκδοχές από μας, που είναι η Τουρκία και το Μαρόκο, καμία άλλη χώρα. Η Τουρκία στα εκατό χιλιάδες αυτοκίνητα έχει ενενήντα πέντε νεκρούς και το Μαρόκο στα εκατό χιλιάδες αυτοκίνητα έχει διακόσιους είκοσι εννέα νεκρούς. Όλες οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες με πρώτη τη Σουηδία, στα εκατό χιλιάδες αυτοκίνητα έχουν δέκα με δεκατρείς νεκρούς. Εκεί κινούνται, εκεί είναι ο μέσος όρος τους.

Αντί λοιπόν να δούμε αυτά τα ζητήματα και το πώς αντιμετωπίζονται, η Νέα Δημοκρατία δεν προσπαθεί καν να συγκαλύψει τον εισπρακτικό χαρακτήρα. Το σχέδιο νόμου, μεταξύ των άλλων, προβλέπει και έκπτωση 50% σε όσους καταβάλλουν το πρόστιμο εντός δέκα ημερών. Δηλαδή αν το καταβάλλεις εντός δέκα ημερών, το εφτακοσάρι δεν ισχύει, μειώνεται. Αυτός είναι παραδειγματισμός ποινής;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Το πρόβλημα όμως είναι ακόμα χειρότερο για τη χώρα μας. Θέλω να υπενθυμίσω στο Σώμα ότι το 1/3 των νεκρών από οδικά ατυχήματα στη χώρα μας αφορά πεζούς. Το σχέδιο νόμου δεν προβλέπει τίποτα γι' αυτό, δεν κάνει καμία μνεία. Το 41% των νέων παιδιών στις πόλεις χάνουν τη ζωή τους από τα τροχαία και γι' αυτό το σχέδιο νόμου δεν προβλέπει τίποτα.

Θέλω να σας πω ότι στις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες για κάθε νεκρό υπάρχει ένας συντελεστής οδικής ασφάλειας και χρηματοδότησης. Η Αμερική παραδείγματος χάρι για κάθε νεκρό που έχει το χρόνο δίνει 3.500 ευρώ επένδυση για υποδομές και οι ευρωπαϊκές χώρες περίπου 2.000 ευρώ. Η Ελλάδα δεν δίνει δεκάρα τσακιστή για να στήσει υποδομές.

Πάρα πολλά ατυχήματα γίνονται στις ισόπεδες και σιδηροδρομικές διαβάσεις. Το τρένο σε όλον τον κόσμο είναι το πιο ασφαλές μέσο. Λένε ότι είναι επτά φορές πιο ασφαλές από το αυτοκίνητο. Στην Ελλάδα έχει γίνει το πιο επικίνδυνο. Γιατί άραγε; Θα σας πω ένα παράδειγμα. Σε αντίθεση με την πρόσφατη νομολογία του Αρείου Πάγου που αποδίδει μερίδιο ευθύνης στον Ο.Σ.Ε. για τις αφύλακτες διαβάσεις, το νομοσχέδιο λέει ότι ο Ο.Σ.Ε. απαλλάσσεται ότι δεν φέρει ευθύνη για τις αφύλακτες διαβάσεις. Όλη η ευθύνη πηγαίνει στον οδηγό.

Το σχέδιο νόμου έχει και θετικές διατάξεις, αυτή για τις λεωφορειολωρίδες, το ότι βάζει ευθύνες και στο συνοδηγό για το ότι δεν χρησιμοποιεί τη ζώνη, αλλά δεν απαντάει στο πρόβλημα, γι' αυτόν το λόγο εμείς διαφωνούμε με τη λογική να αυξάνονται ή να μειώνονται τα πρόστιμα ανάλογα με τα προσδοκώμενα έσοδα του κράτους.

Διαφωνούμε με την αποσπασματικότητα. Γι' αυτό καταψηφίζουμε όχι απλώς το σχέδιο νόμου, αλλά το ότι δεν υπάρχει τρία χρόνια πολιτική. Η χώρα μας χρειάζεται μια πολιτική για την οδική ασφάλεια. Ο Κ.Ο.Κ. αποτελεί ένα από τα σημαντικά εργαλεία για την προστασία των πολιτών. Αλλά τι χρειάζεται για να υλοποιηθεί ένας ΚΟΚ; Χρειάζεται ένα φορέα αξιόπιστο, αντιπροσωπευτικό, τύπου ινστιτούτου με μόνιμες και διαρκείς μελέτες...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ συντομεύετε. Σας έδωσα ήδη ένα λεπτό. Σας προειδοποιώ να μην πάρετε παραπάνω.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σας ευχαριστώ.

Οι προτάσεις μας είναι καθαρές. Χρειάζεται να ιδρυθεί ένας φορέας - ινστιτούτο που θα μελετά και θα ελέγχει. Χρειάζεται άμεση συγκρότηση και λειτουργία της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Χρειάζεται ενίσχυση της διυπουργικής επιτρο-

πής με πόρους. Χρειάζεται ένας Κ.Ο.Κ. απλός εύχρηστος και σύγχρονος. Χρειάζεται κατηγοριοποίηση του συνόλου του οδικού δικτύου της χώρας. Χρειάζεται χρηματοδότηση και υλοποίηση των μεγάλων έργων που θα βοηθήσουν την οδική ασφάλεια.

Θέση μας είναι ότι τόσο το ύψος του χρηματικού προστίμου όσο και οι πρόσθετες διοικητικές κυρώσεις, μέσα από το *point system*, θα πρέπει να έχουν προληπτικό, προστατευτικό και παιδαγωγικό χαρακτήρα. Χρειάζομαστε σύγχρονα κλιμακούμενη, αναμόρφωση του συστήματος ποινών στην κατεύθυνση των συχνών ελέγχων, των αυστηρών ποινών και των κλιμακούμενων προστίμων. Εμείς πιστεύουμε ότι χρειάζεται ριζική αλλαγή του τρόπου είσπραξης των χρηματικών προστίμων, με σκοπό να υπάρχει η ελάχιστη δυνατή επέμβαση εξωτερικών παραγόντων.

Εμείς θεωρούμε ότι το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα σοβαρό εθνικό θέμα που χρειάζεται εθνική συναίνεση, χρειάζεται πολιτική διαβούλευση, χρειάζεται ενιαία στόχευση. Γι' αυτό και κάνουμε μια έκκληση. Ελάτε να ενεργοποιήσουμε αυτούς τους θεσμούς, να συμφωνήσουμε σε ένα ενιαίο σχέδιο με 50% στόχο μείωσης των θανάτων στην υπόλοιπη τετραετία. Ελάτε να το «περπατήσουμε» μαζί για να παράξουμε ένα κλίμα ασφάλειας, ένα κλίμα σιγουριάς στον Έλληνα πολίτη, στην ελληνική οικογένεια.

Είμαστε έτοιμοι να προχωρήσουμε σ' αυτή την κατεύθυνση και για μας στο δικό μας πρόγραμμα, στο πρόγραμμα του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τα θέματα της οδικής ασφάλειας θα αποτελούν υψηλή, μόνιμη, σταθερή προτεραιότητα των πολιτικών μας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας ευχαριστούμε πολύ.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα πως η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Σύσταση Αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους Ελληνικούς Αερολιμένες και άλλες διατάξεις».

Επίσης, σας γνωρίζω ότι από τα Άνω Δυτικά Θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην Έκθεση με θέμα «Ο Ελληνισμός στη Διασπορά 15ος – 21ος αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής, 34 μαθητές και μαθήτριες και 3 συνοδοί - καθηγητές από το Β' Γυμνάσιο Λαυρίου.

Τους υποδεχόμαστε με πολύ χαρά.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεχίζουμε με την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ελπίδα Παντελάκη.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές στην Επιτροπή έγινε πραγματικά πολύ μεγάλη συζήτηση και αυτό που κατάλαβα και μετά την εισήγηση του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, της Κυβέρνησης, είναι ότι έχει πειστεί γιατί έχει καταλάβει ο κόσμος πολύ καλά τι γίνεται μ' αυτή την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Βγείτε στον δρόμο να τους πείτε αυτός ο Κώδικας που φτιάχνετε αν γίνεται για το καλό μας, αν γίνεται για να συνειδητοποιήσουμε ότι πρέπει να οδηγούμε σωστά, να δούμε τι θα σας απαντήσει ο κόσμος. Θα σας απαντήσει κάτι πάρα πολύ απλό. Ότι το επίκεντρο αυτού του Κώδικα είναι ο εισπρακτικός τους χαρακτήρας.

Πριν έρθω σ' αυτό, θέλω να πω το εξής: Μπήκε η πρόταση για άλλη μια φορά εδώ. Μπήκε και στην Επιτροπή. Εμείς ως Κομμουνιστικό Κόμμα δεν συμφωνήσαμε. Γιατί ειπώθηκε από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας ότι συμφώνησαν όλα τα κόμματα να γίνει διακομματική επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι οι παλιοί εδώ πρέπει να το θυμάστε, τέτοια διακομματική επιτροπή υπήρξε για τα ζητήματα οδικής ασφάλειας το 1996, στην οποία βεβαίως συμμετείχε και το κόμμα μας.

Τα πορίσματα αυτής της επιτροπής ήταν ομόφωνα, τότε, για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα. Έχω εδώ την ομόφωνη απόφαση της επιτροπής για τα ζητήματα για τα οποία χτύπαγε το καμπανάκι, λέγοντας ότι δεν πάει

άλλο. Έβαλε ζητήματα, που έπρεπε να γίνουν και με την έννοια του επείγοντος, αμέσως και με την έννοια των μακροπρόθεσμων στόχων.

Εδώ, επομένως, υπάρχουν συγκεκριμένα ζητήματα, που πρέπει να απαντηθούν, να γίνει ένας απολογισμός και μία εκτίμηση για το τι έγινε για όλα αυτά. Αυτό που έγινε από το 1996 μέχρι σήμερα, είναι ότι τα πράγματα προχώρησαν με ρυθμούς χελώνας. Δεν χρειάζεται να επαναλάβω και εγώ τα στοιχεία που δώσατε εσείς για τη δραματική κατάσταση που υπάρχει με το φόρο αίματος στην άσφαλτο, από τα οποία φαίνεται ότι ιδιαίτερα είναι νέοι άνθρωποι, δεκαοκτώ έως είκοσι τεσσάρων ετών.

Βεβαίως, για το παιδάκι που σκοτώνεται δεν μετράει εάν ο μπαμπάς του είναι ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή Νέα Δημοκρατία. Βεβαίως δεν μετράει εάν είναι πράσινοι ή μπλε, αλλά εδώ υπάρχουν και συγκεκριμένες πολιτικές ευθύνες. Πείτε μου για το φόρο αίματος που έχει χυθεί στο Πέταλο του Μαλιακού. Βεβαίως δεν φταίει εάν ο μπαμπάς από το ένα παιδάκι ήταν ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ο άλλος Νέα Δημοκρατία, όμως υπάρχουν σοβαρές, εγκληματικές πολιτικές ευθύνες γι' αυτή την κατάσταση, για τα παιδιά που δεν τα έχουν οι γονείς τους αυτή τη στιγμή στα σπίτια τους. Ότι και να πούμε, λοιπόν, είναι συγκεκριμένες οι πολιτικές ευθύνες.

Και δεν φτάνει που έχουν συμβεί όλα αυτά, δεν παίρνετε και συγκεκριμένα μέτρα και κάνετε σκόντο. Για ένα ζήτημα που πονάει, για ένα ζήτημα που είναι πραγματικά ζήτημα ζωής ή θανάτου, θέλετε να μαζέψετε χρήματα. Αυτό είναι.

Καταθέτω και για τα Πρακτικά της Βουλής το Πόρισμα.

(Στο σημείο αυτή η Βουλευτής κ. Ελπίδα Παντελάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν πόρισμα, το οποίο βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματειάς της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Εμείς συμμετέχουμε στη Διακομματική Επιτροπή, εάν δημιουργηθεί, αλλά θα ξεκινήσουμε από το 1996, από αυτά που έχει πει, γιατί οι νέες μελέτες που υπάρχουν σήμερα, όπως παραδείγμα η ανάπτυξη του στρατηγικού σχεδίου για την οδική ασφάλεια 2006-2010, ακούστε πώς καταλήγει για την έρευνα των αιτιών των οδικών ατυχημάτων: «Η αβεβαιότητα στην έρευνα για την οδική ασφάλεια συνδέεται κυρίως με την ερμηνεία των αποτελεσμάτων. Πρέπει να επισημανθεί ότι πολλές φορές η επικέντρωση σε στατιστικές λεπτομέρειες, παρεμποδίζει τη διεξαγωγή σωστών συμπερασμάτων».

Αυτό που κράτησα μέσα από όλη αυτή την ιστορία για τα ζητήματα που αφορούν την εκπαίδευση, είναι ότι μπορούν να δοθούν οικονομικά κίνητρα στις ασφαλιστικές εταιρείες, ώστε να μπορούν να αναλάβουν στις σχολές την εκπαίδευση των καθηγητών. Αυτό είναι το αποτέλεσμα. Άρα, είναι αυτό που έχει αποφασιστεί εδώ και χρόνια και για το οποίο έπρεπε να απολογηθεί η Αξιωματική Αντιπολίτευση σήμερα - αλλά αυτή κάνει κριτική στην Κυβέρνηση για το ότι δεν πήρε μέτρα - για το έκανε από το 1996 μέχρι το 2004. Και πρέπει να μας πει και η Κυβέρνηση βέβαια, τι έκανε από το 2004 μέχρι τώρα, γιατί δεν είναι σωστό να παίζουμε με τον πόνο του κόσμου. Εν πάση περιπτώσει, δεν κρίνεται κανείς από τις προθέσεις. Εγώ δεν θέλω να πω ότι η πρόθεσή σας δεν είναι αυτή που λέτε, αλλά με τις προθέσεις δεν συζητάμε εδώ και δεν νομοθετούμε, αλλά κρίνουμε από τις πράξεις.

Εάν, λοιπόν, πέφτει τόσο πολύ κλάμα για αυτό τον κόσμο, ο οποίος σήμερα είναι σε αναπηρικά καροτσάκια, ή για τις οικογένειες που έχουν στα σπίτια τους ανθρώπους οι οποίοι μετά από κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις είναι φυτά και τους έχουν πέντε και επτά χρόνια στα σπίτια τους, τα οποία έχουν κάνει νοσοκομεία, γιατί δεν παίρνετε μέτρα για να δημιουργήσετε κέντρα αποκατάστασης; Πιστεύω ότι είναι ντροπή απέναντι στους εργαζομένους, που παράγονται τον πλούτο αυτής της χώρας, να λέμε ότι από τα πρόστιμα αυτά ένα κομμάτι θα λύσει το πρόβλημα της αυτοδιοίκησης και το άλλο θα πάει για να γίνει κέντρο αποκατάστασης. Δικαιούται ο Έλληνας πολίτης που φορολογείται δυσβάσταχτα, όταν σπάσει το κεφάλι του και ανοίξει στα δύο να βρει μια μονάδα εντατικής θεραπείας εν ριπή οφθαλμού και όχι να την αναζητεί. Επομένως, η πράξη μιλάει από μόνη της για την αξιοπιστία του καθένα μας. Άρα,

είναι σαφέστατη η θέση και η άποψη της Κυβέρνησης.

Θα είμαι πολύ συγκεκριμένη για όλα τα ζητήματα. Εμείς βάζουμε το εξής ζήτημα: Η τροποποίηση του Κώδικα που έρχεται, έχει κατασταλτικό και εισπρακτικό χαρακτήρα και είναι και αντιεπισημημονικός, γιατί αντιμετωπίζει την παραβατικότητα, επικεντρώνοντας στην καταστολή και όχι στις αιτίες που είναι συνεκτίμηση των παραγόντων που συνθέτουν την οδική ασφάλεια. Παίρνει τη μία πλευρά των θεμάτων της οδικής ασφάλειας, που είναι μόνο ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Δεν πρέπει να υπάρχει Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας; Δεν πρέπει να υπάρχουν κανόνες; Δεν πρέπει να τιμωρούνται οι παραβάτες; Εμείς λέμε ναι, βεβαίως, αλλά αρχίζεις από το τέλος; Αυτό κάνει η Κυβέρνηση, αρχίζει από το τέλος με την καταστολή. Τι έχει αποδειχθεί από την εμπειρία της Ευρώπης; Ότι μόνο με την καταστολή λύθηκε το πρόβλημα; Γιατί ο Υπουργός στην Επιτροπή μας αριθμησης τα ακριβή πρόστιμα και είπε ότι είναι πολύ μεγαλύτερα από αυτά που βάζει η Κυβέρνηση. Έτσι θα πάμε δηλαδή; Αυτό είναι επιχείρημα;

Τι λέει το νομοσχέδιο; Κεντρική λογική του νέου νόμου είναι η θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας, που έχει αποτρεπτικό χαρακτήρα για τις παραβάσεις αυτές που σκοτώνουν. Εμείς λέμε το εξής, το οποίο θέσαμε και στην Επιτροπή, το λέμε και τώρα εδώ: Για μία παράβαση η οποία σκοτώνει, το θέμα είναι εάν θα τη διπλασιάσεις;

Δηλαδή, τι νοιάζει την Κυβέρνηση; Ο οδηγός που βρίσκεται στο αυτοκίνητο να μην περάσει το κόκκινο από φόβο μην τον δει ο τροχονόμος και πληρώσει την παράβαση; Μα το θέμα είναι ότι το πρόστιμο θα το βάλεις, αν έχει επιζήσεις κάποιος. Γιατί όταν κάποιος περνάει το κόκκινο, κάνει αντικανονικό προσπέ-
ρασμα, κάνει αυτές τις παραβάσεις –και συμφωνώ με αυτές τις δέκα παραβάσεις που έχετε βάλει, που πραγματικά σκοτώνουν-
είναι θέμα χρημάτων; Και γιατί λοιπόν, αφού είναι τόσο σοβαρό το πρόβλημα και δεν είναι εισπρακτικό, λέτε ότι αυτός που θα τα πληρώσει μέσα σε δέκα ημέρες με βάση το νόμο θα έχει τότε οικονομία 50%.

Δεν φτάνει όμως μόνο αυτό. Ανοίγετε το παράθυρο, για να αρχίσει ένας άλλος ρουσφετολογικός μηχανισμός: Όποιος γράφεται, να αρχίζει να ζητάει μέσα σε τρεις ημέρες κατανόηση και επιείκεια. Αυτή είναι η ιστορία.

Εμείς τι λέμε, Εμείς είμαστε πολύ πιο αυστηροί σε αυτά τα ζητήματα. Δεν είναι όμως οικονομικό το ζήτημα, γιατί η ζωή δεν απαιτείται με χρήματα. Πρέπει να υπάρχει τιμωρία, αλλά η τιμωρία είναι το τέλος. Εμείς το θέσαμε συγκεκριμένα και το ξαναθέτω τώρα. Εμείς λέμε: Τι είναι αυτό που πονάει περισσότερο; Είναι το πρόστιμο; Είναι ο αριθμός κυκλοφορίας; Είναι το δίπλωμα; Και λέμε εκεί να είμαστε ακόμη πιο αυστηροί.

Αλλά τι προτεínουμε στην Κυβέρνηση; Εμείς προτεínουμε να πάρει αμέσως πίσω το νομοσχέδιο που έρχεται με τη μορφή Κώδικα και να προχωρήσει σε μια τριμήνη εκστρατεία ενημέρωσης. Δεν είναι δυνατόν να συζητάμε για Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να έχουμε αφήσει στην πάντα το ζήτημα της εκπαίδευσης και το ζήτημα της ενημέρωσης όλων των πλευρών. Θα αναδείξω ορισμένες πλευρές στην πορεία της ομιλίας μου.

Γιατί δεν το κάνει αυτό η Κυβέρνηση; Να πείσει ότι εμείς το κάνουμε και αυτό. Να κάνει μια ενημέρωση, μέσα από τα Μέσα Ενημέρωσης. Και μάλιστα έχει αποδείξει ότι το 1996, όταν είχε γίνει μια καμπάνια, από τις μελέτες που έχει κάνει το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο είχαν μειωθεί τα ατυχήματα. Και δεν είναι μόνο αυτό. Είναι μια πλευρά, αλλά δεν κάνετε ούτε αυτό. Αφού ψηφίσετε τον Κώδικα, τότε θα κάνετε ενημέρωση, για να μάθει ο κόσμος να προσέχει, γιατί θα πληρώσει πρόστιμο.

Να προχωρήσει λοιπόν σε αυτό, να πάρει άμεσα μέτρα από αυτά που είναι υποχρεωμένη να πάρει, δηλαδή σημάνσεις, να φτιάξει δρόμους, όλα αυτά που είχε αναγγείλει στην Επιτροπή και έχουν συμφωνηθεί ομόφωνα. Δεν μιλά για το μακροπρόθεσμο σχέδιο. Και μετά να έρθει και να πει: Έ, τώρα θα σας τιμωρήσω με το να σας πάρω όχι δέκα ημέρες το δίπλωμα, επειδή δεν φοράτε ζώνη, αλλά για είκοσι ημέρες, για έναν μήνα. Όμως, είναι συνειδητή επιλογή της Κυβέρνησης να προχωρήσει έτσι.

Τι προσπαθεί να κάνει η Κυβέρνηση; Προσπαθεί να πάρει τα

περισσότερα χρήματα από τις ζώνες και τα κράνη. Είμαστε σαφείς. Και είναι η πολιτική της Κυβέρνησης. Δεν είναι μόνο ζήτημα του Υπουργείου, επειδή εμπλέκονται όλα τα Υπουργεία εδώ. Είναι εχθρική απέναντι στη νέα γενιά, στα νέα παιδιά. Προσπαθεί να τα προστατεύσει;

Ο κ. Σταθάκης έκανε αυτή την πρόταση και χαίρομαι γι' αυτό. Γιατί στην Επιτροπή άνοιξα πάρα πολύ το ζήτημα με τα κράνη και έτσι πείστηκαν και έκαναν αυτήν την πρόταση. Όμως είναι ευχής αυτά που είπε ο κ. Σταθάκης. Εμείς λέμε συγκεκριμένα 0% στο Φ.Π.Α.. Μας είπε ο Υπουργός ότι δεν μας το επιτρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Υπάρχει λύση που προτάθηκε από εσάς, από τον κ. Σταθάκη. Κάντε διακρατική συμφωνία λοιπόν να πάρετε τα κράνη.

Εδώ υπάρχουν τα «κράνη-μαϊμού». Ένας νέος άνθρωπος δεν έχει να δώσει 400 και 500 ευρώ να πάρει ένα κράνος, γιατί μπορεί να είναι το μισό απ' ό,τι κάνει μια μηχανή που έχει, και έτσι παίρνουν τα «κράνη- μαϊμού» και σκοτώνονται. Απαγορεύετε να υπάρχουν στην αγορά τέτοια κράνη. Κάντε ελέγχους. Αυτό είναι το ζήτημα. Και όχι να λέτε να μη φοράνε «κράνη-μαϊμού». Αυτά έχουν χρόνο λήξης τρία χρόνια. Να μην έρχεται λοιπόν από αυτό το Βήμα ο εισηγητής και να μας λέει για δωρεάν κράνη. Πάρτε μέτρα λοιπόν.

Επειδή είναι ζήτημα συνήθειας, είναι ζήτημα τρόπου ζωής και τρόπου οδήγησης η ζώνη, θα ξεχινείται από τα νέα παιδιά, δεν θα τη φοράνε και θα μαζεύετε χρήματα, τριακosoπενηντάρια και θα «αλλάξετε τα φώτα» του κόσμου. Αυτό είναι το ζήτημα. Έτσι οι εργαζόμενοι, οι πολίτες αυτής της χώρας, θα έχουν από τη μια πλευρά την τροχαία να τους «αλλάζει τα φώτα» με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στα άλλα επιμέρους ζητήματα, όπου δεν κινδυνεύει τόσο με την παραβατικότητα η ζωή, για να μαζεύει χρήμα και από την άλλη πλευρά, τους δήμους και τη δημοτική Αστυνομία, η οποία γνωρίζετε ότι την τελευταία δεκαετία έχει «αλλάξει τα φώτα» του κόσμου, τη στιγμή που δεν έχει πάρει μέτρα, ώστε οι πλατείες και τα πεζοδρόμια να ανήκουν στους πεζούς. Αυτή είναι η κατάσταση.

Επομένως, η πολιτική της Κυβέρνησης και η αντίληψή της είναι το χαράτσι και εμείς λέμε, όταν μιλάμε για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να είναι τιμωρία. Και εφόσον υπάρχουν πρό-
 σμα, γιατί να είναι διπλάσια και τριπλάσια, γιατί να μην υπάρ-
 χει η τιμωριστική αναπροσαρμογή;

Για εμάς το ζήτημα είναι να πεισθούν, ιδιαίτερα οι νέες γενιές, τα νέα παιδιά που θα γίνουν οδηγοί ότι όταν δένουν τη ζώνη, τη δένουν με τη ζωή τους και όχι να φοράνε τη ζώνη, επειδή βλέπουν τον τροχονόμο.

Αυτό είναι το ζήτημα. Εάν δεν συνειδητοποιηθεί αυτό, θα έχουμε ακόμη μεγαλύτερα προβλήματα. Αλλά, όπως καταλαβαίνετε, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, έτσι όπως πάνε τα πράγματα, είναι ανενεργός και ο καλύτερος να υπήρχε τα επόμενα χρόνια. Ήδη ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων, με την μελέτη που έκανε, απάντησε ότι αν δεν αφυπνιστούμε, μέχρι το 2010 θα μιλάμε για ακινητοποιημένη πόλη, αφού το 45% των αυτοκινητών της χώρας μας είναι στο λεκανοπέδιο. Και τα συγκεκριμένα στοιχεία, όπως ξέρετε, είναι πριν από λίγες ημέρες.

Πείτε μας, οι κάμερες κυκλοφορίας, πόσο έχουν συμβάλει στην αποσυμφόρηση; Τι κάνουν, πείτε μας. Για να δείτε δηλαδή, ότι και γι' αυτό το λόγο που μπαίνουν, δεν κάνουν δουλειά και είναι πρόσχημα ουσιαστικά για άλλες ιστορίες. Πείτε μας, τι αποτελέσματα υπάρχουν, να έχουμε μια αποτίμηση αποτελεσμάτων.

Αλλά είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 97 τροποποιούμενα άρθρα, τα 81 είναι για αύξηση προστίμων ή νέα πρόστιμα. Είναι σαφές δηλαδή, πού το πάει η Κυβέρνηση. Ό,τι και να πείτε, δεν μπορείτε να πείσετε, γιατί συγχρόνως δεν παίρνετε μέτρα. Δεν αποφασίζετε να διαθέσετε χρήματα για την οδική ασφάλεια. Και εδώ είναι συγκεκριμένα τα πράγματα. Οι παράγοντες και οι αιτίες είναι μια συνεκτίμηση αυτών. Δεν τρέχει κάποιος με εκατόν σαράντα – εκατόν πενήντα χιλιόμετρα και από αυτό το πράγμα θα γίνει ατύχημα. Είναι συνεκτίμηση. Η επιστήμη έχει απαντήσει σε αυτά μέχρι σήμερα. Είναι ο άνθρωπος, είναι ο πεζός, ο επιβάτης, ο οδηγός, είναι το όχημα παντός τύπου, είναι η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον, οδόςτρωμα, σήμαν-

ση και όλα αυτά. Και είναι ο έλεγχος του συστήματος, πρόληψη, αστυνόμευση, καταστολή κ.λπ. Τι έχετε κάνει από αυτά;

Δηλαδή, αυτό που αισιοδοξείτε είναι μόνο να κάνει ενέδρες στο επόμενο διάστημα η τροχαία. Μα, ακόμη δεν έχει λυθεί το αυτονόητο. Για το περιβόητο point system, μάθαμε τώρα ότι αγοράζουν τα πληροφορικά συστήματα. Δεν υπάρχει διασυνδεδεμένο δίκτυο με το Υπουργείο και τα αστυνομικά τμήματα, δεν καταγράφονται.

Αλλά έμαθα και πριν από λίγο στην Επιτροπή Περιβάλλοντος που συζητούσαμε για την κατάσταση του κυκλοφοριακού και τη μόλυνση του περιβάλλοντος, ότι όσον αφορά το Κ.Τ.Ε.Ο., δεν υπάρχει μηχανοργάνωση καθόλου, γιατί βεβαίως τα 50% των αυτοκινήτων στη χώρα μας δεν έχουν περάσει από έλεγχο. Αλλά εδώ έχει μια ιδιαίτερη σημασία. Και εμείς δίνουμε βάρος σε θέματα που τα θεωρούμε πάρα πολύ σοβαρά, ποιος εκπαιδεύει τους οδηγούς και ποιος εκπαιδεύει τους επαγγελματίες οδηγούς. Εδώ, τί γίνεται; Είναι τα Ι.Χ., είναι οι επαγγελματίες. Εδώ υπάρχουν θέματα σοβαρά και όλα αυτά τα ζητήματα είναι ανοιχτά. Σήμερα, πώς παίρνει ένας το δίπλωμα; Πηγαίνει στα δημόσια Ι.Ε.Κ., στα ιδιωτικά Ι.Ε.Κ., παίρνει μια πιστοποίηση, κάνει τις πρακτικές εξετάσεις, πάει με τον δάσκαλό του και δίνει εξετάσεις. Εμείς, θεωρούμε ότι είναι διάτρητο αυτό το σύστημα. Υπάρχουν προβλήματα.

Υπάρχουν ή δεν υπάρχουν προβλήματα; Δεν απαντάει η Κυβέρνηση. Είμαστε σαφείς και κατηγορηματικοί ότι ιδιαίτερα σ' αυτά τα ζητήματα δεν μπορούμε να μη συζητάμε για δημόσιο σύστημα. Και ο εκπαιδευτής πρέπει να εκπαιδεύεται από τις δημόσιες σχολές που εκπαιδεύουν οδηγούς και ο δάσκαλος που θα πηγαίνει στα σχολεία για να διδάσκει κυκλοφοριακή αγωγή και το σώμα εξεταστών υποψηφίων οδηγών που πρέπει να γίνει. Το σύστημα της οδικής ασφάλειας, ο φορέας της οδικής ασφάλειας, τα κέντρα οδικής ασφάλειας, πρέπει να είναι στον απόλυτο δημόσιο έλεγχο. Από την αρχή μέχρι το τέλος, να κάνει κουμάντο το δημόσιο. Γιατί και εκεί δεν μπορεί να υπάρχουν προβλήματα;

Αλλά υπάρχουν πολύ μεγαλύτερα προβλήματα, καταλαβαίνετε π.χ. με τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.. Και δεν είναι μόνο αυτά. Αλήθεια, ποια είναι η μέριμνα απέναντι στους αγρότες, στους υποψήφιους οδηγούς-χειριστές και εκείνο το πλάνο που υπήρχε για τα πενήντα κέντρα γεωργικής εκπαίδευσης και εφαρμογών; Όσο για τα κείμενα που έχουν έλθει εδώ σε όλους μας από τους ποδηλάτες, και από άτομα με αναπηρία, οι ποδηλάτες πρέπει να καταλάβουν ότι εδώ οι δρόμοι δεν είναι ούτε για τους πεζούς. Πού να υπάρχει ειδική λωρίδα για τα ποδήλατα;

Η Κυβέρνηση δεν απαντάει τίποτα σε όλα αυτά. Όσο για τα άτομα με αναπηρία, η εξέλιξη, αυτό που έχετε αλλάξει στο νομοσχέδιο, είναι –ήδη και το κείμενο της συνομοσπονδίας σας λέει– ότι έχετε βάλει πρόστιμα και αντί να τα λένε άτομα με ειδικές ανάγκες, τα λέτε άτομα με αναπηρία. Αυτή είναι η εξέλιξη. Δηλαδή, δείχνετε στη πράξη, ακριβώς ότι αυτό που σας ενδιαφέρει άμεσα είναι, μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, να κάνετε εκταμίευση.

Επομένως, εδώ πρέπει να βγουν και σημαντικά συμπεράσματα, γιατί μιλάμε για ένα ζήτημα που δεν παίρνει πλέον, δεν πάει άλλο και για την καθημερινότητα –που βουλιάζει η καθημερινότητα των εργαζομένων– με το κυκλοφοριακό συνολικά, αλλά και το τι μέλλει γενέσθαι στην πορεία με τα ατυχήματα. Δεν υπάρχει περίπτωση. Και αν, λόγω του φόβου, υπάρχει μια μείωση αυτών των ατυχημάτων, είναι επόμενο ότι τα επόμενα χρόνια, πάλι, χαλαρώνοντας αυτό το σχέδιο, θα έχουμε τα ίδια προβλήματα.

Το θέμα είναι η εκπαίδευση. Η εκπαίδευση και η ενημέρωση είναι τα δυο ζητήματα-κλειδιά. Εάν δεν υπάρχουν αυτά, όλες οι άλλες προσπάθειες, αν θέλετε, και οι καλύτερες να ήταν, από τον πιο προσεγμένο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δεν θα μπορούσαν να είχαν αποτελεσματικότητα. Και εδώ υπάρχει ηθική και πολιτική ευθύνη. Δεν γίνεται άλλο. Εδώ υπάρχει φόρος αίματος, στον οποίο πρέπει να απαντήσει η Κυβέρνηση.

Και εν πάση περιπτώσει αυτή τη χρήση του κινητού τηλεφώνου που λέτε ότι όποιος έχει hands-free θα έχει ποινή και όποιος έχει blue tooth δεν θα έχει ποινή, ούτε οι εταιρείες να σας το

έλεγαν δεν θα το λέγατε. Είναι καταπληκτικό δηλαδή, πρωτοφανές. Είναι επιστημονική αντιμετώπιση αυτή; Για να μας πουν οι επιστήμονες επ' αυτού. Δηλαδή, αν έχεις την ανοικτή ακρόαση δεν διασπάται η προσοχή; Το hands-free για ποιο λόγο απαγορεύεται; Δεν ξέρω. Άρα, προσπαθούμε με διάφορους τρόπους να μαζέψουμε χρήματα. Αυτή είναι η ουσία.

Και τα παραδείγματα είναι πάρα πολλά, τη στιγμή που δεν υπάρχει κάποια προετοιμασία, δεν υπάρχει μία στρατηγική με χρονοδιάγραμμα, ώστε να αντιμετωπίζει και να ελαχιστοποιεί τους κινδύνους, γιατί ατυχήματα θα γίνονται βεβαίως. Αλλά αυτός ο κόσμος που έχει περάσει μια τραγωδία, που –αν θέλετε– τα αγαπημένα του πρόσωπα δεν γύρισαν το βράδυ στο σπίτι, δεν μπορείτε τίποτα να κάνετε σε αυτούς, τουλάχιστον είναι ανάγκη να λάβετε μέτρα από εδώ και πέρα. Εμείς επιμένουμε, παρ' όλο που το περνάτε με τη μορφή του Κώδικα, εμείς λέμε και δεν κάνουμε πίσω και θα το επαναφέρουμε συνέχεια ότι αυτά που έχουν αποφασιστεί στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή ομόφωνα, έπρεπε να είχαν προχωρήσει και εμείς γι' αυτά θα βάλουμε ζήτηση διεκδίκησης του κινήματος και συνολικότερα των φορέων. Βεβαίως, είναι σαφές ότι καταψήφίζουμε τον Κώδικα και επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανάσιος Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζούμε κάθε μέρα ένα δράμα, τις εκατόμβες των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα στους δρόμους μας, σε όλους τους δρόμους, στις εθνικές οδούς, μέσα στις πόλεις, ακόμα και στα στενά σοκάκια. Είναι μια αιμορραγία που δεν τη σηκώνει ο τόπος και βέβαια, επειδή αυτό συμβαίνει κάθε μέρα και έχει θύματα κυρίως νέους ανθρώπους και επειδή τα περισσότερα απ' αυτά είναι απόλυτα αδικαιολόγητα, αναρωτιέται κανείς γιατί πρέπει να συνεχίζεται.

Τι πρέπει να κάνουμε; Έχουμε χίλιους εξακόσιους νεκρούς επισήμως από τροχαία κάθε χρόνο τουλάχιστον. Οι χίλιοι εξακόσιοι αυτοί είναι όμως πολύ περισσότεροι, γιατί οι στατιστικές αναφέρονται σε αριθμούς οι οποίοι έχουν σχέση με τον άμεσο θάνατο, δεν αναφέρονται στους άλλους θανάτους που επισυμβαίνουν ύστερα από μέρες, βδομάδες, μήνες στα νοσοκομεία ή ακόμη και στο σπίτι πολλών θυμάτων. Και ένα ακόμη μεγαλύτερο ίσως δράμα και από το θάνατο είναι το να είναι ζωντανός-νεκρός ένας άνθρωπος για όλη τη ζωή, ένας νέος άνθρωπος που θα ζήσει δεκαετίες σε μια μόνιμη φυτική κατάσταση. Θα πρέπει, λοιπόν, κάτι να κάνουμε.

Οι άλλες χώρες έχουν κάνει πολλά. Οι δείκτες και σε εμάς έχουν μια σχετική βελτίωση. Είχαμε περίπου δύο χιλιάδες εκατό νεκρούς πριν από μερικά χρόνια και κατέβηκαν στους χίλιους εξακόσιους. Είναι μια μικρή πρόοδος, αλλά πάντα είμαστε πρωταθλητές στην Ευρώπη όσον αφορά τα θύματα, όσον αφορά τους νεκρούς και τους βαριά αναπήρους και αυτό γιατί δεν έχουμε παρακολουθήσει το βηματισμό των άλλων χωρών, δεν έχουμε εκσυγχρονιστεί. Γίνεται, λοιπόν, μια προσπάθεια τώρα για να αντιμετωπιστούν αυτά τα προβλήματα και με το συζητούμενο νομοσχέδιο για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Πρέπει να πούμε ότι όλα ανεξαιρέτως τα ατυχήματα είναι ανθρωπογενή. Κάποιο ανθρώπινο σφάλμα υπάρχει. Αν θέλετε, μετά το ταίγαρο από το οποίο έχουμε είκοσι χιλιάδες νεκρούς κάθε χρόνο στη χώρα μας και το οποίο επίσης θα μπορούσε αν το σταματούσαν όλοι να τους γλυτώσουμε αυτούς τους νεκρούς, μετά απ' αυτό είναι τα τροχαία που θα μπορούσαμε να έχουμε τη μεγαλύτερη μείωση. Για να έχουμε όμως αυτή τη μείωση, πρέπει να γίνουν πολλά πράγματα.

Έρχεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας να εφαρμόσει μερικά μέτρα, αυστηρότερα ίσως από ό,τι πριν, όσον αφορά όμως τις ποινές και μόνο. Εδώ έγκειται η βασική μας ένσταση και γι' αυτό επί της αρχής καταψήφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο, γιατί οι ποινές είναι το έσχατο μέσο.

Θα πρέπει μέχρι να φτάσουμε εκεί, να πάρουμε άλλα μέτρα, μέτρα διαπαιδαγώγησης, μέτρα μαθημάτων κυκλοφοριακής

αγωγής στα σχολεία. Άκουσα τον εισηγητή της Πλειοψηφίας να λέει ότι πρόκειται να μπει ένα τέτοιο μέτρο και θα ήταν ευχής έργον. Εμείς το εγκρίνουμε και το χειροκροτούμε αυτό.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, ήθελα την προσοχή σας και σε κάτι άλλο. Θα πρέπει όλοι οι άνθρωποι να μάθουν να προσφέρουν πρώτες βοήθειες σε έναν τραυματία. Αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται σε αυτά που πρέπει να μάθουν στα σχολεία, δηλαδή να προσφέρουν γενικά βοήθεια στον συνάνθρωπο, όταν έχει ανάγκη.

Υπάρχει, παραδείγματος χάριν, ένας τραυματίας στο δρόμο και αιμορραγεί. Μόνο και μόνο πιέζοντας το τραύμα, για να μην χάνει αίμα, θα μπορούσε να γλιτώσει. Και τον αφήνουν, γιατί δεν ξέρουν τι να κάνουν, γιατί πανικοβάλλονται, τρομοκρατούνται. Αυτά είναι πράγματα που θα μπορούσαν να τα μάθουν. Όχι ότι θα λύσουν όλα τα προβλήματα, αλλά μπορούν και αυτά να βοηθήσουν.

Οι αιτίες που προκαλούν αυτά τα ατυχήματα είναι πρώτα-πρώτα η μη τήρηση των κανόνων οδήγησης. Δεν είναι μόνο η υπερβολική ταχύτητα, η οποία και αυτή πολλές φορές είναι αιτία, αλλά η κατ' εξοχήν αιτία είναι η παραβίαση του ερυθρού σήματος. Αν συνδυάζεται μάλιστα και με υπερβολική ταχύτητα, ακόμη χειρότερα. Επίσης, είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών, εξάντλησης. Κοιμούνται στο τιμόνι είτε γιατί έχουν ξενυχτήσει είτε γιατί οδηγούν πάρα πολλές ώρες, όπως παραδείγματος χάριν οδηγοί μεγάλων οχημάτων.

Ειδικότερα, όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, εμείς είμαστε εδώ πάρα πολύ αυστηροί. Κύριε Υπουργέ, ασφαλώς θα υπάρχουν και χρηματικές ποινές, αλλά δεν φτάνουν. Πρέπει να υπάρχουν και άλλες ποινές, όπως στέρησης της άδειας οδήγησης, ενδεχομένως και δέσμευσης του οχήματος.

Όταν το αλκοόλ έχει περάσει το 1,1 γραμμάριο ανά λίτρο στο αίμα, αυτός ο άνθρωπος είναι κυριολεκτικά «σταφίδα», όπως έλεγα και στην Επιτροπή. Δεν μπορεί να οδηγήσει. Το αυτοκίνητο στα χέρια του είναι ένα φονικό όπλο. Πρέπει αυτό να το σταματήσουμε και μάλιστα αν συμβεί και δεύτερη φορά. Τότε θα πρέπει να του στερήσουν την άδεια να οδηγήσει διά παντός.

Σ' αυτό, λοιπόν, πρέπει να είμαστε πάρα πολύ αυστηροί, παρά το ότι δεν πιστεύουμε ότι μόνο με τα χρηματικά πρόστιμα λύνεται το πρόβλημα. Όμως, σ' αυτού του είδους τις παραβάσεις, όπως αυτές που ανέφερα, δηλαδή παραβίαση ερυθρού σήματος ή οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, εκεί θα πρέπει να είναι αυστηρά και τα πρόστιμα, αλλά και τα άλλα μέτρα που πρέπει να πάρουμε.

Επίσης, οι ζώνες και το κράνος αποτελούν καθοριστική βοήθεια. Μάλιστα στα σύγχρονα αυτοκίνητα με τους αερόσακους, αν δεν φοράει κανείς ζώνη, κινδυνεύει να σκοτωθεί από την εκτίναξη του αερόσακου. Είναι υποχρεωτικό να φορά ζώνη από τη στιγμή που μπαίνει κανείς στο αυτοκίνητο και αρχίζει να κινείται.

Το ίδιο ισχύει και με το κράνος. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να κυκλοφορεί ένας οδηγός διτρόχου χωρίς κράνος και αυτός και αν έχει και κάποιον άλλον συνεπιβάτη στο όχημα. Βεβαίως, όχι μόνο το κράνος πρέπει να είναι της καλύτερης ποιότητας, γιατί αυτά τα κράνη-μαϊμούδες, όπως είπε η κ. Παντελάκη, είναι πράγματι επικίνδυνα, αλλά και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να οδηγεί, κρατώντας το κράνος στο χέρι. Αυτό νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να έχει πρόσθετη ποινή, γιατί, όχι μόνο δεν φοράει κράνος, αλλά δεσμεύει και το ένα χέρι του με το κράνος, το οποίο το κρατάει στο χέρι για φιγούρα.

Η κακή κατάσταση των οχημάτων: Πρέπει και εκεί να παρέμβουμε και ασφαλώς πρέπει να παρθούν μέτρα, ειδικότερα δε όταν κυκλοφορούν αυτοκίνητα χωρίς πέδηση, χωρίς φρένα. Και αυτό είναι ένα από τα σοβαρά αδικήματα που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Δεν είναι όμως μόνο αυτά που λύνει -υποτίθεται- ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, που θέλει να αντιμετωπίσει. Υπάρχουν και άλλα, όπως η κακή συντήρηση των δρόμων. Βλέπετε λακούβες, κακό φωτισμό, επικίνδυνα αντικείμενα αφημένα στις παρυφές των δρόμων.

Υπάρχει όμως και ένα άλλο ζήτημα, που επίσης δεν το έχουμε αντιμετωπίσει και με το οποίο βέβαια δεν καταπιάνεται ο Κώδικας, γιατί δεν είναι και στο αντικείμενό του. Είναι καθοριστικό από τη στιγμή που θα συμβεί ένα ατύχημα και θα υπάρξουν εκεί τραυματίες, να αντιμετωπιστούν το γρηγορότερο δυνατόν. Είναι καθοριστικά τα τριάντα πρώτα λεπτά. Όπως και στις πυρκαγιές τα τριάντα πρώτα λεπτά είναι καθοριστικά, εδώ είναι ακόμη περισσότερο για την ανθρώπινη ζωή. Πρέπει λοιπόν να έχουμε άμεση παρέμβαση, βοήθεια, μεταφορά στο νοσοκομείο, όπου επίσης να υπάρχει η δυνατότητα να παρασχεθούν όλες οι βοήθειες. Όχι να πάει, παραδείγματος χάριν, στο Νοσοκομείο της Κορίνθου και να πούνε «δεν έχουμε Μονάδα Εντατικής, ας πάει στο Θριάσιο», εκεί να πούνε «δεν εφημερεύει το Θριάσιο, ας πάει στη Βούλα», όπου κι εκεί δεν θα έχουν Μονάδα και θα ψάχνουν μετά απελπισμένα οι συγγενείς. Και ζούμε αυτά τα δράματα κάθε μέρα. Αυτά πρέπει να τα έχουμε οργανώσει. Και, ξέρετε, εδώ είναι που μπορούμε να βελτιώσουμε κατά πολύ και τα αποτελέσματα συνολικά των προσπαθειών μας, δηλαδή να πέσουν οι δείκτες των θανάτων και των μόνιμω αναπήρων.

Καθοριστικό, λοιπόν, για μας είναι, εκτός των άλλων, και το να διαπαιδαγωγηθούν οι πολίτες.

Εκτός αυτών όμως υπάρχει και κάτι άλλο. Δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, αν είδατε τις παρατηρήσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου, όπου εμπεριστατωμένα τονίζει ότι τα υψηλά πρόστιμα δεν είναι το αποτελεσματικότερο μέτρο. Το πιο αποτελεσματικό μέτρο είναι η επαρκής αστυνόμευση, η οποία είναι δυστυχώς ανεπαρκέστατη στους ελληνικούς δρόμους. Κυκλοφορείτε ώρες ολόκληρες σε δρόμους με βαριά κυκλοφορία, με πάρα πολλά οχήματα, με λογής λογής παραβάσεις και δεν υπάρχει ούτε ένα αστυνομικό όργανο. Και επειδή υπάρχει θέμα, σας λέω ότι μοιράσανε στα δύο την Τροχαία των Εθνικών Οδών και την Τροχαία Δυτικής Αττικής, αλλά μοιράσανε και το προσωπικό στα δύο και έτσι δεν μπορεί καμία από τις δύο Υπηρεσίες να εκτελέσει το καθήκον της. Αυτό είναι απαράδεκτο. Επομένως, θα πρέπει να υπάρχει περισσότερη αστυνόμευση στους δρόμους και βέβαια εδώ πολλά μπορούμε να κάνουμε.

Ανέφερα και προχθές αυτή την κίνηση των διτρόχων ανάμεσα στις λωρίδες στους μεγάλους δρόμους, που γίνεται κάθε μέρα. Έχετε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και τρεις σειρές από τη μια και την άλλη, στη Βασιλίσσης Σοφίας και τα δίτροχα κινούνται ανάμεσα σ' αυτές τις δυο λωρίδες, σ' ένα στενό περιθώριο είκοσι εκατοστών και πηγαίνουν από την άλλη μεριά του ρεύματος και οι μεν και από την άλλη μεριά του ρεύματος και οι άλλοι. Και είναι κίνδυνος και για τους ίδιους, αλλά και για όλα τα οχήματα και θρηνούμε κάθε μέρα θύματα.

Ένα άλλο είναι αυτοί οι αυτοσχέδιοι αγώνες ταχύτητας που γίνονται κάθε μέρα στους δρόμους μας, στο Χαϊδάρη, στη Λεωφόρο Ποσειδώνος, στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης κ.λπ.. Εδώ θα πρέπει να είμαστε αυστηρότατοι και η δέσμευση των οχημάτων νομίζω ότι είναι ένα μέτρο που μπορεί να βοηθήσει. Δεν ξέρω. Δεν είμαι υπέρ αυτού του είδους των καταστολών, αλλά σε μερικές περιπτώσεις, όταν δεν υπάρχει άλλο αποτελεσματικό μέτρο, ίσως αυτό να είναι κάτι που θα πρέπει να το σκεφθούμε και ενδεχομένως να το δοκιμάσουμε.

Εμείς λέμε ότι η οδική ασφάλεια έχει άμεση σχέση με την οδηγική συμπεριφορά στο οδικό δίκτυο, αφού τα περισσότερα ατυχήματα οφείλονται σε ενέργειες που, όπως προείπα, έχουν άμεση σχέση με τις επιλογές των οδηγών και ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας πρέπει να αποτελέσει το σημαντικότερο εργαλείο για την προστασία των πολιτών απ' αυτή την άποψη, αφού περιγράφει τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς για το σύνολο των χρηστών του οδικού δικτύου: των οδηγών, των επιβαίνοντων και των πεζών, των ατόμων με αναπηρία και όλων των άλλων πολιτών που κινούνται. Εκτός όμως από τους ανθρώπους, δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι είναι και άλλοι που κινούνται στους δρόμους, όπως είναι τα ζώα -το ξεχνάμε και αυτό- ακόμη και στις πόλεις, πολύ περισσότερο στο ύπαιθρο. Αυτό το παραβλέπουμε και πολλές φορές τραυματίζονται ή σκοτώνονται τα ζώα, αλλά τίθεται σε κίνδυνο και η ζωή των ανθρώπων εκ παραλλήλου.

Πρέπει, λοιπόν, ο Κώδικας να αποτελέσει ένα απλό, εύχρηστο και κατανοητό κείμενο όχι μόνο για τους οδηγούς αλλά για το σύνολο των πολιτών προς τους οποίους απευθύνεται. Πρέπει να μπορεί ο ελεγκτικός μηχανισμός –κεντρική και Δημοτική Αστυνομία– εύκολα να τον εφαρμόσει, αποφεύγοντας τις παρερμηνείες ή τις ερμηνείες κατά περίπτωση.

Και πρέπει ο μηχανισμός επιβολής ποινών σε περιπτώσεις αντιδικιών να μπορεί να αποδώσει δικαιοσύνη με την ελάχιστη δυνατή αυτόβουλη ερμηνεία.

Οι αρχές που θα πρέπει να στηρίζεται αυτός ο νέος Κώδικας είναι η διασφάλιση ίσων ευκαιριών για να κινούνται στους δρόμους τα αυτοκίνητα, αλλά και να διέρχονται οι πολίτες και πολύ περισσότερο βέβαια τα πεζοδρόμια θα πρέπει να είναι μόνο για τους πεζούς.

Εδώ υπάρχει μία άλλου είδους ελληνική πρωτοτυπία. Τα πεζοδρόμια ειδικότερα καταλαμβάνονται από το παράνομο παρκάρισμα των αυτοκινήτων, μερικές φορές καταλαμβάνεται όλο το πλάτος του πεζοδρομίου και μάλιστα σε διαδοχικές σειρές και υποχρεώνονται οι πολίτες να κατεβαίνουν στο δρόμο, να κινδυνεύουν και να έχουν τόσα πολλά θύματα. Επίσης τα μηχανάκια όχι απλώς διαβαίνουν, αλλά μερικές φορές κάνουν και ράλι. Να μην πω ότι κινούνται και προς οποιαδήποτε κατεύθυνση και ότι δεν σκέφτονται για μονόδρομους κ.λπ.. Αυτό βέβαια το κάνουν καμιά φορά και οι οδηγοί των αυτοκινήτων που οδηγούν προς την αντίθετη κατεύθυνση και εδώ πρέπει να είναι αυστηρές οι ποινές. Αλλά ειδικότερα για τα μηχανάκια αυτό είναι ένα καθημερινό φαινόμενο και πρέπει να ληφθούν μέτρα, ώστε να το συνειδητοποιήσουν πρώτα-πρώτα οι πολίτες ότι αυτό είναι απαγορευμένο και όχι να βρίζουν τον πεζό που θα διαμαρτυρηθεί.

Πρέπει, λοιπόν, να υπάρξει μία καινούργια κουλτούρα η οποία θα καλλιεργηθεί στο σχολείο, στην οικογένεια και από τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας και το χρηματικό πρόστιμο ή τα άλλα πρόστιμα γι' αυτά τα βαριά αδικήματα που είπαμε να είναι το έσχατο μέσο. Το κριτήριο θα είναι εδώ η πιθανότητα κινδύνου πρόκλησης ατυχήματος, ο βαθμός παρεμπόδισης οχημάτων έκτακτης ανάγκης, το επίπεδο παρεμπόδισης κυκλοφορίας άλλων οχημάτων και η υποχρέωση σε περιοδικό έλεγχο οδηγών, οχημάτων και δικύκλων. Κατ' αυτήν την άποψη αντί να πούμε ότι ελαττώνουμε το πρόστιμο από 700 ευρώ σε 350 ευρώ αν ο οδηγός το πληρώσει σε δέκα μέρες, να πούμε, κύριε Υπουργέ, ότι ελαττώνουμε το πρόστιμο στο μισό ή στο ένα τρίτο αν θα παρακολουθήσει δέκα μέρες μαθήματα ειδικής αγωγής σε αυτές τις περιπτώσεις. Ας το σκεφτούμε αυτό.

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

Θα ήθελα λίγο την υπομονή σας, κυρία Πρόεδρε.

Επίσης, θα πρέπει να πάρουμε μέτρα –έχουμε καταθέσει και σχετική τροπολογία– ώστε το ποδήλατο να γίνει πιο προσεγμένο, αλλά ταυτόχρονα να δώσουμε και αυτήν τη δυνατότητα γιατί αυτήν τη στιγμή δεν υπάρχουν ούτε λωρίδες, ούτε κανένας άλλος χώρος για να κινηθούν τα ποδήλατα και η κίνηση με αυτά είναι κίνδυνος θάνατος για όποιον το αποτολμήσει.

Θα πρέπει, λοιπόν, και να εξασφαλιστούν χώροι για να κινούνται τα ποδήλατα, αλλά να υπάρχουν και ειδικά σήματα που να προειδοποιούν και αυτό είναι κάτι με το οποίο ο Κώδικας δεν ασχολείται καθόλου, από ό,τι είδαμε, κύριε Υπουργέ.

Θα πρέπει, επίσης, να υπάρξει αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμός του συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Βέβαια είπαμε ότι σε μερικές περιπτώσεις θα πρέπει να επιβληθούν ποινές και θα πρέπει να υπάρξει διαβάθμιση με βάση αυτά που και εμείς είπαμε, αλλά και ο Κώδικας σε πολλά σημεία προβλέπει.

Πιστεύουμε, όμως, ότι συνολικά κρίνοντας τον Κώδικα δεν έχουμε περιθώρια να πούμε ότι τα επιμέρους άρθρα λύνουν όλα τα προβλήματα, γι' αυτό και εμείς επί της αρχής καταψηφίζουμε. Τα άρθρα που επιβάλουν αυστηρότερες ποινές για βαριές παραβάσεις, όπως αυτές που είπαμε, αυτά τα ψηφίζουμε. Ως προς τα άλλα τα άρθρα –αν δηλαδή είναι η μεσαία κλίμακα ή δεν λειτουργούν καλά τα φώτα κ.λπ.– πιστεύουμε ότι είναι αρκετές οι ποινές που επιβάλλονται σε σχέση με τις προη-

γούμενες διατάξεις και επειδή τώρα δεν έχω χρόνο, δεν μπορώ ν' αναφερθώ σε ένα-ένα άρθρο, αλλά στην τελική ψηφοφορία θα τοποθετηθούμε για το αν ψηφίζουμε ένα-ένα άρθρο ή όχι.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Αγοραστής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι οδικές μετακινήσεις αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της καθημερινότητας των πολιτών, της κοινωνίας, της οικονομίας της χώρας μας, όπως άλλωστε και κάθε χώρας. Η ομαλή διεξαγωγή τους αποτελεί απαραίτητη συνθήκη για τη λειτουργία και την ανάπτυξη της. Χρειάζονται, όμως, υποδομές, υποδομές που δεν είδαμε στο παρελθόν, υποδομές που έχει έλλειψη η χώρα και η έλλειψη υποδομών οδηγεί σε προβλήματα και των επενδύσεων, αλλά και σε πρόβλημα στη σωστή κυκλοφορία και στην ομαλή διεξαγωγή της.

Το νομικό πλαίσιο που ορίζει τους κανόνες που διέπουν την οδική συμπεριφορά των πολιτών, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, δεν αποτελεί απλά ένα νομικό κείμενο, αλλά έναν κανόνα κοινωνικής συμπεριφοράς με προεκτάσεις που αφορούν την προστασία της ίδιας της ανθρώπινης ζωής. Το σχέδιο νόμου που συζητούμε σήμερα έχει ως βασική του επιδίωξη τον εκσυγχρονισμό του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ενός Κώδικα πεπαιτωμένου και σε μεγάλο βαθμό απαξιωμένου, που δεν ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες της κοινωνίας και της χώρας μας, καθ' ότι η τελευταία αναθεώρησή του έγινε προ οκταετίας με πολλά κενά και πολλές παραλείψεις. Μέσω του εκσυγχρονισμού επιδιώκεται η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στις σημαντικές μεταβολές στις συνθήκες κυκλοφορίας και στο χώρο των υποδομών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λογική του νέου Κώδικα είναι η θωράκιση των οδικών μετακινήσεων μ' ένα σύγχρονο πλαίσιο αντιμετώπισης της παραβατικότητας το οποίο θα έχει έντονα αποτρεπτικό χαρακτήρα, κυρίως στις παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή.

Ταυτόχρονα, αποπνικιοποιείται ένας σημαντικός αριθμός παραβάσεων, κάτι που αποτελεί αίτημα όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο διάλογο για την αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και η μεταβολή τους σε διοικητικές θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση των δικαστηρίων.

Λαμβάνονται μέτρα για την έγκαιρη και αποτελεσματική είσπραξη των προστίμων, καταργείται η δυνατότητα επαναχορήγησης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος που αφαιρέθηκαν δια της καταβολής του τριπλασίου του προβλεπόμενου ποσού, μια διάταξη που εξυπηρέτούσε τους οικονομικά εύρωστους, καθώς γι' αυτούς η διάταξη είχε ουσιαστικά καταργηθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χώρα μας κατέχει ένα θλιβερό ρεκόρ στα τροχαία δυστυχήματα. Κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους περίπου χίλιοι εξακόσιοι συνάνθρωποι μας. Αυτός ο αριθμός αντιστοιχεί σε τριάντα ανθρώπους την εβδομάδα και σε τέσσερις ανθρώπους την ημέρα. Τα θύματα που είναι κυρίως νέοι άνθρωποι κοστίζουν στο κράτος 3.000.000.000 δραχμές το χρόνο. Και αν μπορούμε ν' αποτιμήσουμε το οικονομικό μέγεθος των απωλειών, δεν υπάρχει μονάδα αποτίμησης του ανθρώπινου πόνου. Και όλα αυτά, χωρίς να υπολογίζουμε τους τραυματίες, βαριά και ελαφρά.

Η κατάσταση αυτή δεν είναι καινούργια. Και αυτό που την κάνει ακόμα πιο τραγική είναι το ότι έρχεται από το παρελθόν, χωρίς να έχει αντιμετωπιστεί σοβαρά. Και λέω χωρίς να έχει αντιμετωπιστεί σοβαρά, κύριοι συνάδελφοι, γιατί ο Έλληνας οδηγός έχει απαξιώσει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και σε αυτό δυστυχώς ευθύνεται το παρελθόν. Και τον έχει απαξιώσει, διότι ψηφίζεται ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά δεν εφαρμόζεται ή εφαρμόζεται επιλεκτικά ή εφαρμόζεται για να δημιουργεί δεσμεύσεις και συναλλαγές με κάποιους.

Πιστεύω ότι η ατομία του παρελθόντος και η λογική του πολιτικού κόστους με την οποία λειτουργούσαν και τότε οι

κυβερνήσεις και λειτουργεί σήμερα η Αντιπολίτευση, δημιουργούν ένα πρόβλημα. Σήμερα το Υπουργείο και ο Υπουργός προβαίνει σε ριζικές αλλαγές, ώστε ν' αντιστρέψει τη λογική της αδιαφορίας που διέπει δυστυχώς, όπως προείπα, μεγάλο αριθμό Ελλήνων οδηγών.

Κατηγορείται η Κυβέρνηση ότι προσβλέπει σε ενίσχυση των ταμείων με υψηλά πρόστιμα που θεσπίζει το παρόν σχέδιο νόμου, ότι διέπεται από καθαρά εισπρακτική λογική. Ή δεν διαβάσατε το κείμενο ή δεν θέλετε να συνειδητοποιήσετε την πραγματικότητα. Δεν συνειδητοποιήσατε ότι το Υπουργείο διαχώρισε τις παραβάσεις σε κατηγορίες, σε αυτές που μπορούν να προκαλέσουν απώλεια ανθρώπινης ζωής, όπως η παράβαση του ερυθρού σηματοδότη ή του STOP ή η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, όπου το σχέδιο νόμου δείχνει μηδενική ανοχή, σε παραβάσεις που αποπαινωποιούνται, καθώς το διοικητικό πρόστιμο κρίνεται επαρκές ανασταλτικό μέτρο και έτσι αποσυμφορίζονται οι δικαστικές αίθουσες, σε παραβάσεις που είχαν πάψει ν' απασχολούν οποιονδήποτε, όπως η χρήση λωρίδας έκτακτης ανάγκης, το ασύδοτο παρκάρισμα στα πεζοδρόμια, η κατάληψη χώρων στάθμευσης ατόμων με ειδικές ανάγκες. Αυτές πλέον θα τιμωρούνται.

Επίσης και για τις διαφημιστικές πινακίδες οι οποίες προβλέπονται μέσα στο σχέδιο νόμου, θα πρέπει να εφαρμοστεί κάποτε αυτό το άρθρο. Δυστυχώς δεν εφαρμόζεται. Γίνεται λόγος, παίζουν τα media, γράφουν οι εφημερίδες, κινητοποιείται για ένα μικρό χρονικό διάστημα και μετά για όλες αυτές τις πινακίδες που υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια και είναι παράνομες, δεν έχει υπάρξει τιμωρία.

Εφόσον διαβάσατε τον Κώδικα, πιστεύω ότι θα είδατε πως τα περισσότερα χρήματα πηγαίνουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Και πηγαίνουν για ένα συγκεκριμένο σκοπό, για την προσπάθεια, δηλαδή, βελτίωσης της ασφάλειας. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση, όμως, κατευθύνει τα χρήματα και τα χρησιμοποιεί για αυτό το σκοπό;

Αυτό πρέπει να διασφαλιστεί. Και τώρα, με το νέο σύστημα που διέπει τις πληρωμές της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αυτό μπορεί να διασφαλιστεί, διότι δυστυχώς τα χρήματα πηγαίνουν για άλλους σκοπούς, παρά για την ασφάλεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Κώδικας που συζητούμε σήμερα δεν είναι η τελική λύση στα προβλήματα των οδικών μετακινήσεων ούτε διατείνεται κανείς ότι αρκεί αυτό. Δεν είναι παρά ένα μέρος της λύσης. Το Υπουργείο προωθεί μια σειρά από μέτρα για την αναδιοργάνωση του συστήματος εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών αλλά και των εκπαιδευτών, την αύξηση των τεχνικών ελέγχων, τη διδασκαλία του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία. Και εδώ, πρέπει να ενσκήψουμε με σεβασμό και ενδιαφέρον. Πρέπει να γίνει πραγματική αυτή η διδασκαλία. Πρέπει να υπάρξει ουσιαστική αστυνομική και τιμωρία των παραβατών και εξορθολογισμός των ορίων ταχύτητας.

Πάνω απ' όλα όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να εκπαιδεύσουμε τον Έλληνα οδηγό –εκ νέου, αν χρειαστεί για τους παλαιότερους- να του μάθουμε να εσβέται τα δικαιώματα του άλλου που οδηγεί, να θεωρεί αυτονόητο ότι δεν θα παραβεί το νόμο προσπερνώντας από δεξιά ή πραγματοποιώντας αναστροφή στην Εθνική Οδό. Τα υψηλά πρόστιμα παίζουν αποτρεπτικό ρόλο σε συνδυασμό με τη σωστή ενημέρωση οδηγών, αστυνομικών και δικαστών.

Όμως, όλα αυτά δεν θα πετύχουν τίποτα, αν δεν συνοδεύονται από τη σταδιακή αλλαγή νοοτροπίας στην οδήγηση. Και αν κάποιοι εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι στο σχέδιο νόμου υπάρχουν υπερβολικά πρόστιμα, πρέπει να σκεφτούμε όλοι μας ότι κανένα πρόστιμο δεν κοστίζει τόσο πολύ, όσο η απώλεια μιας ανθρώπινης ζωής.

Πιστεύω ότι πρέπει να ψηφίσουμε αυτόν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά εκείνο που πρέπει να διασφαλίσουμε είναι η εφαρμογή του. Και εκεί θα κριθούμε για το αποτέλεσμα, δηλαδή από την εφαρμογή του.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε

πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας μοιραία ρίχνει το φως στο μείζον πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, αναδεικνύει αυτό το ζήτημα. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η αναβάθμισή της, θα πρέπει διαρκώς να είναι στο κέντρο του ενδιαφέροντος και της πολιτείας και της κοινωνίας.

Η εξέλιξη των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας, οι εκατόμβες δεν πρέπει να μας αφήνουν σε εφησυχασμό.

Κυρία Πρόεδρε, προχθές, τη Δευτέρα το μεσημέρι, βρέθηκα στο Β' Νεκροταφείο για την κηδεία του κουνιάδου μου. Συνέπεσε με την ταφή δυο νέων παιδιών –είναι και από την περιοχή μας, κύριε Υπουργέ- που είχαν χάσει τη ζωή τους το Σαββατοκύριακο σε τροχαία δυστυχήματα. Ήταν ένα δράμα για τους γονείς, για τους φίλους. Εκεί ένοιωθες τον ανθρώπινο πόνο.

Όμως, πέρα από τον ανθρώπινο πόνο, εγώ ως πολίτης και ως πολιτικός αισθάνθηκα και τις ενochές μας. Μιλώ για τις ενochές που συνιστούν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στο πολιτικό σύστημα και αυστηρότητα ως προς την οδική συμπεριφορά μας. Γιατί πρέπει να πούμε και από αυτό το Βήμα ότι είναι καλύτερα να είμαστε αυστηροί με τους ζωντανούς, για να μην τους θρηνούμε νεκρούς.

Έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες τα τελευταία χρόνια, την δεκαετία που πέρασε.

Το επίπεδο οδικής ασφάλειας –για να βάζουμε και τα πράγματα στη θέση τους- έχει βελτιωθεί, αλλά παρ' όλο αυτά παραμένει ακόμα χαμηλό. Το πρόβλημα δεν λύθηκε. Είμαστε μακριά από το στόχο και η χώρα μας βρίσκεται στην τελευταία θέση στην κατάταξη, σε σχέση με τις άλλες δεκαπέντε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Και όχι μόνο αυτό, κύριε Υπουργέ, αλλά έχουμε και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Έχουμε πολλά θύματα σε πεζούς, νέους ανθρώπους και πολλά θύματα, όπως ειπώθηκε προηγουμένως και από τον κ. Σταθάκη, στις πόλεις. Είναι ζητήματα τα οποία θα πρέπει να δούμε. Είναι ένα θέμα που απασχολεί και την Ευρώπη, και το ξέρετε.

Θυμίζω ότι στη δεκαετία 1991-2001 η Ευρώπη των δεκαπέντε, έχασε σε νεκρούς πεντακόσιες και πλέον χιλιάδες ανθρώπους, δηλαδή περισσότερους από το πληθυσμό του Λουξεμβούργου. Επίσης, ειπώθηκε για την Ελλάδα και το θλιβερό ρεκόρ των χιλίων εξακοσίων νεκρών και είκοσι χιλιάδων τραυματιών, πολλοί από τους οποίους σακατεύονται κυριολεκτικά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΑΛΑΜΑΝΗΣ: Αυτοί είναι χειρότερα και από τους νεκρούς!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Έτσι! Μένουν σακατεμένοι!

Πρόκειται λοιπόν για ένα μείζον πρόβλημα και έρχομαι στο πρώτο σημείο κριτικής, κύριε Υπουργέ. Ενώ υπήρξε μία τάση μείωσης, τα τελευταία τρία χρόνια, λόγω χαλάρωσης και μη συνέχισης ορισμένων συνδυασμένων πολιτικών, έχουμε φαινόμενα υποτροπής. Τα τροχαία αρχίζουν να αυξάνονται, κάτι που θα πρέπει να σας ανησυχεί, να μας ανησυχήσει όλους.

Κύριε Υπουργέ, ουδείς αμφισβητεί τη σημασία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια και κατά συνέπεια, την ανάγκη του συνεχούς εμπλουτισμού του και βελτίωσής του. Όμως, αυτό δεν αρκεί. Κάτι που τόνισε και ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταθάκης, ο οποίος γνωρίζει πάρα πολύ καλά το θέμα. Και αυτό, γιατί είναι πολλοί οι παράγοντες που υπεισέρχονται και δρουν σωρευτικά για να γίνει ένα ατύχημα αναφέρομαι στο δρόμο, τον οδηγό, το αυτοκίνητο, την οργάνωση της κυκλοφορίας κ.λπ.

Αυτό συνεπάγεται όχι αποσπασματικές παρεμβάσεις, αλλά σχέδιο και συντονισμένες δράσεις. Ότι πετύχαμε στα προηγούμενα χρόνια, κύριε Υπουργέ, ήταν αποτέλεσμα μακροχρόνιων προσπάθειών –ξεκίνησαν από πολύ χαμηλά και δειλά- που στο τέλος πήραν τα χαρακτηριστικά ενός ολοκληρωμένου –ήταν το πρώτο πενταετές στρατηγικό σχέδιο- σχεδίου παρέμβασης. Άλλωστε, αυτό ήταν –και το γνωρίζετε πολύ καλά- και στο πλαίσιο της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η οποία έβαλε συνολικά και για όλες τις χώρες

της Ευρωπαϊκής Ένωσης συγκεκριμένους στόχους μείωσης των ατυχημάτων για τη δεκαετία 2000-2010.

Έγιναν, λοιπόν, πολύ σοβαρά βήματα σε όλους τους τομείς, από τις υποδομές μέχρι τη διοικητική αναβάθμιση και τα νέα προγράμματα δράσης. Εδώ βρίσκεται πάλι και το δεύτερο σημείο της κριτικής μου, κύριε Υπουργέ. Αυτά θα έπρεπε να αποτελέσουν βάση για να κάνετε το επόμενο βήμα.

Εγώ θα περίμενα η Κυβέρνησή σας να κινηθεί με ένα δεύτερο -για να το πω έτσι- πενταετές στρατηγικό σχέδιο, όπου θα ενσωμάτωνε εμπειρίες, θα διόρθωνε αδυναμίες και θα συμπλήρωνε δράσεις, ώστε να προχωρήσουμε παρά πέρα με μετρήσιμους στόχους. Και αυτό που απέδειξε το πρώτο σχέδιο είναι ότι ο στόχος της μείωσης των νεκρών κατά 40% είναι ένα εφικτός στόχος. Θα έπρεπε να δώσουμε έμφαση στην πρόληψη για τη μείωση φυσικά των δυστυχημάτων αλλά και τη σωστή αντιμετώπιση των συμβάντων.

Και μιλώντας για σωστή αντιμετώπιση των συμβάντων, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, θέλω να πω πως μου κάνει εντύπωση ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν το υπογράφει ο Υπουργός Υγείας. Και δεν αναφέρομαι, κυρία Πρόεδρε, σε τυπικούς λόγους αρμοδιοτήτων, αλλά στην ουσία, τον συμβολισμό και την πράξη. Κρίμας.

Το Υπουργείο Υγείας έχει σημαντικό ρόλο σ' ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη μείωση των δυστυχημάτων και τον περιορισμό των θυμάτων. Η Κυβέρνησή σας σ' αυτά τα τρία χρόνια, όχι μόνο δεν διατύπωσε πενταετές σχέδιο στο οποίο αναφέρθηκε προηγουμένως με ποσοτικούς στόχους, αλλά αφήσατε και σημαντικές δράσεις ν' αποδυναμωθούν.

Για παράδειγμα, χειροκροτήσατε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Σταθάκη και καλά κάνατε. Ίσως όμως δεν γνωρίζετε ότι ο κ. Σταθάκης είναι ο Πρόεδρος της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Η οποία όμως έχει αδρανοποιηθεί με την Κυβέρνησή σας. Επίσης, δεν χρηματοδοτήσατε πολιτικές πρόληψης. Τα κονδύλια -δεν είναι εδώ ο κ. Σουφλιάς και μπορείτε να τα μεταφέρετε αυτά, κύριε Υπουργέ- για τη συντήρηση του δικτύου που παίζει σημαντικό ρόλο στην οδική ασφάλεια, έχουν καθηλωθεί στα προ δεκαετίες επίπεδα. Ακόμα -αναφέρθηκε και από άλλους συναδέλφους- η τροχαία αστυνομία έχει χαλαρώσει και στις Εθνικές οδούς και μέσα στις πόλεις. Το τονίζω αυτό ιδιαίτερα, γιατί η κατάσταση δεν πάει άλλο.

Οι αλλαγές του Κώδικα έχουν ως κέντρο βάρους -και εδώ είναι το τρίτο σημείο της κριτικής μου- τα πρόστιμα. Είπα και προηγουμένως ότι χρειάζεται να είμαστε αυστηροί, αλλά έχω την αίσθηση πως όλο αυτό το ποινικοκεντρικό σύστημα δεν μπορεί να προσφέρει τα αναμενόμενα. Το είπε και ο κ. Σταθάκης.

Ο στόχος, λοιπόν, που αναφέρεται πολύ σωστά, κύριε Υπουργέ, στην εισηγητική έκθεση, «να καθιερώσει ο Κώδικας νέα πρότυπα στην οδική συμπεριφορά οδηγών» δεν μπορεί να υπηρετηθεί μόνο μ' αυτό.

Πού είναι δε η αντίρρησή μου, έχω χειριστεί το θέμα και ως Υπουργός Δημόσιας Τάξης και ως Υπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.- σε σχέση με τα υπερβολικά πρόστιμα, κύριε Υπουργέ;

Έχει αποδειχθεί πως πολλές φορές υπερβολικά πρόστιμα και ποινές φέρνουν το αντίθετο αποτέλεσμα. Γιατί; Είτε οδηγούν σε χαλάρωση εφαρμογής τους -κανένας π.χ. τροχονόμος δεν θα πάρει εύκολα το «μηνιαίο» ενός επαγγελματία ως πρόστιμο, άνθρωποι είναι και οι αστυφύλακες!- είτε οδηγούν στη συναλλαγή πολιτών και οργάνων. Εγώ θα προτιμούσα -το έχω πει και άλλη φορά απ' αυτό το Βήμα- να θεσμοθετήσουμε την υποχρεωτική παρουσία και εργασία μεγάλων παραβατών στα

επείγοντα περιστατικά, στα κέντρα τραύματος του νοσοκομείου. Αυτό θα βοηθούσε περισσότερο στη δημιουργία συνείδησης του κινδύνου ενός νέου προτύπου οδικής συμπεριφοράς. Γενικώς η κατεύθυνση που θα έπρεπε να κινηθούμε, είναι εκείνη της συνέχισης των προγραμμάτων -συνδυασμένων προγραμμάτων, αφού είναι πολυπαραγοντικό το ζήτημα- και να ρίξουμε βάρος στην προσπάθεια ορθής και αυστηρής εφαρμογής των μέτρων.

Δεν λύνει τα προβλήματα ο Κώδικας. Δεν είναι εκεί το θέμα. Πιστεύω ακράδαντα ότι η έμφαση πρέπει να δοθεί, στο νέο πρότυπο οδικής συμπεριφοράς. Είναι θέμα αγωγής και νοοτροπίας που δημιουργείται από τα σχολεία. Ακόμα στη συνέχιση των προγραμμάτων, στον εξορθολογισμό των ορίων ταχύτητας -συμφωνώ με τον κ. Σταθάκη- και στην αναβάθμιση της ικανότητας των οδηγών μέσα από την εκπαίδευση. Όλα αυτά μαζί με ένα σύγχρονο σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας, κύριε Υπουργέ, που μπορεί να έχει μεγάλη αποδοτικότητα. Προς τέτοιες κατευθύνσεις οφείλουμε να κινηθούμε, πέρα από τις τροποποιήσεις του Κώδικα. Δηλαδή απαιτούνται συντονισμένες και συνδυασμένες δράσεις για να έχουμε αποτελέσματα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Στέφανος Μάνος.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω πρώτα από το Βήμα να συγχαρώ τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταθάκη και για το περιεχόμενο, αλλά και για το ύφος της εισηγητής του. Προσυπογράφω όλα όσα είπε. Στο «δια ταύτα» διαφοροποιούμαι. Εκ καθήκοντος ο κ. Σταθάκης ψηφίζει το νομοσχέδιο. Εγώ, αντιθέτως, το καταψηφίζω.

Όπως εξήγησα στον Υπουργό στην Επιτροπή, έχω την αίσθηση ότι μας εμπαίζει, διότι ενώ το νομοσχέδιο έχει πολλές σωστές διατάξεις, ο ίδιος ο Υπουργός γνωρίζει ότι το Υπουργείο που είναι αρμόδιο για την εφαρμογή του νόμου -το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης- ούτε θέλει ούτε μπορεί να το εφαρμόσει.

Του έφερα δε επανειλημμένως ένα παράδειγμα. Γιατί το έφερα αυτό; Είπαν μερικοί «Μα, δεν μπορεί να είναι παντού το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, δηλαδή να υπάρχουν παντού αστυφύλακες, πράγμα που θα έδειχνε ότι δεν μπορεί». Εγώ, όμως, είπα ότι «και δεν θέλει». Έφερα ως παράδειγμα τους τροχονόμους που είναι έξω από τη Βουλή.

Μπροστά στα μάτια τους συντελούνται παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. μια ανά δέκα δευτερόλεπτα. Σήμερα το πρωί στις 10:05' -απλώς για να επιβεβαιώσω αυτό το οποίο λέω- φωτογράφισα σε απόσταση πέντε δευτερολέπτων -έχω την ψηφιακή φωτογραφία και θα το αποδείξω- τι συνέβαινε απ' έξω. Λέω στην κυρία Πρόεδρο ότι έχω και ψηφιακές φωτογραφίες που μπορεί να τις βάλει στα Πρακτικά ως μνημείο.

Στην πρώτη φωτογραφία βλέπετε ότι έχουμε δύο αστυφύλακες της Τροχαίας. Κινούνται, αριεμανίως συζητώντας μεταξύ τους. Πλάι τους περνάει ένα μηχανάκι χωρίς κράνος.

Έχω και μια δεύτερη φωτογραφία, που ελήφθη πέντε δευτερόλεπτα αργότερα όπου νομίζω ότι πρέπει να είναι ένας αστυνομικός που βγαίνει από τη Βουλή εποχούμενος σε μοτοσυκλέτα του με το κράνος στον αριστερό αγκώνα, αυτός ο αστυνομικός από τον οποίο ελπίζουμε να τηρηθεί ο Κ.Ο.Κ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μάνος καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες φωτογραφίες, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Φοβούμαι ότι ίσως παραβιάζω τα ατομικά δικαιώματα του αστυνομικού, αλλά τι να κάνω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Μάνο, μία διευκρίνιση μόνο. Ό,τι γίνεται εκτός του περιβάλλοντος της Βουλής ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Τροχαίας.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Το ξέρω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Αναφέρατε την Πρόεδρο της Βουλής προ ολίγου γι' αυτό.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Δεν είναι δική σας αρμοδιότητα, της Τροχαίας είναι. Μα, αυτή μέμφομαι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΡΤΣΑΡΗΣ: Μα, δεν είναι της Τροχαίας αυτοί οι άνθρωποι.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, μετράτε το χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δέχετε διακοπή;

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Όχι.

Ο συνάδελφος λέει ότι οι άνθρωποι αυτοί της Τροχαίας δεν έχουν αυτήν την αρμοδιότητα. Μόλις είπατε εσείς ότι ανήκουν στην Τροχαία. Και λέω, πλάι τους περνούν οι παραβάτες αλλά δεν υπάρχουν παραβάσεις γι' αυτούς.

Λοιπόν, εγώ αισθάνομαι ότι βρισκόμαστε μπροστά σ' ένα αδιέξοδο. Έρχεται ένα πολύ ωραίο νομοσχέδιο –συνομολογώ ότι έχει πολλά θετικά στοιχεία– αλλά ξέρουμε ότι πρόκειται περί αέρα κοπανιστού. Σημειώστε ότι το επεσήμανε και ο κ. Σταθάκης. Με πολύ ευγένεια βέβαια είπε ότι οποιοσδήποτε Κ.Ο.Κ. και να έρθει δεν έχει κανένα νόημα αν η αστυνομία δεν τον εφαρμόζει.

Επεσήμανα αυτό το πράγμα πολλές φορές στην επιτροπή και στο τέλος εκνευρισμένος κάπως ο Υπουργός μου είπε: «Τι θέλεις να κάνω; Αυτό δεν είναι δικό μου θέμα, είναι του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης». Και του είπα: «Μα, ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης δεν είναι Υπουργός της Κυβέρνησης της Λιθουανίας. Είστε μαζί στην ίδια Κυβέρνηση». Λέει: «Τι να κάνω; Στην κυβερνητική επιτροπή το ανακοίνωσα». Οπότε το θέμα δεν είναι πια του κ. Λιάπη ή του κ. Πολύδωρα, είναι του κυρίου Πρωθυπουργού. Και εκεί νομίζω έχει δημιουργηθεί μια παρανόηση ιδίως από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, οι οποίοι ίσως νομίζουν ότι τα καθήκοντα του Πρωθυπουργού περιορίζονται στο να εκφωνεί καλά προετοιμασμένους λόγους στις σημαντικές προ ημερησίας διατάξεις συζητήσεις ή σε κάποια διεθνή συνάντηση, όπως τον είδαμε χθες στη τηλεόραση.

Έφερα, λοιπόν, μαζί μου και καταθέτω στα Πρακτικά και ελπίζω μερικοί από εσάς να θελήσετε να τα ξαναδιαβάσετε και να τα φρεσκάρете στη μνήμη σας, τι προβλέπει ο νόμος. Ο ν.1558 στο άρθρο 10 προβλέπει τι κάνει ο Πρωθυπουργός...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Κυνηγάει αυτούς που δεν φοράνε κράνος!

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Κάντε μου τη χάρη.

Εξασφαλίζει κατά το άρθρο 82 του Συντάγματος την ενότητα της Κυβέρνησης, δηλαδή να μην πηγαίνει προς τα δω ο κ. Πολύδωρας και από την αντίθετη πλευρά ο κ. Λιάπης ή ο κ. Σουφλιάς. Προσδιορίζει επ' ακριβώς την κυβερνητική πολιτική. Συντονίζει την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής. Επιλύει τις διαφωνίες ανάμεσα στους Υπουργούς. Αν υπάρχουν διαφωνίες δουλειά του Πρωθυπουργού είναι να τις επιλύει. Τέλος, εποπτεύει για την εφαρμογή των νόμων από τις υπηρεσίες του δημόσιου τομέα.

Σας το καταθέτω.

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

Δηλαδή εδώ έχουμε μια κατάφωρο συστηματική παραβίαση εκ μέρους της αστυνομίας όλων των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. Μη μου πείτε ότι δεν το γνωρίζετε, είναι πασιφανές, κάθε μέρα γίνεται. Και ο Πρωθυπουργός αδρανεί. Έχουμε, λοιπόν, την πρώτη μαρτυρία Υπουργού ότι ο Πρωθυπουργός ασκεί πλημμελώς τα καθήκοντά του.

Το θέμα μπορεί να σας φαίνεται, επειδή άκουσα κάτι αστεϊσμούς, ότι αφορά το κράνος. Δεν είναι αυτό. Είναι το αν ο Πρωθυπουργός συντονίζει τους Υπουργούς του. Έχουμε μια υπουργική μαρτυρία ότι δεν το κάνει. Και αυτό σε περιόδους

το πούμε καλές, όπως είναι η σημερινή, μπορεί και να μην έχει δραματική σημασία. Αν ο μη γένοιτο όμως συμβεί κάποια κρίση, η αδυναμία του Πρωθυπουργού να συντονίσει τους Υπουργούς του μπορεί να αποδειχθεί μοιραία. Και δεν θέλω να είμαι μάντης κακών. Απλώς το αναφέρω για να είναι καταγεγραμμένο.

Σας κατέθεσα και τις αρμοδιότητες του Πρωθυπουργού, οι οποίες είναι περιορισμένες. Από τις επτά που μνημονεύονται, σας ανέφερα ήδη τις πέντε και είπαμε ότι δεν τις τηρεί. Δεν ξέρω τι άλλο θα κάνει, αλλά αυτές τις πέντε στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν τις τηρεί.

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

Κυρία Πρόεδρε, δώστε μου δύο λεπτά.

Θέλω τώρα να κάνω ορισμένες πρακτικές παρατηρήσεις και προτάσεις στον Υπουργό, αν ο Υπουργός πράγματι επιθυμεί να κάνει κάτι στο χώρο των τροχαίων ατυχημάτων.

Το πρώτο είναι: αφού αποδεδειγμένα ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης δεν θέλει και δεν μπορεί να εφαρμόσει αυτά τα οποία λέμε, να ζητήσει ο Υπουργός Μεταφορών να μεταφερθεί όλη η τροχαία στο Υπουργείο Μεταφορών και να συσταθεί, φερ' ειπείν, ένα Σώμα εφαρμογής του Κ.Ο.Κ. Να τοποθετήσετε κάμερες εσείς –όχι ο κ. Σουφλιάς– που; Αναφέρομαι λίγο και στην Αριστερά τώρα. Υπάρχουν σημεία απόμερα, εκεί που δεν υπάρχουν διαδηλωτές ή οποιοδήποτε άλλοι, που εκεί οι διάφοροι εξυπνάκηδες περνούν το κόκκινο και εκεί σκοτώνεται ο κόσμος. Υπάρχουν, λοιπόν, κάμερες, κύριοι συνάδελφοι, που ενεργοποιούνται μόνο όταν είναι κόκκινο το φανάρι και καταγράφουν μόνο εκείνους που παραβιάζουν το κόκκινο. Γιατί να μη ζητήσετε να μεταφερθεί η αρμοδιότητα των σημείων από το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. σε σας; Η λογική ποια θα ήταν; Να υπάρχει μία ενότητα ευθύνης, έτσι ώστε να ξέρουμε ποιος είναι υπεύθυνος. Διότι εδώ εσείς μόνο σας μου είπατε επανειλημμένως στην επιτροπή «αυτό δεν είναι δικό μου, αλλά είναι του Σουφλιά». Εκείνο δεν είναι δικό μου, είναι του Υπουργείου Οικονομικών» και τρέχα γύρευε...! Με αυτήν τη λογική δεν πρόκειται να εφαρμοστεί ποτέ τίποτα. Και –όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Σταθάκης– η αδυναμία σας να συντονιστείτε μεταξύ σας, ή να σας συντονίσει ο Πρωθυπουργός, σημαίνει ότι πληρώνουμε δύο χιλιάδες έως δύομισι χιλιάδες νεκρούς κάθε χρόνο από τροχαία ατυχήματα, πολλά εκ των οποίων μπορούσαν να αποφευχθούν. Είπε ο κ. Σταθάκης ότι από τα εκατό ατυχήματα με μοτοσυκλέτες, επειδή δεν φορούσαν κράνος, τα ογδόντα τέσσερα δεν θα είχαν γίνει αν φορούσαν κράνος. Και σας έδωσα τη φωτογραφία του οργάνου, του αστυνομικού που έχει κάνει ακριβώς αυτό που είπε ο κ. Σταθάκης. Το φοράει στον αγκώνα και κινείται υπερηφάνως υπό τα μειδιάματα των υπολοίπων συναδέλφων του.

Αυτή είναι η πραγματικότητα, κύριοι συνάδελφοι, και μη κοροϊδευόμαστε. Καλό είναι να βοηθήσουμε αυτόν τον Υπουργό –όχι ψηφίζοντάς του το νόμο, λέγοντάς του ότι θα τον ψηφίζαμε, αλλά πρέπει πρώτα να τακτοποιηθεί το «μαγαζί» της κυβέρνησης.

Στο άρθρο 93 λέτε τούτο: «Αν πληρώσεις σε δέκα μέρες, θα σου μειώσω το πρόστιμο». Και σας είπαν: «άρα, απόδειξη ότι είστε φορομπήχτης!» Θα σας έκανα την εξής πρόταση: Μειώστε όλα τα πρόστιμα στο μισό και πείτε «αυτά είναι τα πρόστιμα εφόσον πληρωθούν εντός δέκα ημερών. Αν παρέλθει το δεκαήμερο, διπλασιάζονται».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Τότε, τι νόημα έχει...

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ: Έχει το εξής νόημα. Διότι το πρόστιμο μετρά πολύ περισσότερο όταν το πληρώνεις μόλις διαπράξεις το αδίκημα, παρά αν το πληρώσεις μετά από δύο χρόνια. Πονάει αν το πληρώσεις εκείνη τη στιγμή. Δεν έχει σημασία το μέγεθος, σημασία έχει ότι θα εισπραχθεί. Βέβαια πάλι τελεί υπό τη βασική προϋπόθεση ότι έχουμε μία αστυνομία που εφαρμόζει το νόμο, που δεν έχουμε αυτήν τη στιγμή. Και γι' αυτό λέω ότι ο νόμος αυτός είναι κουρελόχαρτο, δεν έχει κανένα νόημα, χάνουμε την ώρα μας και γι' αυτό θα το καταψηφίσω.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε τον κ. Μάνο.

Ο κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα ξεκινήσω με μία ριζική διαφωνία που έχω πάνω σε αυτά που άκουσα από τον κ. Μάνο σε ό,τι αφορά τον κύριο Πρωθυπουργό. Αν επρόκειτο, κύριε Μάνο, ο κύριος Πρωθυπουργός ν' ασχοληθεί με όλες τις αρμοδιότητες που του αναθέτει ο ν. 1558 σε σχέση με τη λειτουργία της Κυβέρνησης, φοβούμαι ότι θα είχε ήδη εξοντωθεί.

Υποθέτω ότι όσο και αν είναι το αντιπολιτευτικό σας μένος, δεν θα φθάνει μέχρι του σημείου αυτού. Χρειάζεται δε ο Πρωθυπουργός να είναι ξεκούραστος, αφού, όπως κι εσείς είπατε, σκεφθείτε τι έχει να συμβεί εάν πρόκειται ο Πρωθυπουργός να χρειαστεί να συντονίσει αυτήν την Κυβέρνηση σε μία κρίσιμη στιγμή για τη χώρα. Πώς λοιπόν, κύριε Μάνο, θέλετε και την «πίτα σωστή και το σκύλο χορτάτο» εάν ο Πρωθυπουργός θα κουράζεται για να λύνει τις διαφορές μεταξύ του κυρίου Υπουργού Μεταφορών και του κυρίου Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, μεταξύ του κυρίου Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του κυρίου Υπουργού Οικονομίας και άλλων τινών;

Καθώς προχωρεί κάποιος σ' αυτήν την ανάλυση στο τέλος χρειάζεται ειδικές γνώσεις τις οποίες εγώ δεν διαθέτω. Εσείς ξέρω ότι τις έχετε. Θα φθάσουμε σ' εκείνο το σχήμα που μας έδειχνε ο κ. Βουλγαράκης σε ό,τι αφορά την έρευνα πεδίου που έπρεπε να γίνει για τις υποκλοπές, όπου βλέπαμε ένα απεριόριστο πλήθος γραμμών που έτεμναν η μία τις άλλες, οι πολλές τις λιγότερες κ.λπ..

Αυτή είναι η Κυβέρνηση που έχουμε κύριε Μάνο, γι' αυτό θα επαναλάβω ότι έχουμε μία Κυβέρνηση κουρασμένη πια μ' έναν Πρωθυπουργό βέβαια ξεκούραστο. Εσείς διαλέξετε όποια εκδοχή επιθυμείτε απ' αυτές που εξέθεσα.

Ας έλθουμε όμως στο νομοσχέδιο. Δεν πρέπει να αδικούμε τον Υπουργό Μεταφορών. Εγώ πολλές φορές έχω ασκήσει κριτική και προσωπικά στον κύριο Λιάπη, ιδίως, στη μεγάλη υπόθεση των υποκλοπών. Ο κατ' εξοχήν αρμόδιος Υπουργός για τις επικοινωνίες δέχτηκε να παραμείνει ανενημέρωτος, να αγνοηθεί από τον Πρωθυπουργό και τους συναρμόδιους Υπουργούς στο οι οποίοι εν κρυπτώ και παραβύστω, κύριε Υπουργέ, χειρίστηκαν ένα θέμα της ειδικής σας αποκλειστικά –μπορώ να πω– αρμοδιότητας και το περιόρισαν σε δύο πρωινές συναντήσεις του Υπουργού Δικαιοσύνης, του Υπουργού Δημοσίας Τάξεως, του Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου και του προϊσταμένου της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Αθηνών, δηλαδή τεσσάρων προσώπων, όχι τεσσάρων παραγόντων δύο συντεταγμένων εξουσιών. Οι εξουσίες εκφράζονται από συγκεκριμένα πρόσωπα όταν τα πρόσωπα αυτά λειτουργούν νομίμως, όχι εν κρυπτώ και παραβύστω και όταν στην ίδια Κυβέρνηση ο κατ' εξοχήν αρμόδιος Υπουργός παραμένει στο σκότος και κατ' επέκταση η γνωστή αρμόδια ανεξάρτητη αρχή διασφάλισης του απορρήτου των επικοινωνιών επίσης με μεγίστη επιμέλεια και προσοχή λαμβάνεται πρόνοια ώστε να μη λάβει και αυτή γνώση περί τίνος πρόκειται. Ιδού γιατί φθάνουμε, κύριε Μάνο, σε μία Κυβέρνηση που δεν ξέρει πού είναι το ραβδί της και πού είναι ο σκούφος της.

Για το νομοσχέδιο δεν νομίζω ότι πρέπει να κάνουμε κριτική στον Υπουργό. Για το θέμα των εσόδων που χρειάζεται το κράτος είναι γνωστό ότι η αντίληψη αυτή διατρέχει όλα τα νομοθετήματα που έρχονται και για να είμαι δίκαιος όχι μόνο με τη σημερινή Κυβέρνηση, αλλά και προηγούμενως. Εγώ το θυμάμαι και τα παλαιότερα χρόνια και μη μου πείτε ότι δεν το θυμάστε κι εσείς. Εκεί που λέμε τι κοστίζει το νομοσχέδιο, το Γενικό Λογιστήριο, ο Υπουργός Οικονομικών λέει: «Εντάξει, τι παίρνουμε και από το νομοσχέδιο; Γίνεται ένα ισοζύγιο».

Αλλά εδώ, κύριε Υπουργέ, πρόκειται περί άλλου πράγματος πολύ σοβαρού και εγώ συμφωνώ με τον κ. Σταθάκη, τον Βουλευτή του κόμματός σας, τον οποίο μάλιστα πολλές φορές παρακολουθώντας τον και στις ραδιοφωνικές του εκπομπές όντως εξετίμησα και για τις γνώσεις του και για την αφοσίωσή του στην αντιμετώπιση αυτού του μεγάλου προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων. Μου είχε δε κάνει εντύπωση αυτό το πολύ σωστό που είπε ότι είναι λάθος στις εθνικές οδούς, στους δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας, να μπαίνουν όρια ταχυτήτων

που ταιριάζουν σε συνθήκες κυκλοφορίας και καταστάσεως οχημάτων πριν από εκόσι – τριάντα χρόνια. Όταν σ' αυτούς τους δρόμους βάσεις όριο ταχύτητας πενήντα χιλιόμετρα είναι βέβαιο ότι θα προκαλέσεις οπωσδήποτε μια ανωμαλία που μπορεί να οδηγήσει και σε ατυχήματα.

Αναφέρθηκε ο κ. Μάνος σε ένα δυο περιστατικά τα οποία έχω τη γνώμη ότι δεν έχουν ακριβώς έτσι. Δεν νομίζω ότι οι δυο αστυνομικοί ήταν εν υπηρεσία γιατί τότε είναι στο κέντρο της θεωρούμε. Και επίσης, ένας αστυνομικός που βγαίνει από τη Βουλή δεν είναι της Τροχαίας, κακώς όμως φέρει το κράνος στο χέρι. Να εξηγούμεθα.

Θέλω όμως να πω κάτι που κατά την γνώμη μου είναι πιο σημαντικό. Εμείς στη Βουλή ζούμε εδώ και μερικά χρόνια μια πραγματικότητα η οποία έχει απαλλάξει όχι μόνο τη Βουλή, εμάς, το προσωπικό του Κοινοβουλίου και όσους προσέρχονται εδώ αλλά και την γύρω περιοχή από μια μεγάλη ανωμαλία, αποσυμφόρηση πολλές φορές τόσο μάλιστα μεγάλη που υπήρχε το ενδεχόμενο ατυχημάτων, τα οποία ζούσαμε. Έχουμε ένα υπόγειο γκαράζ πέντε ορόφων. Και σας εννοώ έχοντας υπ' όψιν μου το κόστος που είχε η κατασκευή αυτού του γκαράζ.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση μέχρι και αυτήν την στιγμή στην πράξη την έχουμε αφήσει ασύδοτη σε ό,τι αφορά στους ασυνειδητους παράγοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Κανένας έλεγχος ουσιαστικός. Σωστά είπε ο κ. Αγοραστός ότι αυτά τα χρήματα που πηγαίνουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει να λειτουργήσουν ανταποδοτικά. Αλλά ξέρουμε ότι επί πολλά χρόνια τώρα για έργα και προμήθειες, σκοτωμός γίνεται εδώ μεταξύ Κυβερνήσεως και Αντιπολιτεύσεως για κάποιο θέμα που θεωρούμε ότι πρέπει να ασκήσουμε κριτική. Αλλά το τεράστιο μέρος των δαπανών ξέρουμε όλοι ότι δεν γίνεται από την κεντρική διοίκηση πια, αλλά γίνεται τοπικά, περιφερειακά, από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, την περιφερειακή, αν θέλετε, διοίκηση. Και εκεί ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι κανένας ουσιαστικός έλεγχος δεν υπάρχει.

Πρέπει, λοιπόν, εδώ να δούμε το ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση όπως ξέρετε δίνει άδειες πινακίδων που τοποθετούνται στην περιοχή κάθε δήμου. Εγώ γνωρίζω περιπτώσεις θανάτου δυο νέων παιδιών επί της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας από πινακίδες που του ενός του απέκοψαν το νήμα της ζωής και οι οποίες μάλιστα ήταν παρανόμως εκεί. Είχαν τοποθετηθεί παράνομα.

Θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, και εγώ ευχαρίστως έρχομαι μαζί σας και θα έρθουν και πολλοί συνάδελφοι με κάποια συνεργεία, να ξεκινήσουμε και να κατεβάζουμε όλο αυτό το πλήθος των πινακίδων δεξιά και αριστερά κεντρικών και όχι τόσο κεντρικών δρόμων, λεωφόρων όπου ασφαλώς αποτελούν κατ' εμέ μεγάλη αιτία ατυχημάτων όταν διασπάται, αποσπάται η προσοχή, περισπάται η προσοχή του οδηγού από τον κύριο χώρο που πρέπει να έχει υπ' όψιν του και πηγαίνει δεξιά και αριστερά στην κάθε ξεβράκωτη ή σε κάθε έξαλλο σχήμα που μπορεί να βλέπει.

Αυτό γιατί το ανεχόμαστε;

Και δεν είναι, υποθέτω, αγαπητέ κύριε Μάνο, θέμα του οποίου Υπουργού. Είναι και θέμα όλων μας, διότι έχουμε φτάσει στο σημείο όλα να τα ανάγουμε σε ευθύνη της εκάστοτε Κυβέρνησης. Η Κυβέρνηση φέρει τεράστια ευθύνη ασφαλώς για τις πολιτικές κατευθύνσεις που δίδει. Από εκεί και πέρα, πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι είμαστε ένας λαός σε μεγάλο ποσοστό αδιαπαιδαγύγητος, που δεν θέλει να διαπαιδαγωγηθεί. Εμείς πολλές φορές ενθαρρύνουμε και θεωρούμε ότι είναι στοιχείο απελευθέρωσης το να μη θέλει κανείς να διαπαιδαγωγηθεί.

Ως Υπουργός Παιδείας είχα κάνει μια προσπάθεια πρώτα-πρώτα με μια διάταξη που έβαλα, να μην καίνε τα παιδιά τα βιβλία, όταν τελειώνει το σχολικό έτος. Αμ, δε! Οι εκπαιδευτικοί αντέδρασαν, διότι θα έπρεπε να συγκεντρώνουν αυτά τα βιβλία, να τα δίνουν πίσω στον Οργανισμό και όσα ήταν καινούργια να τα δίνουν στους νέους μαθητές. Έπρεπε να υπάρξει, λέει, κάποιο επίδομα.

Για την οδική ασφάλεια είπαμε ν' αρχίσει κάθε σχολείο οικειοθελώς, σε συνεννόηση με τους γονείς, να χρησιμοποιεί κάποια παιδιά, όπως γίνεται σε πολλές χώρες της Ευρώπης, που θέλουν να παίξουν το ρόλο του τροχονόμου, σε σημεία βέβαια

κοντά στο σχολείο. Μπορεί όντως να είναι και αυτό μια καλή διαπαιδαγώγηση και μια προσφορά στην κοινωνία. Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ**).

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να συνεργαστείτε και με τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και με τον Υπουργό Εσωτερικών. Όλες οι τράπεζες μάς κυνηγάνε να μας δώσουν δάνεια. Υπάρχουν στους δήμους -στο Δήμο της Αθήνας σας λέγω εγώ- πάρα πολλοί χώροι όπου μπορούν να δημιουργηθούν υπόγειοι σταθμοί και είναι πάμφθινο το κόστος της αγοράς μιας θέσης, της μίσθωσης μιας θέσης ενός υπόγειου σταθμού. Δεν το κάνουμε αυτό, διότι όταν θα ξεκινήσει θα έχει έρθει η ηθική του επόμενο δημάρχου. Γι' αυτό, λοιπόν, εδών χρειάζεται μια κεντρική απόφαση και να εξασφαλιστούν από τις τράπεζες εκείνα τα κονδύλια, τα οποία είναι αμέσως ανταποδοτικά.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Θα σας παρακαλέσω, κύριε Κακλαμάνη, να ολοκληρώσετε την τοποθέτησή σας.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ο κ. Αλευράς και ο κ. Λεβέντης επέμεναν ιδιαίτερα σε μια τροπολογία για την ποδηλασία.

Κύριε Υπουργέ, πριν από είκοσι σχεδόν χρόνια η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρούσε ότι γύρω στο ένα εκατομμύριο Έλληνες χρησιμοποιούν το ποδήλατο. Ιδού στάδιο δόξης λαμπρό. Ας το δούμε αυτό.

Όπως είπε και ο κ. Γείτονας, μόλις προχθές κηδέψαμε στο Μαρούσι δύο παιδιά δεκαοκτώ χρονών. Πριν από δυο μήνες κηδέψαμε το παιδί ενός αρτοποιού είκοσι ενός έτους. Αισθάνομαι πολλές φορές ότι είμεθα συνένοχοι όλοι -όχι μόνο όσοι ασκούμε δημόσιο ρόλο- οι πολίτες που καταλαβαίνουμε τον κίνδυνο και δεν κάνουμε ό,τι μπορούμε για να τον αποτρέψουμε.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι είμαι κατά της λογικής αυτών των προστίμων. Αντίθετα, είμαι υπέρ της αφαίρεσης της αδειας οδηγού, διότι οι περισσότεροι από τους θρασείς που κάνουν και τους αγώνες δρόμου τις νύχτες στις λεωφόρους, δυστυχώς ως γόνιμο οικογενειών που έχουν τα μέσα, έχουν και δεύτερο και τρίτο αυτοκίνητο.

Σωστή είναι η άποψη για τα πρόστιμα που είπε ο κ. Μάνος. Δώστε το αντίθετο κίνητρο, αλλά πιστεύω ότι περισσότερο πρέπει να λειτουργήσει το point system και για ορισμένες παραβάσεις -ο κ. Σταθάκης το ξέρει πάρα πολύ καλά- να υπάρξει άμεση αφαίρεση της αδειας και επανεξέταση με άλλες συνθήκες βέβαια -γι' αυτό και χρειάζεται κάθε τρεις μήνες να αλλάζετε και το προσωπικό στο Χολαργό- της χορήγησης της νέας αδειας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο συνάδελφος Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιχαήλ Μπεκίρης.

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που αφορά τον κάθε Έλληνα πολίτη, την κάθε οικογένεια.

Οι τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αποτελούν ζήτημα ευρύτερο, που αφορούν την οδική ασφάλεια, ένα τομέα που ως χώρα δεν θα πρέπει να είμαστε και ιδιαίτερα υπερήφανοι. Και δεν θα πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι, όχι μόνο για το γεγονός ότι είμαστε πρώτοι στην Ευρώπη των δεκαπέντε σε θανάτους από τροχαία ατυχήματα, αλλά γενικότερα είναι πιθανόν να είμαστε και πρώτοι σε αριθμό παραβιάσεων των διατάξεων των Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας.

Δυστυχώς η παραβατικότητα στους δρόμους, όχι απλά δεν τιμωρείται αλλά έχει αναχθεί και σε κατόρθωμα ή ακόμη περισσότερο και σε μαγκιά. Το πώς θα καταπολεμηθεί αυτή η νοσηρή νοοτροπία, αποτελεί ένα θέμα ευρύτερης συζήτησης. Ένα κομμάτι, όμως, είναι και ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, που σήμερα συζητούμε.

Χαίρομαι αρχικά διότι η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών διεξήγαγε ένα ευρύτατο διάλογο προτού φέρει το νομοσχέδιο στη Βουλή και της αξίζουν πράγματι συγχαρητήρια.

Επίσης χαίρομαι διότι όλοι οι φορείς που συμμετείχαν στη συζήτηση στην Επιτροπή, εξέφρασαν θετική άποψη για το περιεχόμενο του νομοσχεδίου, γεγονός που αποδεικνύει και αναδεικνύει ότι κινούμαστε πράγματι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ένας τρίτος λόγος που με χαροποιεί, είναι ότι ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Σταθάκης είναι ένας άνθρωπος που γνωρίζει, όσο κανείς άλλος συνάδελφος εδώ, τα θέματα της οδικής ασφάλειας και το γεγονός ότι εισηγείται το νομοσχέδιο, είναι ιδιαίτερα θετικό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προτού προχωρήσω σε κάποιες σκέψεις που αφορούν την οδική ασφάλεια, θα ήθελα να κάνω δυο παρατηρήσεις.

Πρώτον, θεωρώ ότι στο συγκεκριμένο θέμα δεν χωρά κομματική αντιπαράθεση. Και δεν πρόκειται να το κάνω. Δεν μπορώ να πιστέψω ότι μια πλευρά ενδιαφέρεται περισσότερο για την ανθρώπινη ζωή από ότι ενδιαφέρεται η άλλη πλευρά. Είναι πιθανόν να έχουμε διαφορετικές απόψεις, διαφορετικές προεγγίσεις. Είναι χρήσιμο να βρίσκουμε όπου είναι δυνατόν ένα κοινό τόπο.

Η δεύτερη παρατήρηση έχει να κάνει με το ότι δεν θεωρώ τον εαυτό μου ασφαλώς ειδικό στα συγκεκριμένα θέματα, αλλά θέλω να εκφράσω και να διατυπώσω κάποιες συγκεκριμένες σκέψεις, που πιστεύω ότι μπορούν να βοηθήσουν.

Μιλώντας για οδική ασφάλεια, για τροχαία ατυχήματα, πάντοτε συζητούμε για αριθμούς και στατιστικές. Πίσω, όμως, από αυτούς τους αριθμούς κρύβεται ο ανθρώπινος πόνος, η τραγωδία που ζει η κάθε οικογένεια που χάνει ένα μέλος της.

Πολλοί οι άνθρωποι πιστεύουν ότι η στατιστική είναι ένας καλός τρόπος για να πεις ψέματα. Εγώ όμως έχω αντίθετη άποψη. Εάν καταφέρουμε να χρησιμοποιήσουμε σωστά τους αριθμούς και τους ερμηνεύσουμε κατάλληλα, θα οδηγηθούμε σε πολύ σωστά συμπεράσματα.

Για παράδειγμα, άκουσα ότι το 82% των τροχαίων ατυχημάτων γίνονται μέσα στις πόλεις, το 5% στους εθνικούς δρόμους και τα υπόλοιπα στους επαρχιακούς δρόμους. Επίσης άκουσα ότι έχουμε χίλιους εξακόσιους νεκρούς ετησίως, αλλά σε αυτούς ασφαλώς δεν καταγράφονται εκείνοι που χάνουν τη ζωή τους δυο ή τρεις μέρες αργότερα από το τροχαίο.

Ο πρόεδρος των εισαγωγών είπε ότι για να συλλέξει στοιχεία απευθύνθηκε στην Τροχαία, στην Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, στο Υπουργείο Μεταφορών, στην Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών και από τον καθέναν ξεχωριστά έπαιρνε κάποιο κομμάτι.

Θέλω να πω με αυτό ότι ακούμε στοιχεία διάσπαρτα και δεν έχουμε τη δυνατότητα ως πολιτεία, να αποκτήσουμε μια συνολική και πλήρη εικόνα.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός παρατηρητηρίου για την οδική ασφάλεια από τα Υπουργεία Μεταφορών και Δημοσίας Τάξεως, προκειμένου να δημιουργηθεί μια συνολική βάση δεδομένων και να υπάρχει πλήρης καταγραφή όλων των ατυχημάτων.

Για παράδειγμα, σε τι ποσοστό ευθύνεται η ηλικία των αυτοκινήτων, η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, η χρήση του αλκοόλ για τα τροχαία ατυχήματα ή ποιες παραβάσεις προκαλούν θανάτους;

Προτείνω, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να εξετάσετε πολύ σοβαρά τη δημιουργία αυτού του παρατηρητηρίου, γιατί είμαι πεπεισμένος ότι θα συνδράμει αποφασιστικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αλλά και στη συνεχή αναπροσαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να είναι σύμφωνος με τις εξελίξεις κάθε εποχής.

Ένα δεύτερο σημείο, το οποίο θέλω να επισημάνω, αφορά μια συνολική επανεξέταση και ίσως αξιολόγηση των δράσεων που αναλαμβάνει η πολιτεία για την ενημέρωση σχετικά με την οδική ασφάλεια. Ειδικότερα πρέπει να μας απασχολήσει το ζήτημα της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία.

Έχω κάνει πολλές φορές σχετικές ερωτήσεις στο Υπουργείο Παιδείας, αλλά νομίζω ότι πρέπει να δημιουργήσουμε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική που να μην περιορίζεται μόνο στη διανομή των dvd ή σε κάποιες διαλέξεις κατά τη διάρκεια της

σχολικής χρονιάς.

Οι θάνατοι από τα τροχαία είναι ένα ζήτημα που απασχολεί πολύ συχνά και την κοινωνία της Αχαΐας, όπου ζω. Είναι γνωστό σε όλους ότι ο δρόμος Πατρών- Κορίνθου θεωρείται και ίσως είναι ο πιο επικίνδυνος δρόμος στην Ελλάδα. Τα στοιχεία είναι ενδεικτικά για την τελευταία πενταετία. Ειδικότερα, κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους πάνω από πενήντα έως εβδομήντα άτομα. Τα θανατηφόρα δυστυχήματα έχουν αυξηθεί κατά το χρονικό διάστημα το οποίο εξετάζουμε κατά 23,64%, ενώ ο αριθμός των νεκρών έχει αυξηθεί περίπου κατά 20%.

Το πρόβλημα στην Αχαΐα δεν περιορίζεται μόνο στην κακή κατάσταση των εθνικών δρόμων Πατρών-Κορίνθου και Πατρών-Πύργου, από την οποία ελπίζουμε ότι θα μπορέσουμε επιτέλους να ξεφύγουμε με το νέο αυτοκινητόδρομο. Υπάρχει και ένα έντονο πρόβλημα που αφορά την αστυνόμευση. Ειδικότερα, αυτό φαίνεται από τα πολλά ατυχήματα που γίνονται στην περιμετρική οδό της Πάτρας, που σε αρκετές περιπτώσεις μετατρέπεται σε πίστα λόγω των υψηλών ταχυτήτων.

Φαντάζομαι ότι αντίστοιχα προβλήματα υπάρχουν σε όλους τους νομούς, σε άλλους περισσότερα, σε άλλους λιγότερα. Το ζήτημα όμως είναι πώς θα λύσουμε αυτά τα προβλήματα. Θεωρώ ότι ο νέος Κώδικας θα προσφέρει ουσιαστικές λύσεις, αν βέβαια συνδυαστεί και με ένα πλέγμα δράσεων το οποίο θα περιέχει καλύτερη αστυνόμευση αλλά και πιο αποτελεσματική ενημέρωση των πολιτών.

Σε κάθε περίπτωση ο νέος Κώδικας δεν περιορίστηκε μόνο στις τιμαριθμικές αναπροσαρμογές των προστίμων. Αντίθετα, βρήκε τις παραβάσεις εκείνες που σκοτώνουν και δεν δείχνει καμιά απολύτως ανοχή. Αυστηρές λοιπόν ποινές σε εκείνους που οδηγούν μεθυσμένοι, σε εκείνους που περνούν με κόκκινο, σε εκείνους που παραβιάζουν το STOP, σε εκείνους που κάνουν αναστροφή στην εθνική οδό.

Παράλληλα, όμως, προστέθηκαν και νέα άρθρα σε περιπτώσεις που μέχρι σήμερα δεν είχαν απασχολήσει τον Κώδικα. Ειδικότερα, θεσμοθετείται η λωρίδα έκτακτης κυκλοφορίας, που μέχρι σήμερα δεν υπήρχε. Προβλέπονται μέτρα για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν αντίμετρα στα ραντάρ. Αναδιαρθρώνεται το σύστημα της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών. Αυξάνονται τα όρια ταχύτητας σε εθνικές οδούς που έχουν κλειστές λωρίδες κυκλοφορίας και διαζώματα.

Συμφωνώ απόλυτα και με τις αυστηρότερες ποινές αλλά και με τις νέες διατάξεις που υπάρχουν στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ο φόρος αίματος πρέπει επιτέλους κάποια στιγμή να σταματήσει. Τον έχει πληρώσει ακριβά η ελληνική κοινωνία. Δεν ξέρω αν ο νέος Κώδικας θα αποτελέσει την αφορμή για να σταματήσουμε να έχουμε αυτήν τη θλιβερή πρωτιά στην Ευρώπη. Είμαι όμως βέβαιος ότι με το νομοσχέδιο αυτό και με μια σειρά ακόμη μέτρων θα επιτύχουμε μια καλύτερη κατάσταση στους δρόμους, γιατί και οι νεκροί μας λείπουν αλλά και οι ζωντανοί δεν μας περισσεύουν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Αθανασία Μερεντίτη.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Μεταφορών μαγείρεψε δυο χρόνια τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και κατέληξε να καταθέσει στη Βουλή ένα σχέδιο τροποποιήσεων από το οποίο να αποσιγάει κάθε πολιτική πρόκληση, κάθε πολιτική κυκλοφοριακής αγωγής οδηγών και πεζών, να αποσιγάει εντελώς η έννοια της οδικής ασφάλειας.

Συμφωνούμε όλοι ότι πρέπει να αναμορφωθεί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όχι όμως με προχειρότητα, όχι με αποσπασματικά μέτρα και προπαγάνδεις εντυπωσιασμού, αλλά μετά από επιστημονικές μελέτες, μετά από συνεκτίμηση των νέων δεδομένων και κυρίως να αναπροσαρμοστεί με διατάξεις σαφείς και κατανοητές απ' όλους τους οδηγούς, με μέτρα για την προστασία της ζωής του οδηγού, του συνεπιβάτη, του πεζού, του ποδηλάτη, του ηλικιωμένου, των Α.Μ.Ε.Α..

Το νομοσχέδιο που πήραμε στα χέρια μας, μετά από τόση απραξία, αδράνεια και τόση καθυστέρηση δεν δικαιολογεί την

τόση προχειρότητα. Το Υπουργείο δεν μπήκε καν στον κόπο να αφαιρέσει τις ξεχασμένες διατάξεις που χρονολογούνται από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Κατέθεσε έναν Κ.Ο.Κ.- τιμοκατάλογο. Η οδική ασφάλεια έχει να κάνει με ανθρώπινες ζωές αλλά το Υπουργείο δεν κατάφερε να μας πείσει ούτε για τον παιδευτικό ούτε για τον προληπτικό χαρακτήρα του. Στόχος του είναι τα πρόστιμα και μόνο τα πρόστιμα, η τσέπη των παραβατών και να γεμίσουν τα ταμεία του δημοσίου.

Ο κύριος Υπουργός, στην προσπάθεια του να μας πείσει ότι τα αυξημένα πρόστιμα αντικατοπτρίζουν τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζει τις σοβαρές παραβάσεις, είπε ότι η επιβολή χαμηλών ποινών σε παραβάσεις που στοιχίζουν ανθρώπινες ζωές απαξιώνουν την ίδια τη ζωή. Στη συνέχεια ο ίδιος ο Υπουργός προτείνει τη μείωση στο 50% των προστίμων, αρκεί να πέφτει το χρήμα ζεστό. Δηλαδή, ταξικά αντιμετωπίζουμε και τα περιθώρια που δίνουμε στο πώς θα συμπεριφέρεται ο καθένας στην ανθρώπινη ζωή, δηλαδή αναλόγως με την τσέπη του. Πιστεύει δηλαδή το Υπουργείο και η Κυβέρνηση ότι με τον τρόπο αυτό θα μειωθούν τα δυστυχήματα; Γιατί απ' όσους ασχολούνται με τα θέματα οδικής ασφάλειας κανείς δεν το πιστεύει και παρακολούθησα πολύ καλά τον εισηγητή σας, κύριε Υπουργέ, και δεν κατάλαβα σε τι συμφωνεί με το νομοσχέδιο. Έκανε μία σειρά πολύ σωστών παρατηρήσεων και υποδείξεων για παραπέρα βελτίωση, αλλά δεν τον άκουσα αν συμφωνεί σε κάτι. Θα έπρεπε και αυτό να το λάβετε υπ' όψιν σας.

Δεν θα αναφέρω τα στοιχεία της θλιβερής πρωτιάς της χώρας μας και ότι βρίσκεται στην τρίτη θέση από το τέλος για την αντιμετώπιση του τόσο σοβαρού θέματος, ειπώθηκε από τους άλλους συναδέλφους. Δεν θα μείνω στα στοιχεία, γιατί αυτά δεν φοβίζουν δυστυχώς κανέναν και δεν προβληματίζουν. Θεωρώ ότι το φαινόμενο αντιμετωπίζεται μόνο με εκπαίδευση συμπεριφορών και συνειδητών. Καμία αξία δεν έχουν οι αριθμοί. Τι μπορεί να απαντήσει κανείς στους γονείς που έχασαν τα παιδιά στη Φαρκαδώνα και πολλά άλλα παιδιά; Η σκληρή πραγματικότητα μας οδηγεί -και πρέπει να το συνειδητοποιήσουμε- σε ανεπανόρθωτες απώλειες. Αναφέρθηκα στο τροχαίο της Φαρκαδώνας, γιατί πρέπει να θυμόμαστε τις υποσχέσεις και τις δεσμεύσεις του Πρωθυπουργού που μέχρι σήμερα δεν είδαμε καμία απ' αυτές να δρομολογείται έστω στοιχειωδώς.

Θέλω, όμως, εδώ να σας πω και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ. Εμείς στα Τρίκαλα θρηνούμε πολύ συχνά θύματα σε σιδηροδρομικά δυστυχήματα, γιατί έχουμε αφύλακτες διαβάσεις. Αν δεν το έχετε υπ' όψιν σας, μπορείτε να δείτε τη συχνότητα τέτοιων δυστυχημάτων. Και τώρα με το άρθρο 25, σε αντίθεση με πρόσφατη νομολογία του Άρειου Πάγου που δίνει 40% μερίδιο ευθύνης στον ΟΣΕ, εσείς θέλετε και αυτό να το αφαιρέσετε. Σας ενδιαφέρουν, δηλαδή, τα χρήματα του ΟΣΕ και όχι οι ανθρώπινες ζωές.

Το πρόβλημα δεν αφορά μόνο τη χώρα μας, είναι παγκόσμιο. Παγκόσμια επιδημία χαρακτηρίζεται και όλες οι χώρες, όλοι οι Αρχηγοί κρατών προσπαθούν να αντιμετωπίσουν αυτήν την, δυστυχώς, πολύ σοβαρή «επιδημία». Και εσείς μια τέτοια παγκόσμια επιδημία, τη μεγαλύτερη κοινωνική μάστιγα της χώρας, ένα μείζον πρόβλημα δημόσιας υγείας, το αντιμετωπίζετε έχοντας στο μυαλό σας μόνο τις εισπράξεις και σ' αυτό το θέμα έχετε χάσει προ πολλού την αξιοπιστία σας. Με κρυμμένους αστυνομικούς πίσω από θάμνους, σε οριακές αλλαγές ενδείξεων ορίων ταχύτητας ή σε ξεχασμένες πινακίδες έργων μόνο και μόνο για την επιβολή ποινών, όπως και αν λάχει, δεν περιμένει κανείς τίποτα καλύτερο.

Και εδώ εγώ οφείλω να σημειώσω όσα διαβάσαμε στις εφημερίδες, τη μεγάλη ιδέα του συναδέλφου σας Υπουργού Οικονομικών να συμμετέχουν και οι αστυνομικοί στα πρόστιμα και στα χρήματα που ευτυχώς αντέδρασε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., αντέδρασαν οι αστυνομικοί και δεν προχώρησε αυτή η φαινή ιδέα, γιατί θα ζούσαμε έναν ανταρτοπόλεμο στους δρόμους, φαντάζομαι πώς θα αντιδρούσαν οι αστυνομικοί, πώς οι παραβάτες. Αυτά είναι τα έργα και οι ημέρες σας έναντι τόσο σοβαρού θέματος που έχει να κάνει με την ασφάλεια όλων μας και κυρίως των νέων, των παιδιών μας.

Η οδική συμπεριφορά δεν επιβάλλεται με τα πρόστιμα και τον

εκφοβισμό, είναι στοιχείο του πολιτισμού της χώρας. Βαρύτητα πρέπει να δίδεται σ' ένα πρόγραμμα μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, πρώτα και κύρια στο να καλλιεργήσουμε κυκλοφοριακή συνείδηση στους πολίτες, που αυτό θα έπρεπε να αρχίσει. Ανέφερε ένα πράγμα ο κ. Σταθάκης και είναι θετικό, αν όντως έγινε. Συμφωνήσατε με την Υπουργό. Πρέπει να ξεκινήσει από το σχολείο και να φτάσει στην ποιοτικότερη εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών.

Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με την καθιέρωση άρτιων τεχνικών ελέγχων, συνιστούν ένα πολυεπίπεδο πλέγμα δράσεων. Το είχε ξεκινήσει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. -σας τα είπε και ο εισηγητής μας και άλλοι συνάδελφοί μας- είχαν αρχίσει να φαίνονται τα αποτελέσματα -μείωση 20% των τροχαίων- και αντ' αυτού, αντί να συνεχιστεί η σημαντική αυτή προσπάθεια, ακολουθήθηκε από εσάς πλήρης εγκατάλειψη με αποκρύψιμο την πλήρη αδρανοποίηση της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Έτσι δεν είναι, κύριε Σταθάκη; Τι έχετε να πείτε γι' αυτό;

Θα μπορούσαμε να είχαμε μείωση των ατυχημάτων και με τον ισχύοντα Κώδικα. Το ζητούμενο δεν είναι η αύξηση των προστίμων. Ζητούμενο είναι, πρώτον, η σωστή και αξιόπιστη εφαρμογή του Κ.Ο.Κ.. Δεύτερον, η συστηματική και αξιόπιστη αστυνόμευση του συνόλου των παραβάσεων, με μηδενική ανοχή, με επαρκή και σύγχρονα μέσα.

Τρίτον, επαρκείς πόροι για τη χρηματοδότηση των υλικότεχνικών υποδομών, πόροι για τη βελτίωση και την κατηγοριοποίηση και τη συντήρηση του οδικού δικτύου, που και σ' αυτό δεν υπάρχει καμία μα καμία εξέλιξη. Χρηματοδότηση πολιτικών πρόληψης, χρηματοδότηση προγραμμάτων κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης, που να ξεκινάει από το νηπιαγωγείο, διεξαγωγή εκστρατειών ενημέρωσης, ευαισθητοποίηση των πολιτών, αξιόπιστος και τακτικός έλεγχος των οχημάτων, μέριμνα για την αναβάθμιση της εκπαίδευσης των οδηγών και συνεργασία με όλους τους κυβερνητικούς και μη φορείς.

Πρέπει, δηλαδή, να υπάρξει επεξεργασία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας, για να σταματήσει να είναι η οδική κυκλοφορία ένα καθημερινό επικίνδυνο παιχνίδι πιθανοτήτων επιβίωσης. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει σ' όλο αυτό το θέμα να βλέπουμε ένα ακόμα, πονηρό μεν, ταμείο είσπραξης δημοσίου χρήματος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει η Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθηνά Κόρκα-Κώνστα.

ΑΘΗΝΑ ΚΟΡΚΑ - ΚΩΝΣΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου που αφορά όλους μας. Αφορά τις τροποποιήσεις των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Είναι αλήθεια ότι απαιτήθηκε ο εκσυγχρονισμός για να έχουμε σαν συνέπεια αυτό που θέλουμε, μια καλύτερη αποτελεσματικότητα. Η σημαντικότητα αυτού του νομοσχεδίου εκπορεύεται από το γεγονός ότι τα τροχαία δυστυχήματα στη χώρα μας αφαιρούν ανθρώπινες ζωές. Εδόθησαν στατιστικά στοιχεία. Εξαφανίζονται και ολόκληρες πόλεις, αν το αναλογιστούμε.

Καθημερινώς χάνουν τη ζωή τους και νέα άτομα, τα οποία θυσιάζονται στην άσφαλτο. Η κάθε μια και ο καθένας από μας έχουμε ζήσει πάρα πολλές τέτοιες περιπτώσεις -αναφέρθηκαν και σ' αυτήν την Αίθουσα- και νέων ανθρώπων δεκαπέντε έως σαράντα ετών, όπως και ατόμων που μένουν μόνιμα ανάπηρα, βυθίζοντας και την οικογένειά τους και τον περίγυρό τους στον πόνο. Αυτό είναι ένα δυσβάσταχτο φορτίο για την κοινωνία μας.

Η χώρα μας βρίσκεται στις χειρότερες θέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό είναι ντροπή μας. Αναφέρθηκε αναλυτικά μέσα σε όλα αυτά που είπε ο κ. Σταθάκης, ο εισηγητής μας. Βρισκόμαστε στις χειρότερες θέσεις στην οδική ασφάλεια, ακόμα και από τις καινούργιες χώρες που μπήκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι απαράδεκτο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το γεγονός ότι η παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θεωρείται συνηθισμένο φαινόμενο. Είναι, δυστυχώς, θέμα νοοτροπίας. Για να καταπολεμηθεί αυτό, πρέπει να γίνει συνείδηση στα Ελληνόπουλα από μικρή ηλικία. Μέσα από την κυκλοφοριακή αγωγή

στα σχολεία, θα μπορέσουμε να αλλάξουμε αυτή τη νοοτροπία. Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, είναι πολύ σημαντικό το ότι αποφασίστηκε να γίνουν εκστρατείες ενημέρωσης γι' αυτό το θέμα.

Ο κύριος στόχος του νομοσχεδίου που συζητάμε είναι να γίνει κτήμα του καθενός και της καθεμιάς μας και να δράσει για προληπτικούς λόγους και όχι αποτρεπτικά στην αντιμετώπιση του προβλήματος της ασφάλειας και της κυκλοφορίας στους δρόμους, είτε είμαστε πεζοί είτε οδηγοί.

Γι' αυτόν το λόγο και ο αναθεωρημένος Κώδικας αντιμετωπίζει με τη δέουσα σοβαρότητα τις παραβάσεις που έχουν σχέση με την ανθρώπινη ζωή, ενώ μπορεί να επιδεικνύεται μία ελαστικότητα, για τις λεγόμενες «μικρές» παραβάσεις. Αυξάνει δηλαδή τις ποινές και υπερδιπλασιάζει τα πρόστιμα για τις συγκεκριμένες αυτές περιπτώσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι δυνατόν να οδηγήσει -και, όμως, γίνεται- κάποιος μεθυσμένος ή πολύ πιωμένος. Αυτό πρέπει να γίνει συνείδηση. Επίσης όπως συνείδηση όλων μας σαν οδηγοί είναι να φτιάχνουμε το κάθισμα, να φτιάχνουμε τον καθρέπτη, να τον φέρνουμε στα μέτρα μας όταν μπαίνουμε σ' ένα αυτοκίνητο, έτσι πρέπει να μας γίνει συνείδηση και το γεγονός ότι πρέπει να φοράμε τη ζώνη μας, είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες. Ειδικότερα σήμερα -αναφέρθηκε και προηγουμένως- που τα σύγχρονα αυτοκίνητα είναι εφοδιασμένα με τους αερόσακους και υπάρχουν σοβαρά προβλήματα σε περίπτωση και του πιο μικρού ατυχήματος.

Επίσης, θέλω να σταθώ στο κράνος των μοτοσυκλετιστών.

Δεν είναι δυνατόν -αυτό που ειπώθηκε και το έχουμε ζήσει πολλές φορές- να κρατά ο μοτοσυκλετιστής το κράνος στο χέρι του ή καθόλου, να οδηγήσει την μοτοσυκλέτα και να έχει το κράνος, ένα φθινό είδος, σαν παιδικό παιχνίδι, θα έλεγα, που δεν παρέχει καμία ασφάλεια, μόνο μήπως τον σταματήσει κάποιος αστυνομικός της Τροχαίας. Προηγουμένως, συζητώντας και με το συνάδελφο κ. Κοντογιάννη είπε αυτή την ιδέα που είναι δική του και θέλω να την πω: Να μην πουλιέται μοτοσυκλέτα χωρίς το κράνος, που να θεωρείται όργανο και όχι αξεσουάρ. Επαναλαμβάνω δηλαδή ότι η αλλαγή νοοτροπίας, με ενημέρωση, αφύπνιση και ευαισθητοποίηση του κόσμου είναι σημαντική.

Το συζητούμενο σχέδιο νόμου επιβάλλει αυστηρά πρόστιμα και διοικητικές κυρώσεις, με επί τόπου αφαίρεση της αδειάς ικανότητας του οδηγού και της αδειάς του αυτοκινήτου. Θεωρώ ότι με τα αυστηρά αυτά πρόστιμα και τις κυρώσεις και με μηδενική ανοχή θα μπορούν να βοηθηθούν και να βοηθηθεί η πεποίθηση όλων εμάς των οδηγών ότι δεν πρέπει να παραβιάζονται οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Θα ήθελα να σταθώ σχετικά με την εκπαίδευση και στο θέμα των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, που είναι πάρα πολύ χρήσιμα, ειδικά για τα μικρά Ελληνόπουλα, για να ενστερνίζονται και να τους γίνεται συνείδηση η κυκλοφοριακή αγωγή.

Πρέπει, όμως, να πω δύο στατιστικά στοιχεία, μολονότι ειπώθηκαν -γιατί όταν τα επαναλαμβάνουμε τα αντιλαμβανόμαστε καλύτερα- ότι το _ από τους οδηγούς που ήταν μέσα στο αυτοκίνητο δεν θα είχαν σκοτωθεί εάν φορούσαν ζώνη, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μοτοσυκλετιστών, περίπου το 85%, δεν θα είχε σκοτωθεί εάν φορούσε κράνος -το είπε και ο κ. Σταθάκης- και οι μισοί πεζοί αν είχαν περάσει από τη διάβαση δεν θα είχαν χάσει τη ζωή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σταθώ σε μερικές σημαντικές ρυθμίσεις σχετικά και με τα όρια ταχύτητας, που προϋποτίθεται σ' αυτό το νομοσχέδιο να είναι εναρμονισμένα με τις σημερινές συνθήκες, στο γεγονός ότι νομοθετείται η λωρίδα εκτάκτου ανάγκης στους αυτοκινητοδρόμους, να βρίσκεται στην άκρη δεξιά λωρίδα διαγράμμισης, στο άκρο της οδού. Και επίσης θέλω να σταθώ και στις κακοτεχνίες των δρόμων, που πολλές φορές είναι αιτία δυστυχημάτων και το έχουμε ζήσει και το ξέρουμε.

Και όσο για την οδό Κορίνθου- Πατρών χαίρομαι ιδιαίτερα που θα γίνει ο νέος αυτοκινητόδρομος, διότι έχουμε θρηνηήσει πάρα πολλά θύματα εκεί.

Επίσης υπάρχει και το γεγονός ότι πολλές φορές μέσα σε εθνικές οδούς, πάνω σε εθνικές οδούς και τα ρείθρα και οι κλίσεις δεν είναι κατάλληλα, ούτως ώστε να δημιουργούνται ατυ-

χήματα.

Θα ήθελα, κύριοι συνάδελφοι, και κύριε Υπουργέ, να σταθώ στο θέμα των ιατρικών εξετάσεων από τις επιτροπές των γιατρών, μολοντί γιατρός δεν είμαι. Γνωρίζουμε όλοι τις ανανεώσεις που γίνονται, ομαδικές ανανεώσεις των διπλωμάτων. Και θέλω να σταθώ στο σημείο ότι όσοι έχουν πρόβλημα όρασης φοράνε και πρέπει να έχουν διπλό ζευγάρι γυαλιά και γράφεται αυτό -το ξέρουμε αυτό από δικούς μας ανθρώπους- και στο δίπλωμα. Για τα θέματα της ακοής με τα διπλά ακουστικά ή και για τις εξετάσεις από Ω.Ρ.Λ., που πολλές φορές προϋποτίθεται ότι μπορεί να υπάρχουν ασθένειες, όπως ιλιγγιοί, και άλλες ασθένειες που έχουν σχέση με αυτό και ο οδηγός δεν θα είναι σωστός όταν οδηγεί, δεν θα πρέπει να γίνονται οι αντίστοιχοι έλεγχοι;

Υπάρχει και ένα τρίτο θέμα, το θέμα της ψυχολογικής κατάστασης, ιδιαίτερα του οδηγού, των επαγγελματιών οδηγών κι εκείνων που έχουν σχέση με πάρα πολλά άτομα, με ομάδες ατόμων, με παιδιά κ.λπ.

Σημαντικό θέμα είναι και το θέμα της καταστροφής των πινακίδων. Το ζήσαμε όλοι και το ζούμε καθημερινώς. Αλλοιώνονται πινακίδες και δημιουργούν πρόβλημα στους οδηγούς.

Εν κατακλείδι, κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι με το παρόν σχέδιο νόμου δίνουμε στον πολίτη ν' αντιληφθεί ότι οι οδικές παραβάσεις δεν πρέπει να αναχαιτίζονται μόνο από το φόβο των προστίμων, αλλά πρέπει να μπει μέσα στην νοοτροπία μας. Και αυτό για την ασφάλεια όλων μας. Οι αλλαγές στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι σωστές, τις στηρίζουμε κι ευχόμαστε όλοι να εφαρμόζονται απ' όλους εμάς τους οδηγούς, καθώς και η συνεχής ενημέρωση, ώστε να αποφεύγεται το αίμα στους δρόμους μας. Φυσικά στηρίζω και υπερψηφίζω αυτό το σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστούμε και την κ. Κώνστα. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι δύο γυναίκες συνάδελφοι εξάντλησαν την τοποθέτησή τους πριν εξαντληθεί ο χρόνος τους!

Το λόγο έχει τώρα ο κ. Κωνσταντίνος Ρόβλιας.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και σκιώδης Υπουργός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Είμαι σίγουρος ότι θα κινηθεί, ως σκιώδης Υπουργός, εντός του χρόνου του!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να πω προκαταβολικά ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν είναι το κατάλληλο για να ακουστούν αντιπολιτευτικές κορώνες. Η διάθεσή μας είναι να συμβάλουμε και θέλουμε να ελπίζουμε ότι και η διάθεση της Κυβέρνησης είναι να κάνει κάτι καλό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θέλω να πω προκαταβολικά κάτι το οποίο νομίζω ότι θα πρέπει να τύχει της προσοχής.

Η επένδυση στην οδική ασφάλεια είναι μία επένδυση μακροχρόνιας απόδοσης, είναι μία επένδυση περίπου δεκαπενταετίας, άρα είναι μία επένδυση που δεν είναι ελκυστική για τον εκάστοτε Υπουργό. Δυστυχώς αυτή είναι η αλήθεια και αυτό δεν αποτελεί ψόγο για τον συγκεκριμένο Υπουργό, αναφέρομαι γενικά. Συνεπώς χρειάζεται κάτι διαφορετικό. Χρειάζεται κάτι περισσότερο από έναν Υπουργό για να μπορέσουμε πραγματικά να προχωρήσουμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο στα θέματα της οδικής ασφάλειας.

Τι απαιτείται, κατά τη γνώμη μας; Απαιτείται ένας συνολικός σχεδιασμός από μία εθνική Αρχή. Απαιτείται ένας συντονισμός –ουσιαστικός όμως, συντονισμός- των συναρμόδιων Υπουργείων. Απαιτείται απόκτηση παιδείας οδικής ασφάλειας από την παιδική ηλικία και, βεβαίως, σωστή και συνεχής αστυνόμευση. Τα πρόστιμα, κατά τη γνώμη μου, έπονται. Όχι ότι δεν χρειάζονται, αλλά είναι δευτερεύοντα σε σχέση με όλα τα άλλα. Δυστυχώς το νομοσχέδιο ασχολήθηκε μόνο με αυτά. Θα μου πείτε ότι είναι ένα νομοσχέδιο αναπροσαρμογής των προστίμων. Οφείλουμε να το επισημάνουμε, να το καταγράψουμε.

Χρειάστηκαν, όμως, κύριε Υπουργέ, τρία χρόνια για να γίνει αυτή η αναπροσαρμογή των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Κάλλιο αργά παρά ποτέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Σε αυτά τα τρία χρόνια, κύριε Ιωαννίδη, δεν θα μπορούσαμε κάτι περισσότερο στο πεδίο της οδικής ασφάλειας; Καλόπιστα το λέω.

Η αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου είναι πάρα πολύ ωραία, αλλά δεν έχει ανταπόκριση το κείμενο, γι' αυτό λέμε ότι αυτό το νομοσχέδιο, ο αυριανός νόμος, είναι μία άσκηση εισπρακτικού χαρακτήρα. Αυτή την άποψή μας την επιβεβαιώνει το άρθρο 93 παράγραφος 2 του νομοσχεδίου –σας το επισημάναν και άλλοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ- σύμφωνα με το οποίο, αν τα πρόστιμα πληρωθούν εντός δέκα ημερών, μειώνονται στο μισό. Εγώ νομίζω ότι αυτό είναι μία διάταξη εισπρακτικού χαρακτήρα. Δεν δίνω άλλη εξήγηση.

Με το νομοσχέδιο αυτό τροποποιούνται τα πρόστιμα για διακόσιες σαράντα τέσσερις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και αυξάνονται για τις διακόσιες τριάντα επτά, ποσοστό 97%. Είπα και επαναλαμβάνω ότι η Κυβέρνηση βάζει το χέρι στην τσέπη μας με το γάντι του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Δυστυχώς το συζητούμενο νομοσχέδιο δεν παρουσιάζει καμία καινοτομία. Η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, που κατά τη γνώμη μου είναι η πλέον αρμόδια για να εκφράσει άποψη γι' αυτό το νομοσχέδιο, δεν έχει συνεδριάσει ούτε μία φορά επί τρία χρόνια. Ουσιαστικά έχει καταργηθεί. Επιπλέον απόδειξη της έλλειψης πολιτικής οδικής ασφάλειας αποτελεί το γεγονός της μη υλοποίησης των Κέντρων Οδικής Ασφάλειας, που προέβλεπε το μέτρο 6.1 του Προγράμματος του Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, του Προγράμματος «Σ.Α.Α.Σ.».

Το πρόβλημα της παραβατικότητας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι το ύψος των προστίμων. Δηλαδή δεν έχουμε παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, επειδή τα πρόστιμα είναι μικρά. Το πρόβλημα είναι η μη τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εξαιτίας της έλλειψης οδικής παιδείας. Το πρόβλημα, επίσης, ακουμπάει έντονα στην ελλιπή ή στην προσωρινή αστυνόμευση. Άρα, κατά την άποψή μας, η αύξηση των προστίμων δεν είναι αποτελεσματική.

Επίσης το συζητούμενο νομοσχέδιο, έστω στα όρια στα οποία κινείται, δεν ασχολείται ούτε με τις ήπιες μορφές κυκλοφορίας που τις είχε θέσει στόχο το Υπουργείο σας –και καλώς κάνετε στις προγραμματικές σας δηλώσεις- αλλά ούτε ικανοποιεί τα αιτήματα οδικής ασφάλειας αυτών οι οποίοι κυκλοφορούν με ποδήλατο.

Και επανέρχομαι επί του θέματος, επειδή κατέθεσαν συγκεκριμένες προτάσεις οι ποδηλάτες. Χθες είχαν και συγκέντρωση έξω από τη Βουλή. Γιατί δεν ενσωματώθηκαν αυτές οι προτάσεις τους; Δεν έχουν κόστος. Θα περιμέναμε σ' αυτό το θέμα μεγαλύτερη ευαισθησία.

Επίσης το συζητούμενο νομοσχέδιο δεν ικανοποιεί ούτε τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες που, επίσης, κατέθεσαν εμπεριστατωμένο υπόμνημα ή αν θέλετε δεν ικανοποιεί το μεγαλύτερο μέρος των αιτημάτων τους.

Δυστυχώς το επεξεργαστήκατε μόνοι σας. Είναι ένα μονοκομματικό νομοσχέδιο, ενώ το θέμα της οδικής ασφάλειας, όπως ελέγχθη πολύ σωστά και από τον εισηγητή σας και από άλλους συναδέλφους, δεν έχει κόμμα και δεν έχει χρώμα. Λέτε ότι το επεξεργαστήκατε επί τρία χρόνια. Ποτέ δεν καλέσατε τα κόμματα της Αντιπολίτευσης. Θεωρώ ότι είναι ένα εξαιρετικά σοβαρό θέμα για να στηρίζεται μόνο στην κυβερνητική Πλειοψηφία. Δυστυχώς, οι όποιες θετικές διατάξεις του, που τις ψηφίσαμε, χάνονται μέσα στο όλο ελλιπές κείμενο.

Ήθελα να σταθώ λίγο στο άρθρο 25 παράγραφος 2. Είναι το άρθρο που απαλλάσσει τον Ο.Σ.Ε. από αστικές και ποινικές ευθύνες σε περίπτωση που γίνει ατύχημα σε ατύλακτες ισόπεδες διαβάσεις, δηλαδή ουσιαστικά λέει στον Ο.Σ.Ε. «άσε τις διαβάσεις ατύλακτες».

Από το 2000 μέχρι το 2005 έχουν γίνει εκατόν τριάντα πέντε ατυχήματα σε ατύλακτες ισόπεδες οδικές διαβάσεις.

με πενήντα νεκρούς. Η απαλλαγή του Ο.Σ.Ε. από τις ποινικές και αστικές ευθύνες δεν θα μειώσει τους νεκρούς, κύριε Υπουργέ. Φοβάμαι ότι θα αυξήσει τα ατυχήματα, γιατί δεν θέλω να πω ότι θα αυξήσει τους νεκρούς. Η απαλλαγή του Ο.Σ.Ε. απ' αυτήν την υποχρέωση δεν εξυπηρετεί την οδική ασφάλεια. Αντίθετα την πλήττει.

Τίθεται, όμως και θέμα αντισυνταγματικότητας και σας κάνει και διακριτική επισήμανση η Διεύθυνση Επιστημονικών Μελετών της Βουλής. Σας λέει να προσέξετε αυτό το άρθρο, διότι θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί παρέμβαση και στη δικαστική κρίση, όταν εκ των προτέρων λέμε ότι κάποιος, εμπλεκόμενος έστω και έμμεσα σε ένα ατύχημα, δεν έχει ευθύνη. Και παρ' ότι ο Άρειος Πάγος πρόσφατα είπε ότι έχει ευθύνη.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ - ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι το συζητούμενο νομοσχέδιο αποτελεί ένα είδος μη αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Αποπνέει εισπρακτική πολιτική, αναπροσαρμόζει προς τα πάνω το ύψος των προστίμων και μάλιστα, εν μέσω υπουργικών διαφωνιών για το ύψος τους. Σας είπα και σας επαναλαμβάνω ότι ξεκινήσατε με κάποια πρόστιμα πολύ μεγαλύτερα. Στην πορεία τα μειώσατε. Αυτό και μόνο το γεγονός εμένα με πείθει ότι πραγματικά δεν τηρήθηκε μια πολιτική για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Αν λέγατε «εγώ θεωρώ ότι με τα πρόστιμα πραγματικά θα αντιμετωπίσω τα θέματα της οδικής ασφάλειας και τα επταπλάσιάζω και πάω σταθερά μ' αυτήν τη λογική στη Βουλή και φυσικά έχω την κοινοβουλευτική πλειοψηφία και το ψηφίζω» θα σας έλεγα, εντάξει, αυτή είναι η πολιτική σας. Διαφωνώ, αλλά αυτή είναι η πολιτική σας. Αλλά εδώ ακόμα και η λογική της επιβολής προστίμων βλέπω ότι στην πορεία μεταλλάσσεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι συμφωνούμε ότι ζητούμενο είναι η κυκλοφοριακή αγωγή, η απόκτηση οδικής παιδείας από τις μικρές ηλικίες. Δυστυχώς το συζητούμενο νομοσχέδιο δεν τόλμησε ή δεν κατάφερε να ασχοληθεί με αυτά τα ζητήματα. Γι' αυτό το καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώτης Σγουρίδης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, ποιος αμφισβητεί σ' αυτήν την Αίθουσα τα όσα ακούστηκαν για την αξία της ανθρώπινης ζωής; Υπάρχει κανείς; Δεν νομίζω. Ποιος δεν συμπονά το μαρτύριο της αναπηρίας αυτών που έπαθαν ατύχημα και βρίσκονται σε αναπηρικό καροτσάκι ή των οικογενειών τους;

Ποιος δεν θα επικροτούσε, κύριοι συνάδελφοι, τις θετικές προτάσεις που έκανε, ο αγαπητός συνάδελφος, εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Σταθάκης, για τη δωρεάν χορήγηση κράνους στους δικυκλιστές αμέσως μετά το δίπλωμα; Θα το επικροτούσαμε όλοι. Ποιος δεν αντιλαμβάνεται σ' αυτήν την Αίθουσα την οικονομική επιβάρυνση και το κόστος που υπάρχει στις οικογένειες αλλά και στην εθνική οικονομία από τα ατυχήματα, ασφαλιστικά ταμεία, συντάξεις, περίθαλψη, στέρηση ενεργών πολιτών από την κοινωνία, την τεράστια τρύπα που δημιουργείται στο δημογραφικό πρόβλημα;

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα δεν συζητάμε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα οδικά ατυχήματα. Συζητάμε με ποιον τρόπο θα πολεμήσουμε τον «ωχαδερφισμό» του λαού μας. Το «δε βαριέσαι, θα βρω την άκρη» είναι κάτι το οποίο το ζούμε όλοι μας.

Θα ξεκινήσω, λοιπόν, τον προβληματισμό μου με το εξής σχόλιο: Κύριοι συνάδελφοι, απέναντι στη ρωμαϊκή λογική «σκληρός νόμος, αλλά νόμος» υπήρχε η ελληνική λογική ότι «το απόλυτο δίκαιο ίσον αδικία». Ο ποινικολόγος και ο ηλεκτρονικός υπολογιστής κατά κάποιον τρόπο έχουν την ίδια επαγωγική λογική. Και ο ποινικολόγος κρίνει από τους νόμους που προϋπάρχουν ή από πρότερες αποφάσεις και ο ηλεκτρονικός υπολογιστής δίνει λύσεις και απαντήσεις ανάλογα με το πρόγραμμα και τα δεδομένα που έχει.

Ποια είναι η διαφορά ανάμεσα στον υπολογιστή και στον ποινικολόγο; Η διαφορά είναι ότι ο υπολογιστής σταματάει εκεί, ο ποινικολόγος ή ο δικαστής μπορεί να κρίνει από τα γενικότερα σε ειδικότερες περιπτώσεις.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, τώρα, μετά από αυτό το σχόλιο, να θέσω κάποια αιρετικά ρητορικά ερωτήματα. Την ίδια οδική αντίληψη έχουν όλοι οι οδηγοί ακόμα και στην Ελλάδα, στον ίδιο τόπο; Συνεπώς πώς θέλουμε να έχουν την ίδια οδική συμπεριφορά;

Για παράδειγμα, ένας μέσης ηλικίας έμπειρος οδηγός στην εθνική οδό –εάν θέλετε στην Εγνατία Οδό– στην αριστερή λωρίδα, τρέχει με εκατόν είκοσι χιλιόμετρα την ώρα, γιατί τόσο είναι το όριο. Λέει «δεν πρόκειται να έλθει κανένας από πίσω μου, τρέχω με εκατόν είκοσι χιλιόμετρα την ώρα, γιατί αυτό είναι το επιτρεπόμενο όριο». Όμως, είναι πρόξενος ατυχήματος. Και θα μπορούσα να αναφέρω γι' αυτήν την περίπτωση και άλλα τόσα παραδείγματα.

Είναι η οδική σήμανση σύγχρονη και απαντά στις νέες ανάγκες; Απαντά στις νέες δυνατότητες του αυτοκινήτου; Επιβλέπεται κατά πόσο είναι σωστή; Εγώ σας λέω ότι δεν είναι. Βλέπουμε ταμπέλες πίσω από δένδρα. Βλέπουμε ταμπέλες που κρύβουν το «κόκκινο». Βλέπουμε ταμπέλες άλλες αντί άλλων. Υπάρχει αυτή η επίβλεψη από την τοπική, την περιφερειακή και την κεντρική διοίκηση, προκειμένου να αλλάξει αυτή η οδική σήμανση σε όλη τη χώρα; Όχι. Τότε, πώς θέλουμε να μην παραβιάζονται;

Θα σας πω ένα τρίτο αιρετικό ρητορικό ερώτημα. Είναι καθολική η οδική αστυνόμευση σε όλη την επικράτεια και για όλο το χρόνο; Δεν είναι καθολική. Τότε, πώς θέλουμε να συμμορφώνονται οι οδηγοί;

Πριν από ένα χρόνο, ήμουν στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και ταξίδεψα οδικώς από τη Βοστώνη στο Μόντρεαλ. Οδηγούσε ο γιος μου. Σε μία οδό ταχείας κυκλοφορίας –την «91»– με έξι λωρίδες αριστερά και έξι λωρίδες δεξιά, πήγαινε με εξήντα πέντε μίλια την ώρα. Του λέω «τι κάνεις; Άδειος είναι ο δρόμος». Ήταν νύχτα. Του είπα «γιατί δεν τρέχεις;». Μου είπε «πατέρα, θα μας πάρουν το δίπλωμα παρακάτω».

Υπάρχει αυτό στην Ελλάδα; Υπάρχει καθολική αστυνόμευση; Όχι. Είναι αυτό που είπε και ο κ. Μάνος, ότι δηλαδή δεν ξέρει η αριστερά τι ποιεί η δεξιά, δηλαδή το ένα Υπουργείο με το άλλο. Άλλος ψηφίζει το νόμο, άλλος τον εφαρμόζει.

Τέταρτο αιρετικό ρητορικό ερώτημα: Επιτρέπεται στον 21ο αιώνα, εν έτει 2007, στη μεταολυμπιακή Ελλάδα, να υπάρχουν αφύλακτες διαβάσεις στο σιδηρόδρομο; Κι όμως, διά νόμου απαλλάσσουμε και τον Ο.Σ.Ε. και το προσωπικό του. Άρα, λοιπόν, γιατί να βάζουν φανάρια και μπάρες έστω και στις λίγες –ή και στις πολλές, θα έλεγα– αφύλακτες διαβάσεις στην επαρχία; Τότε, πώς θέλουμε ο πολίτης να συμμορφώνεται ως προς τα υπόλοιπα άρθρα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Γι' αυτό δεν συμμορφώνεται;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Θα σας πω και παρακάτω, μη στεναχωριέστε. Διότι εκείνο το οποίο πρέπει να κάνουμε, κύριε Τασούλα, είναι άλλο πράγμα και όχι να αυξήσουμε και να αυστηροποιήσουμε τις ποινές. Θα πρέπει να βρούμε άλλο τρόπο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Γιατί δεν το κάνατε επί είκοσι χρόνια;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μην κάνετε διάλογο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Θα σας ρωτήσω το εξής: Το ποτό μάς επηρεάζει όλους το ίδιο; Γνωρίζουμε ότι οι Γιαπωνέζοι με ένα ποτηράκι γίνονται φέσι λόγω ενός ενζύμου που δεν έχουν στον οργανισμό τους. Αν τους πας, όμως, να τους μετρήσεις, είναι κανονικά στα όριά τους. Όμως, τα τέσσερα ποτήρια κρασιού αυτομάτως σε βάζουν μέσα.

Σας ερωτώ, λοιπόν, το εξής: Σε εμπλοκή ατυχήματος, είναι το ίδιο αυτός που έχει πάρει «τρυπάκι» με αυτόν που έχει πει τρία ποτήρια κρασί; Ανιχνεύεται το «τρυπάκι»; Ανιχνεύεται το ναρκωτικό, η παραισθησιογόνος ουσία; Δεν ανιχνεύεται.

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

Δυστυχώς, δεν με παρακολουθείτε, κύριοι συνάδελφοι, και

ακριβώς επειδή δεν με παρακολουθείτε, θα μου δώσετε, κυρία Πρόεδρε, λίγο χρόνο, μήπως οι συνάδελφοι το καταλάβουν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Θέλουμε να πάμε και σπίτια μας!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μη διακόπτετε. Η καθυστέρηση είναι εις βάρος των συναδέλφων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Τα ανέφερα, κύριε Τασούλα, για να πω ότι με την αυστηροποίηση των ποινών δεν λύνουμε το πρόβλημα. Θα πρέπει να παρέμβουμε στη διάπλωση, όπως είπαν οι περισσότεροι από εσάς, στις μικρές ηλικίες των παιδιών, ώστε να διαμορφώσουμε συνειδήσεις και νοοτροπίες. Δεν σκοτώνονται γιατί υπάρχουν μικρά πρόστιμα, αλλά γιατί είναι πεπεισμένοι ότι θα τη σκαπουλάρουν. Η νοοτροπία που επικρατεί είναι η εξής: «δεν πειράζει, εγώ θα περάσω το κόκκινο, αλλά θα ξεφύγω». Γι' αυτό σκοτώνονται. Αυτήν τη νοοτροπία πρέπει ν' αλλάξουμε. Χρειάζεται, λοιπόν, συνολική πολιτική, την οποία εγκαταλείψατε αυτά τα τρία χρόνια, κύριε Υπουργέ.

Τι γίνονται τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, που δημιουργήθηκαν στην Ελλάδα; Σας ερωτώ! Ένα πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής που στήθηκε στη δική μου περιοχή, έγινε μπαρ.

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

Δεν έχουμε, λοιπόν, ως πολιτεία ευθύνες για το ότι δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι; Άρα δεν θα πρέπει και η πολιτεία πρώτα να δει τις ευθύνες της για να αυστηροποιήσει τα πρόστιμα; Έχουμε ασφαλιστικές σωστός; Δεν νομίζω.

Άρα, λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι, εγώ δεν καταψηφίζω αυτόν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας γιατί δεν έχει θετικά στοιχεία. Έχει θετικά στοιχεία, κύριε Υπουργέ, και σε πολλά σημεία έχει κάνει παρεμβάσεις.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Πείτε ένα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Όμως είναι αποσπασματικός σε ένα συνολικό πρόβλημα. Καταψηφίζω διαμαρτυρούμενος γιατί αφήνουμε αυτό το πρόβλημα να διαιωνίζεται.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Κορτσάρης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΡΤΣΑΡΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ απαραίτητο στην εισαγωγή της ομιλίας μου να διευκρινίσω πως το υπό συζήτηση νομοσχέδιο δεν έχει τίτλο «Εθνική Πολιτική για την Οδική Ασφάλεια», αλλά «Τροποποίηση Διατάξεων του Κ.Ο.Κ.». Συνεπώς λόγοι ακριβολογίας και ουσίας απαιτούν να νομοθετήσουμε επί του ειδικού αντικειμένου του σχεδίου νόμου και να προσαρμόσουμε αναλόγως και την επιχειρηματολογία μας.

Δυστυχώς στην Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων η Αντιπολίτευση αναλώθηκε σε μια παράλληλη με το αντικείμενο συζήτηση μπεινοβγαίνοντας στο θέμα, προκειμένου να δικαιολογήσει τη συνηθισμένη πλέον τακτική της άρνησης σε κάθε νομοθετική πρωτοβουλία.

Έτσι, επέλεξε να καταστεί φορέας μιας κοινωνικά επιζήμιας διαφωνίας καταψηφίζοντας το σχέδιο νόμου ακόμα και επί της αρχής. Ελπίζω το διάστημα που μεσολάβησε να αποδειχτεί ευεργετικό για μια αλλαγή πλεύσης, που και χρήσιμη θα αποδειχτεί αλλά και τα προσχήματα θα διασώσει.

Αιχμή της αναθεώρησης των υφιστάμενων διατάξεων αποτελεί η σαφής πρόθεση, του κυρίου Υπουργού, για την αυστηρή αντιμετώπιση της παραβατικότητας που θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Και περιέργως, με βάση αυτήν την απλή και πρακτική πολιτική, αναπτύχθηκε κάθε είδους πρόχειρη κριτική τόσο στην αρμόδια επιτροπή, όσο και στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας, αφού στην παραβίαση ενός κόκκινου σηματοδότη, αυτό που πλέον εντυπωσιάζει ως είδηση δεν είναι το ενδεχόμενο ενός θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος αλλά το πρόστιμο των 700 ευρώ για τον παραβάτη.

Σημείο των καιρών είναι να μοιάζει σχεδόν το ίδιο, εάν ο ένας πληρώνει με τα λεφτά του και ο άλλος με τη ζωή του.

Η επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε εναντίον του ύψους των προστίμων είναι πραγματικά ενδιαφέρουσα. Απλοϊκά, ρητο-

ρικά ερωτήματα με προφανείς αποδέκτες τους πολίτες, που μπορούν να βρουν έναν ανέλπιστο σύμμαχο στη διάθεση τους για αυθαιρεσία. Κορώνες για την προστασία του παραβάτη που βγάζει μηνιαίο 625 ευρώ και του ζητάμε να πληρώσει 700 ευρώ. Ψευτοενδιαφέρον, λαϊκισμός και άτεχνη συγκεκαλυμμένη ψηφοθηρία. Εάν ο οδηγός με τα 625 ευρώ δεν θέλει να φθάσει στο σπίτι του, δεν μπορεί να στερήσει το ίδιο δικαίωμα από τους άλλους. Εμείς τον καλούμε να κρατήσει σφιχτά και τα 625 ευρώ και τη ζωή του.

Νομίζετε πως στην Αγγλία οι μισθοί είναι 6.500 λίρες ή πως στη Γερμανία και στη Γαλλία οι μηνιαίες αποδοχές είναι 4.500 ευρώ; Γιατί και σε αυτές τις χώρες αυτό είναι το ύψος των προστίμων πολλών αντίστοιχων σοβαρών παραβάσεων.

Έγινε ακόμη λόγος –και μάλιστα εμφατικά, όπως γίνεται με κάθε θεωρητική πρόταση που συνήθως επιβιώνει σε βάρος της ουσίας– για την ανάγκη ενίσχυσης της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και για την ανάγκη ενημέρωσης.

Χωρίς να υποτιμώ τη χρησιμότητα των δύο διαδικασιών ερωτώ το εξής: Υπάρχει κανείς που σήμερα αγνοεί πως σκοτώνει η παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη; Ή η υπερβολική ταχύτητα; Ή η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ; Ή η μη παραχώρηση προτεραιότητας; Ή η μη χρήση ζώνης και κράνους; Ή η παραβίαση της διπλής διαχωριστικής γραμμής και η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα;

Απαιτείται ειδική εκπαίδευση για τα αυτονόητα; Χρειάζεται ειδική ενημέρωση για τις συνέπειές τους; Ποιος άραγε τα αγνοεί; Μπορεί όποιος τα αγνοεί να διατείνεται πως είναι οδηγός;

Ακούσαμε, επίσης, για πλούσιους που θα παραβατούν και θα πληρώνουν για να «κάνουν τη μαγκία τους», για ευαίσθητους τροχονόμους που θα λυπούνται και δεν θα βεβαιώνουν τις παραβάσεις, για επίορκους συναδέλφους τους που θα χρηματίζονται για τον ίδιο λόγο.

Ακούσαμε προτάσεις για έργα οδοποιίας αρμοδιότητας ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., συστηματική αστυνόμευση αρμοδιότητας Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, κυκλοφοριακή αγωγή αρμοδιότητας Υπουργείου Παιδείας.

Ακούσαμε για Κ.Ο.Κ.-τιμοκατάλογο πολυτελείας, για χαράτσι, λες και επιβάλλεται και στους μη παραβάτες. Ένα συνονθύλευμα βιαστικών κρίσεων, προτάσεων εκτός θέματος και επιχειρημάτων πολιτικής, αλλά όχι κοινωνικής χρησιμότητας. Όλα στην υπηρεσία της άρνησης και της αποδυνάμωσης των κυβερνητικών πολιτικών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου, όμως, να εκφράσω και την ειλικρινή απορία μου για τη στάση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να μην ψηφίσει μεταξύ άλλων διατάξεων την αύξηση του προστίμου για την παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη. Το σκεπτικό της απόφασής του είναι πιο επικίνδυνο από την ίδια την παράβαση. Σύμφωνα με αυτό, δεν είναι παντού το ίδιο να περάσεις με κόκκινο. Μπορεί να είναι δώδεκα η ώρα το βράδυ σε μια συνοικία και να έχει απόλυτη ορατότητα, όπως ισχυρίζεται. Άρα, πέρασε. Είναι γραμμένο στα Πρακτικά και έχω και το όνομα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Δεν το είπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΡΤΣΑΡΗΣ: Είναι, όπως σας το λέω. Δεν ήσασταν στην επιτροπή.

Μήπως εμμέσως προτείνετε πως πρέπει να αφήσουμε στη διακριτική ευχέρεια των οδηγών την παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη; Με πόση ευκολία εισάγετε την υποκειμενικότητα στην τιμωρία μιας σοβαρότατης παράβασης; Μήπως κατά την έννοια αυτή προτείνετε να την προεκτείνουμε και σε άλλες μορφές παραβάσεων; Να τιμωρείται ηπιότερα η παραβίαση διπλής διαχωριστικής γραμμής, αν κρίνουμε πως δεν απαιτείται στο σημείο που προβλέπεται; Ή η παραβίαση της προτεραιότητας, εάν κρίνουμε πως προλαβαίνουμε να περάσουμε εμείς πρώτοι; Γιατί και αυτά τα άρθρα τα καταψηφίζετε. Νομίζω, κύριοι συνάδελφοι, πως οφείλετε άμεσα να ελέγξετε την επικινδυνότητα των επιχειρημάτων σας.

Εκφράστηκε, επίσης, η έντονη αμφισβήτηση για την αποτελεσματικότητα των υψηλών προστίμων στο να διαμορφώσουμε ένα περιβάλλον πειθαρχίας στις διατάξεις του νέου Κ.Ο.Κ.. Ασφαλώς και αναζητείται η διαμόρφωση συνείδησης στους

Έλληνες οδηγούς.

Ποιο κόστος, όμως, είμαστε διατεθειμένοι να αναλάβουμε μέχρι να επιτύχουμε; Πόσες ανθρώπινες απώλειες διαμορφώνουν τη συνείδηση των υπολοίπων; Πόσο πιο ευσυνειδητοί γίνουμε μετά από χιλιάδες νεκρούς στο ελληνικούς δρόμους;

Μέχρι να φθάσουμε στην οδική ωριμότητα πρέπει να περάσουμε από την αυστηρότητα των ποινών. Κι αν η συνήθεια να βάζουμε ζώνη ή να σταματούμε στο κόκκινο θα οφείλεται στα υψηλά πρόστιμα, έτσι ας γίνει τότε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το τιμόνι είναι συχνά προέκταση του ανδρισμού των Ελλήνων. Πεδίο επίδειξης, εκτόνωσης και κυριαρχίας. Κριτήριο κοινωνικής καταξίωσης. Καθένας έχει το προσωπικό του κώδικα οδικής συμπεριφοράς. Κοινά στοιχεία η επιθετικότητα στην οδήγηση, η παραβίαση κανόνων, η έλλειψη αλληλοσεβασμού. Αν δεν θέλουμε να θεωρείται προσηκτικός ο οδηγός εκείνος που κορνάρει όταν περνάει με κόκκινο, η εικόνα πρέπει να αλλάξει.

Τα υψηλά πρόστιμα, η ανελαστικότητα των ποινών και ο συστηματικός έλεγχος, είναι αρχή του δρόμου προς τη διαμόρφωση μιας νέας νοοτροπίας, μιας καλύτερης πραγματικότητας. Ας μη χάσουμε την ευκαιρία να ομονοήσουμε σε ένα τόσο σημαντικό νομοθέτημα. Ας θωρακίσουμε τις νέες διατάξεις με την αυξημένη ισχύ της ομοφωνίας, για να γυρνάμε όλοι όσοι φεύγουμε, για να κοιμόμαστε ήσυχοι όταν βγαίνουν τα παιδιά μας.

Όπως ήσυχος πρέπει να αισθάνεστε και εσείς, κύριε Υπουργέ, γιατί παραδίδετε έναν Κ.Ο.Κ. που θα αποδειχθεί αποτελεσματικός.

Κλείνω καταθέτοντας και στην Ολομέλεια, όπως έκανα και στην επιτροπή, την πρότασή μου για την ανάγκη διάθεσης ενός μέρους των διοικητικών προστίμων στα κέντρα αποκατάστασης, μεταξύ των οποίων και του Κ.Α.Φ.Κ.Α. Αμυνταίου στο Νομό της Φλώρινας. Νιώθω πως επιβάλλεται από τις ανάγκες. Είμαι βέβαιος πως εκφράζει τις ευαισθησίες όλων μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Χρίστος Βερελής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το θέμα το οποίο κουβεντιάζουμε σήμερα δεν είναι καθόλου δημοφιλές. Δεν τραβάει την προσοχή της κοινής γνώμης, είναι βέβαιο. Αυτοί που πηγαίνουν στις κηδείες των θυμάτων είναι πολύ περισσότεροι απ' αυτούς που ενδιαφέρονται για τους λόγους που οδήγησαν σ' αυτές τις κηδείες.

Θα σας πω μόνο δύο αριθμούς: Πεντακόσια εξήντα δύο άτομα το 2003 ήταν αυτά τα οποία γλίτωσαν τη ζωή τους κόντρα στη στατιστική του 2001. Δηλαδή πεντακόσια εξήντα δύο άτομα λιγότερα σκοτώθηκαν το 2003 από το 2001. Προσθέστε σ' αυτούς άλλα τριακόσια έντεκα άτομα λιγότερο που δεν σκοτώθηκαν το 2002 και συνολικά θα φθάσετε στα οκτακόσια εβδομήντα τρία άτομα.

Οκτακόσιοι εβδομήντα τρεις άνθρωποι είναι στη ζωή διότι δεν συνεχίστηκε μια ολέθρια στατιστική καμπύλη. Αυτή η στατιστική καμπύλη έχω την εντύπωση από τα στοιχεία τα οποία πολύ δύσκολα μπορούμε να πάρουμε τώρα, ότι δεν συνεχίζεται έτσι όπως έπρεπε να συνεχιστεί προς όφελος όλων.

Εγώ, ξέρετε, είμαι αυτός που μέσα απ' αυτήν την Αίθουσα μπορώ να καταλάβω καλύτερα απ' όλους τον κ. Λιάπη. Μπορώ να κατανοήσω τη θέση του. Μπορώ να κατανοήσω ότι η βούλησή του, την οποία εγώ δεν μπορώ να αμφισβητήσω, προκειμένου να γίνει πράξη, χρειάζεται να συμβάλουν πάρα πολλοί παράγοντες. Χρειάζεται για παράδειγμα προκειμένου να λειτουργήσουν τα περίπου ενενήντα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, που φτιάχτηκαν με χρήμα του ελληνικού δημοσίου και βρίσκονται σε ενενήντα δήμους της χώρας, να βοηθήσει ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης, χρειάζεται να βοηθήσει ο Υπουργός Εσωτερικών, χρειάζεται να βοηθήσει ο Υπουργός Παιδείας. Ο ίδιος μόνο μπορεί να καταγράψει. Αυτοί δεν βοηθούν, διότι ενδεχομένως ο κύριος Πρωθυπουργός δεν θέλει να κάνει το ρόλο του λογιστή. Θεωρεί πολιτικά υποδεέστερο το ρόλο του λογιστή.

Αυτά λειτουργήσαν κάποια περίοδο παλαιότερα και έφεραν αποτελέσματα.

Αντιλαμβάνομαι τη θέση του κ. Λιάπη διότι η κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία σταμάτησε, διότι η Υπουργός Παιδείας ενδεχομένως δεν ήθελε να συνεχίσει και διότι βεβαίως πάλι ο κύριος Πρωθυπουργός δεν ήθελε να κάνει το λογιστή, διότι τον θεωρεί υποδεέστερο του ρόλου του. Και τι να κάνει ο Υπουργός Μεταφορών στην περίπτωση αυτή;

Αντιλαμβάνομαι επίσης το ρόλο του όταν δεν μπορεί να συνεχίσει τις καμπάνιες οι οποίες γίνονταν για τα τροχαία ατυχήματα και οι οποίες έκαναν εντύπωση στην τηλεόραση και έφεραν το θέμα αυτό διαρκώς στη δημοσιότητα.

Διότι ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών δεν θεωρεί ότι πρέπει να δώσει χρήματα γι' αυτόν το λόγο και διότι πάλι ο Πρωθυπουργός δεν θεωρεί ότι πρέπει να παρέμβει. Από το ένα αθροϊζόμενο στο άλλο, προκύπτει το συγκεκριμένο αποτέλεσμα. Έχει σταματήσει η καθοδική πορεία της μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων. Γνωρίζει ο καθένας τι σημαίνουν αυτά τα θανατηφόρα ατυχήματα.

Τι κάνουμε, λοιπόν, εμείς σ' αυτήν την Αίθουσα; Έχουμε μαζευτεί εδώ για να κάνουμε τι; Να κάνουμε μία λογοτεχνική ημερίδα, γύρω από τα θέματα αυτά, όταν γνωρίζουμε ότι ο αρμόδιος Υπουργός, στον οποίο τα λέμε, δεν μπορεί να τα επιβάλει στην Κυβέρνησή του, όταν γνωρίζουμε ότι η Κυβέρνησή του αδιαφορεί γι' αυτά; Ποιος είναι ο ρόλος μας εδώ μέσα; Να συνεχίσουμε να μιλάμε μη ακουόμενοι από την κεντρική Κυβέρνηση, η οποία μπορεί να μετουσιώσει σε πράξη όλα αυτά; Αυτός είναι ο λόγος μας.

Το ποια είναι η αντίληψη γενικότερα της Κυβέρνησης για τα θέματα αυτά είναι γνωστή. Την αποτύπωσε πάρα πολύ καλά ο κ. Αλογοσκούφης, στην πρότασή του, οι τροχονόμοι να παίρνουν ποσοστά από τις κλήσεις που θα επιδίδουν. Θα έλεγα ότι θα ήταν πάρα πολύ ωραίο εάν στο χάρτη η Ελλάδα βρισκόταν λίγο πιο νότια και λίγο πιο ανατολικά. Τι να κάνουμε; Είμαστε εδώ για να πούμε ότι είναι μία αθλιότητα να σκέφτονται κατ' αυτόν τον τρόπο μία Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών.

Μήπως φταίει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, διότι σταμάτησε το point system να εφαρμόζεται από το 2003; Το ξέρετε αυτό σ' αυτήν την Αίθουσα, ότι δηλαδή από το 2003 και δώθε δεν συμπληρώνει κανείς τους βαθμούς ποινής του point system; Άρα τι μιλάμε για βαθμούς ποινής σ' ένα σύστημα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας; Γελοιοποιούμεθα και εμείς που μιλάμε και αυτοί που ήλπιζαν ότι έτσι θα μπορούσε να συμπεριφερθεί η κατάσταση.

Μήπως γνωρίζετε ακόμα ότι προκειμένου να υπάρξει μία διαρκής βελτίωση της ποιότητας των νέων οδηγών πρέπει να εκσυγχρονίζεται κάθε τόσο το σύστημα των εξετάσεων για τους οδηγούς και ότι υπάρχει μία διαφθορά σε όλη αυτήν την ιστορία; Ξέρετε, είναι εύκολο να λέει κάποιος ότι υπάρχει διαφθορά. Το δύσκολο είναι να μπορέσει να βρει τρόπους να την καταστείλει.

Σας φέρνω το παράδειγμα των Κ.Τ.Ε.Ο.. Υπήρχε διαφθορά στα Κ.Τ.Ε.Ο.. Κάναμε κάτι πάρα πολύ απλό: Ιδρύσαμε ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. σήμερα είναι εκεί και χαίρομαι που συνεχίζονται και λειτουργούν αυτήν τη στιγμή και έχει σταματήσει όλη αυτή η ιστορία. Γνωρίζει ο πολίτης ότι δεν πρέπει να πάει να δώσει αυτά που του ζητούν προκειμένου να περάσει το αυτοκίνητό του από το Κ.Τ.Ε.Ο., οι οποίοι επιόρκι υπάλληλοι υπάρχουν. Δεν έχει συμβεί τίποτε παραπέρα και δεν έχει συμβεί, για τον πάρα πολύ απλό λόγο ότι δεν υπάρχει αυτήν τη στιγμή λογιστής Πρωθυπουργός.

Εγώ έζησα μία περίοδο που έγιναν συστηματικές προσπάθειες και που κάναμε βήματα, που ήταν θετικά. Πιστεύω ότι το ίδιο επιθυμεί και ο διάδοχός μου και πιστεύω ότι προσπαθεί να το κάνει. Είναι απολύτως μόνος του, είναι απολύτως εγκαταλειμμένος, δεν υπάρχει κανείς άλλος, μέσα στην Κυβέρνηση αυτή, που να έχει το ρόλο του συντονιστή της οποιασδήποτε προσπάθειας και αυτό είναι το πολιτικό δράμα του κ. Λιάπη, αυτό είναι το πολιτικό δράμα της Νέας Δημοκρατίας. «Δεν γνωρίζει η δεξιά τι ποιεί η αριστερά», είπε κάποιος. Όχι. Η δεξιά

γνωρίζει πάρα πολύ καλά τι ποιεί. Δεν την ενδιαφέρουν αυτά. Αυτά είναι ζητήματα πολυτελείας. Στη «λογοτεχνική» βραδιά μας σήμερα πρέπει να σας πω ότι αυτά είναι ζητήματα πολυτελείας.

Το Υπουργείο Μεταφορών δεν γνωρίζει, το Υπουργείο Μεταφορών δεν γνώριζε περί υποκλοπών και το έμαθε ως τελευταίος «παρακούμπαρας». Το Υπουργείο Μεταφορών δεν γνώριζε περί «Γερμανού» και το έμαθε τελευταίος «παρακούμπαρας» και τώρα το Υπουργείο Μεταφορών δεν γνωρίζει τι θα γίνει με τα τροχαία ατυχήματα, διότι δεν μπορεί μοναδιαία να επιβάλει την πολιτική του. Χρειάζεται να προστρέξει σε κάποιους άλλους και για να προστρέξει σε κάποιους άλλους θα πρέπει αυτοί οι άλλοι να λάβουν εντολή από κάποιο λογιστή ενδεχομένως. Δεν υπάρχει λογιστής, δεν υπάρχει πολιτική και τα ατυχήματα δεν πρόκειται να περισταλούν διότι με λογοτεχνία δεν περιστέλλει τα ατυχήματα.

Ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Λιάπης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί ιδιαίτερη ικανοποίηση για την Κυβέρνηση συνολικά και για μένα προσωπικά η σημερινή μας συζήτηση για την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η συζήτηση αυτή αποτελεί το επιστέγασμα μιας πολύμηνης και συστηματικής προσπάθειας, που στόχο είχε τη βελτίωση του ισχύοντα Κ.Ο.Κ. και τον εκσυγχρονισμό των διατάξεών του.

Ως Κυβέρνηση είχαμε διαπιστώσει την ανάγκη της τροποποίησης του Κ.Ο.Κ., που είχε παραμείνει αμετάβλητος από το 1999 και είχαμε αναλάβει τη δέσμευση για τον εκσυγχρονισμό του. Σήμερα αυτήν τη δέσμευση την υλοποιούμε. Και δεν την υλοποιούμε βιαστικά και πρόχειρα, αλλά μέσα από διαδικασίες, που συνάδουν με την πολιτική μας φιλοσοφία και την κοινωνική μας συνείδηση, οι οποίες σέβονται τη σπουδαιότητα και τη σημασία του νομοθετήματος. Στη σύγχρονη κοινωνία όπου οι οδικές μετακινήσεις αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των πολιτών ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας συνιστά όχι απλώς ένα νομικό κείμενο αλλά έναν κανόνα ζωής. Η τήρηση των διατάξεών του δεν απαιτείται μόνο για λόγους νομοτέλειας, αλλά επί τους ουσίας για την προστασία της ίδιας της ανθρώπινης ζωής. Για το λόγο αυτό ένας τέτοιος κανόνας θα πρέπει να είναι σύγχρονος και εφαρμόσιμος, με βάση τις υπάρχουσες συνθήκες.

Την προσπάθεια εκσυγχρονισμού του Κ.Ο.Κ. την ξεκινήσαμε με την ενεργοποίηση της αρμόδιας επιτροπής, στην οποία συμμετείχαν επιστήμονες, εμπειρογνώμονες και εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων φορέων: Εκπρόσωποι της Αστυνομίας, του Υπουργείου Δικαιοσύνης, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, νομικοί και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών οι οποίοι και εργάστηκαν συστηματικά για τη διαμόρφωση των τελικών προτάσεων.

Οι προτάσεις που διαμορφώθηκαν τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση μακράς διάρκειας με όλους τους εμπλεκόμενους κοινωνικούς και επαγγελματικούς φορείς, στο πλαίσιο ενός υπεύθυνου και ουσιαστικού διαλόγου. Έτσι στο διάλογο συμμετείχαν εκπρόσωποι των ιδιοκτητών φορτηγών δημοσίας χρήσεως εθνικών και διεθνών μεταφορών, των ιδιοκτητών αστικών και υπεραστικών λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ., των ιδιοκτητών ταξί, των δικυκλιστών, των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, της Ε.Λ.Π.Α., του Συνδέσμου Εισαγωγέων, του Ο.Α.Σ.Α., αλλά και εκπρόσωποι μη κυβερνητικών οργανώσεων.

Επιλέξαμε επί τούτου να εξασφαλίσουμε μια τόσο ευρεία δημόσια διαβούλευση, για μεγάλο μάλιστα χρονικό διάστημα, προκειμένου ο τροποποιημένος Κώδικας να έχει την ευρύτερη δυνατή κοινωνική αποδοχή και στήριξη. Η συζήτηση συνεχίστηκε μέσα από τις διαδικασίες της κοινοβουλευτικής λειτουργίας που δόθηκε η δυνατότητα πραγματοποίησης ενός εποικοδομητικού διαλόγου με τους Βουλευτές της Συμπολίτευσης και της

Αντιπολίτευσης.

Σε όλη την προαναφερθείσα διαδικασία κεντρική ιδέα και βασικό άξονα των συζητήσεων αποτέλεσε το θέμα της οδικής ασφάλειας. Αποτέλεσε ιδιαίτερη ικανοποίηση για μας το γεγονός ότι όλες οι κοινωνικές ομάδες και τα πολιτικά κόμματα, που συμμετείχαν στο διάλογο συμφώνησαν με τη βασική μας επιλογή ότι οι τροποποιήσεις του Κ.Ο.Κ. έπρεπε να αντιμετωπίσουν με ιδιαίτερη ευαισθησία αυτό το μείζον θέμα. Εξάλλου θέλουμε να κάνουμε την οδική ασφάλεια κεντρικό θέμα για την ελληνική κοινωνία.

Κατά τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα κατέχει σταθερά μια από τις χειρότερες θέσεις στην Ευρώπη, αναφορικά με το επίπεδο οδικής ασφάλειας. Οι σχετικές μελέτες, όπως είναι γνωστό κατατάσσουν τη χώρα μας στις τελευταίες θέσεις, φευ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί μια απλή στατιστική κατάταξη. Αποτυπώνει ένα ιδιαίτερο βαρύ φόρο αίματος στους ελληνικούς δρόμους με περισσότερους από χίλιους εξακόσιους νεκρούς ετησίως και δεκάδες τραυματίες, πολλοί εκ των οποίων παραμένουν μόνιμα ανάπηροι. Κάθε χρόνο χάνουμε στους δρόμους ένα πολύ σημαντικό κομμάτι του πιο ενεργού ανθρώπινου δυναμικού του τόπου μας.

Πέρα από τον ανυπολόγιστο και ανεκτίμητο ανθρώπινο πόνο, το ζήτημα έχει και μια τεράστια οικονομική διάσταση, που με συντηρητικούς υπολογισμούς αποτιμάται σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Είναι ψυχρό, αγαπητοί συνάδελφοι, να ποσοτικοποιεί κάποιος τέτοια μεγέθη, όμως, αυτοί οι ψυχροί αριθμοί αποτυπώνουν πολλές φορές το μέγεθος του προβλήματος. Η Ελλάδα δεν μπορεί και δεν πρέπει να υπόκειται σ' αυτό το ασύλληπτο κοινωνικό και οικονομικό κόστος. Αυτό πρέπει να γίνει συνείδηση σε όλους και η σημερινή εικόνα πρέπει ν' αλλάξει.

Στο σημείο αυτό τίθεται, αγαπητοί συνάδελφοι, το εξής εύλογο ερώτημα: Μπορεί ο Κ.Ο.Κ. να ανατρέψει αυτήν την κατάσταση; Μπορεί ο Κ.Ο.Κ. να ανατρέψει ένα ιδιαίτερα αρνητικό κλίμα που έχει εδώ και χρόνια παγιωθεί, ένα κλίμα που είναι προϊόν της έλλειψης στρατηγικής και συγκεκριμένου προγραμματισμού από τη συντεταγμένη πολιτεία εδώ και δεκαετίες; Η απάντησή μας είναι ότι ο Κ.Ο.Κ. έχει το δικό του ξεχωριστό και ιδιαίτερο ρόλο στην οδική ασφάλεια. Πέρα από τις υποδομές και την αστυνόμευση, πέρα από την ποιότητα οδηγών και οχημάτων ο Κ.Ο.Κ. θέτει τις αρχές και το πλαίσιο κανόνων για την οδική κυκλοφορία.

Τα στοιχεία που διαθέτουμε, οι σχετικές μελέτες, αλλά και η εμπειρία, που έχει αποκτηθεί, καταδεικνύουν ξεκάθαρα ότι στην Ελλάδα ο Κ.Ο.Κ. έχει υποστεί σε σημαντικό βαθμό μια κοινωνική απαξίωση. Αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ευρώπης, στην Ελλάδα η παραβίαση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. αποτελεί ένα κοινωνικά αποδεκτό φαινόμενο. Η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, η οδήγηση μετά την κατανάλωση αλκοόλ, η παραβίαση της προτεραιότητας ή του ερυθρού σήματος, η αντικανονική προσπέραση, η μη χρήση της ζώνης και του κράνους, η οδήγηση με το ένα χέρι στο κινητό και με το άλλο στο τιμόνι είναι λίγα από τα παραδείγματα των καθημερινών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ., παραβάσεων που επαναλαμβάνω ότι έχουν απαξιωθεί στη συνείδηση των Ελλήνων οδηγών, έχουν αχρηστευθεί στην πράξη και έχουν καταλήξει να είναι κοινωνικά αποδεκτές. Όλοι τις θεωρούμε αυτονόητες. Δεν ενοχλούμαστε με άλλα λόγια όταν ο διπλανός μας οδηγός παραβιάζει όλους μαζί τους κανόνες ασφαλούς οδήγησης.

Αλλά τέτοιες συμπεριφορές δεν μπορεί να είναι αποδεκτές από κανέναν, όχι απλώς για λόγους νομιμότητας, αλλά κυρίως γιατί, όπως σας περιέγραφα, οι συνέπειές τους είναι δυσβάσταχτες. Ασφαλώς σε μια τέτοια κατάσταση, που θυμίζει ζούγκλα, δεν μπορεί η πολιτεία να παραμείνει αδιάφορη.

Είναι τραγική η διαπίστωση ότι σ' ένα πολύ μεγάλο ποσοστό οι συνέπειες μπορούν να αποφευχθούν με την απλή εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., αρκεί η πολιτεία να μπορέσει να εμπνεύσει στους πολίτες σεβασμό προς αυτούς τους κανόνες, να αφυπνίσει τους πολίτες και να τους δώσει το στίγμα της πολιτικής νοοτροπίας, που πρέπει να αλλάξουμε όλοι. Αυτή είναι η δύναμη του Κ.Ο.Κ.. Αυτή είναι η χρησιμότητά του. Αυτήν

την αποτρεπτική του δράση προσπαθούμε σήμερα να ενισχύσουμε.

Και το επιχειρούμε, αγαπητοί συνάδελφοι, στη βάση τριών βασικών αξόνων, που διέπουν το νομοσχέδιο. Πρώτον, με την απλοποίηση των προβλεπόμενων διαδικασιών, δεύτερον, με τον εξορθολογισμό των ποινών και τρίτον, με τον εκσυγχρονισμό των διατάξεων του Κ.Ο.Κ..

Και θα γίνω πιο συγκεκριμένος. Στα πλαίσια της απλοποίησης των διαδικασιών βασικό και καινοτόμο στοιχείο του νέου νόμου αποτελεί η αποποινικοποίηση της πλειοψηφίας των πταισματικών παραβάσεων, καθώς και κάποιων πλημμεληματικών, ένα γεγονός που θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση της γραφειοκρατίας, στην αποσυμφόρηση των δικαστηρίων, αλλά και στην αποφυγή φαινομένων παραγραφής.

Η αποποινικοποίηση των παραβάσεων αποτέλεσε βασικό αίτημα όλων των εμπλεκόμενων φορέων, που συμμετείχαν στον κοινωνικό διάλογο για την τροποποίηση του Κ.Ο.Κ.. Είναι εξάλλου γνωστό ότι η δικαστική εμπλοκή παράγει γραφειοκρατία και επιπλέον κόστος για τον πολίτη, χωρίς κάποιο ουσιαστικό όφελος για την οδική κυκλοφορία. Αξίζει να αναφερθεί ότι η ποινική διαδικασία για μια οποιαδήποτε παράβαση του Κ.Ο.Κ., όπως για παράδειγμα η κατάληψη τμήματος πεζοδρομίου, ενδέχεται να οδηγήσει τον παραβάτη στο δικαστήριο. Εκεί του επιβάλλεται το ολόκληρο της ποινής, χωρίς την έκπτωση του 50% πλέον των δικαστικών εξόδων και της ταλαιπωρίας που ασφαλώς θα υποστεί.

Επιπλέον, η όλη διαδικασία μπορεί και να αποδειχθεί μακροχρόνια. Αντίθετα, οι διοικητικές κυρώσεις, σύμφωνα με τις οποίες προβλέπεται απλά η πληρωμή του προστίμου, απαλλάσσουν τους πολίτες, αλλά και το κράτος από μακροχρόνιες διαδικασίες. Ταυτόχρονα, αποθαρρύνει την επανάληψη των παραβάσεων, αλλά και τους συστηματικά αμελείς οφειλέτες.

Ο νέος νόμος, αφού προβλέπει το δικαίωμα του παραβάτη να υποβάλει αντιρρήσεις εντός τριών ημερών, δίνει τη δυνατότητα έκπτωσης 50% στο επιβαλλόμενο διοικητικό πρόστιμο, εφόσον αυτό καταβληθεί εντός δέκα ημερών από τη βεβαίωσή του. Η ύπαρξη της συγκεκριμένης διάταξης, ουσιαστικά, δείχνει την επιείκεια της πολιτείας σε εκείνους τους παραβάτες, που αναγνωρίζουν το σφάλμα τους και σπεύδουν να πληρώσουν χωρίς αναβολές. Μετά τη λήξη της δεκαήμερης προθεσμίας και μέχρι τότε, ο παραβάτης θα πρέπει να πληρώσει ολόκληρο το πρόστιμο. Εάν η αμέλεια πληρωμής του προστίμου υπερβεί τους δυο μήνες, τότε αυτό θα θεωρείται ληξιπρόθεσμη οφειλή προς το δημόσιο και θα καταβάλλεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις.

Στο πλαίσιο τώρα, του εξορθολογισμού των ποινών, η κεντρική λογική του νέου νόμου είναι η θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας, με ιδιαίτερα αποτρεπτικά χαρακτηριστικά, ειδικά για τις παραβάσεις εκείνες, που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Με άλλα λόγια, για τις παραβάσεις εκείνες που σκοτώνουν, η πολιτεία πρέπει να είναι πολύ αυστηρή. Καμία επιείκεια, κανένα ελαφρυντικό και πολύ περισσότερο σε εκείνο τον οδηγό που υποτροπιάζει. Στόχος είναι ο τροποποιημένος Κώδικας να αφυπνίσει τους πολίτες σε θέματα οδικής ασφάλειας και παράλληλα να δράσει καταλυτικά για την αλλαγή νοοτροπίας, αυτής της οδικής μας συμπεριφοράς, που ευθύνεται για το φόρο αίματος στους δρόμους.

Επαναλαμβάνω, ο κύριος στόχος του νομοσχεδίου είναι αποτρεπτικός και παιδαγωγικός ταυτόχρονα. Στην κατεύθυνση αυτή ο τροποποιημένος Κώδικας αντιμετωπίζει με τη δέουσα σοβαρότητα τις παραβάσεις εκείνες, που έχουν ανθρώπινο κόστος, ενώ επιδεικνύει μεγαλύτερη ελαστικότητα στις παραβάσεις μικρής επικινδυνότητας. Πρόκειται δηλαδή για ένα πλαίσιο εξορθολογισμού των προστίμων με συγκεκριμένα μέτρα, που περιλαμβάνουν, πρώτον, τη θέσπιση βαρύτερων ποινών για εκείνες τις παραβάσεις, που αποδεδειγμένα οδηγούν στην πρόκληση θανατηφόρων ατυχημάτων και σοβαρών τραυματισμών. Μιλάμε για είκοσι εννέα περιπτώσεις.

Δεύτερον, τη σχετική τιμαριθμική αναπροσαρμογή του μεγαλύτερου μέρους των προστίμων, τα οποία παραμένουν σταθερά ως γνωστόν, από το 1999. Μιλάμε για ογδόντα οκτώ περι-

πτώσεις.

Και τρίτον, τη μείωση των διοικητικών προστίμων σε παραβάσεις, που δεν θίγουν την οδική ασφάλεια και δεν προκαλούν σοβαρές επιπτώσεις. Ταυτόχρονα καταργήσαμε και δυο απαρχαιωμένες παραβάσεις.

Πολλοί έσπευσαν να μας κατηγορήσουν για δήθεν καθολική εκτίναξη των προστίμων στα 700 ευρώ και για τα εισπρακτικού χαρακτήρα μέτρα.

Θα ήθελα να σταθώ λίγο σ' αυτό ακριβώς και να αποδείξω στο Σώμα ότι οι ισχυρισμοί αυτοί είναι τουλάχιστον αβάσιμοι. Πρόκειται για μια πλάνη. Οι αυξήσεις των προστίμων έγιναν με μια πολύ συγκεκριμένη λογική, σύμφωνα με την οποία υπάρχουν δυο κατηγορίες αυξήσεων, μια κατηγορία χαμηλών αυξήσεων και μια κατηγορία υψηλότερων αυξήσεων. Η κατηγορία των χαμηλών αυξήσεων περιλαμβάνει τη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, περίπου το 75% των παραβάσεων και ουσιαστικά αντιστοιχεί σε μια τιμαριθμική αναπροσαρμογή των ποινών, που για χρόνια είχαν παραμείνει σταθερές. Σε αυτήν την κατηγορία μικρής αύξησης περιλαμβάνονται αρκετές από τις συνήθεις παραβάσεις των οδηγών, όπως η παράνομη στάση, η παράνομη στάθμευση, η παραβίαση μονοδρόμων, η μη χρήση δεικτών, φλας κ.λπ. Πρόκειται για παραβάσεις με μηδενική επίδραση στην οδική ασφάλεια. Το γεγονός ότι γι' αυτές τις συχνές παραβάσεις επιλέχθηκε η χαμηλότερη αύξηση, καταδεικνύει το μη εισπρακτικό χαρακτήρα των ποινών. Αν θέλαμε να έχει αυτόν τον εισπρακτικό χαρακτήρα, δεν είχαμε τίποτε άλλο να κάνουμε, παρά να τις αυξάναμε και αυτές κατακόρυφα. Δεν το θέλαμε, τιμαριθμική αναπροσαρμογή ήταν, πολύ μικρότερη από την αύξηση του τιμαριθμού τα τελευταία οκτώ χρόνια, από το 1999.

Αντίθετα, η μεγάλη αύξηση προστίμων προβλέπεται για τις πλέον επικίνδυνες παραβάσεις, που αποδεδειγμένα προκαλούν ατυχήματα με ανθρώπινο κόστος.

Με τον τρόπο αυτό η ελληνική νομοθεσία εκφράζει την υπευθυνότητα με την οποία αντιμετωπίζει πια τις επικίνδυνες και σοβαρές παραβάσεις.

Οι περιφημες ποινές των 700 ευρώ ανήκουν αυστηρά σ' αυτές τις δέκα παραβάσεις και θα ήθελα να αναφερθώ ειδικά σ' αυτές. Διαφωνούμε για την οδηγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σε ποσοστό από 0,80 έως 1,10 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος; Πρόκειται για την πολύ υψηλή περιεκτικότητα οινόπνεύματος, που ουσιαστικά χάνει τον έλεγχο του αυτοκινήτου. Διαφωνούμε για την παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, για την παραβίαση της προτεραιότητας; Διαφωνούμε για τη διενέργεια αυτοσχέδιων αγώνων, τις γνωστές κόντρες ή το αντικανονικό προσπέρασμα ή την παραβίαση φυλασσόμενων σιδηροδρομικών διαβάσεων με ζιγκ-ζαγκ; Διαφωνούμε με την οπισθοπορεία και την αναστροφή σε αυτοκινητόδρομους και δρόμους ταχείας κυκλοφορίας ή τη μη ύπαρξη ή αλλοίωση του ταχογράφου;

Αυτές είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι παραβάσεις για τις οποίες έχουμε αυξήσει τα πρόστιμα. Αντιλαμβάνεστε ότι μία προς μία οι δέκα συγκεκριμένες παραβάσεις, που περιέγραψα, αφορούν σε θανατηφόρες παραβάσεις, που κατ' εξοχήν ευθύνονται για το φόρο αίματος στους ελληνικούς δρόμους.

Ο τρίτος βασικός άξονας που διέπει το νομοσχέδιο αφορά και στον εκσυγχρονισμό του Κ.Ο.Κ. με την τροποποίηση συγκεκριμένων διατάξεων, ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες. Η θεσμοθέτηση π.χ. της λωρίδας έκτακτης ανάγκης αποτελεί μία από τις ανάγκες αυτές. Η χώρα τα τελευταία χρόνια απέκτησε ένα σημαντικό δίκτυο σύγχρονων αυτοκινητόδρομων εφοδιασμένων με αυτές τις βοηθητικές λωρίδες χωρίς, όμως, θεσμοθετημένη την ύπαρξη και τη χρήση τους. Με το νέο Κ.Ο.Κ. καλύπτεται αυτό το νομικό κενό.

Επιπλέον, καινούργιο φαινόμενο, κατά τα τελευταία έτη, αποτέλεσε η χρήση συσκευών, που παρεμποδίζουν τα όργανα μέτρησης της ταχύτητας της Αστυνομίας ή και αναγνωρίζουν από μακριά τέτοια όργανα ελέγχου. Για την αντιμετώπιση αυτού του απαράδεκτου φαινομένου θεσπίζεται πλέον ως παράβαση η ύπαρξη τέτοιων συσκευών μέσα στο αυτοκίνητο και προβλέπεται σοβαρό διοικητικό πρόστιμο.

Επίσης, οι προδιαγραφές των σύγχρονων οχημάτων απέδει-

ξαν ότι ορισμένες κατηγορίες δύνανται να κινηθούν με ελαφρώς αυξημένες ταχύτητες στους αυτοκινητόδρομους. Ο αναθεωρημένος Κ.Ο.Κ. προβλέπει τη μικρή αύξηση των ταχυτήτων στους αυτοκινητόδρομους, διευκολύνοντας σημαντικά τους χρήστες. Χαρακτηριστικά πρέπει να σας αναφέρω ότι τα σχολικά λεωφορεία, που ήταν υποχρεωμένα να κινούνται μόνο με 60 χιλιόμετρα στον αυτοκινητόδρομο ήταν περισσότερο εκτεθειμένα στον κίνδυνο και προκαλούσαν και επικίνδυνες καταστάσεις και για τα υπόλοιπα οχήματα. Το ίδιο συνέβαινε και για ορισμένες κατηγορίες σύγχρονων φορτηγών. Με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται σημαντικά η λειτουργία των αυτοκινητόδρομων, χωρίς να επηρεάζεται η οδική ασφάλεια, αφού το επίπεδο των δρόμων αυτών επιτρέπει την ανάπτυξη ελαφρά υψηλότερων ταχυτήτων.

Επιπλέον, στους αυτοκινητόδρομους, αλλά και στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας καθιερώνεται πλέον η αριστερή λωρίδα, για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τις ανάγκες προσπέρασης και όχι για απλή κυκλοφορία.

Επίσης, ο Κ.Ο.Κ. που σήμερα αναθεωρούμε προβλέπει την καθιέρωση της ατομικής ευθύνης των επιβατών για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ώστε να μην επιβάλλονται άδικες κυρώσεις στους οδηγούς, όταν οι επιβάτες δεν φορούν ζώνη. Υπεύθυνος για την προσωπική του ασφάλεια είναι ο καθένας μας ατομικά. Το μήνυμα είναι ότι πρώτα εμείς οι ίδιοι πρέπει να προστατεύσουμε τους εαυτούς μας.

Επίσης -και θέλω εδώ να δώσουμε μεγαλύτερη προσοχή- την καθιέρωση της προτεραιότητας των πεζών έναντι των οχημάτων σε κάθε περίπτωση. Στην Ελλάδα, δυστυχώς, ο πεζός βρίσκεται σε δεύτερη μοίρα από το αυτοκίνητο. Οι διατάξεις και μόνο αυτές είναι αυστηρές, αλλά δεν μπορούν να αλλάξουν την νοοτροπία των οδηγών μας, με συνέπεια πολλά ατυχήματα μέσα στην πόλη να προέρχονται από αυτήν την οδική συμπεριφορά, ειδικά εις βάρος των αλλοδαπών και των Ευρωπαίων, που γι' αυτούς αυτόνδητα η προτεραιότητα ανήκει στα έμψυχα και όχι στους τροχούς.

Επίσης, την ύπαρξη κυρώσεων σε όσους δεν σημαίνουν ορθά τα έργα επί των οδών, αλλά και σε όσους προβαίνουν σε κατασκευές εκτός προδιαγραφών. Θεωρείται αδιανόητο η οδική ασφάλεια να πλήττεται από ενέργειες φορέων, που δεν λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψιν τους τις κείμενες διατάξεις και προδιαγραφές. Η εμπειρία από τα έργα που εκτελέστηκαν και συνεχίζουν να εκτελούνται στη χώρα μας συχνά απέδειξε ότι ορισμένοι εργολάβοι δεν τηρούν όλα τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας για την προστασία πεζών και εποχούμενων κυρίως με την τοποθέτηση προειδοποιητικών πινακίδων, ενώ και φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης συχνά προβαίνουν σε κατασκευές διαμορφώσεων του οδοστρώματος, τα γνωστά σμαράκια, χωρίς προδιαγραφές, με αποτέλεσμα να είναι επικίνδυνες για την οδική ασφάλεια. Η θεσμοθέτηση, λοιπόν, συγκεκριμένων κυρώσεων για τέτοιου είδους ενέργειες επιβάλλεται από τη μέχρι σήμερα εμπειρία για την προστασία των χρηστών, αλλά και για την αποτροπή των παραβατών.

Επίσης, την αναβάθμιση του συστήματος ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών, του γνωστού ως point-system, για το οποίο θεσμοθετείται η παράλληλη εφαρμογή του με τις διοικητικές ποινές. Το point-system αποτελεί ένα από τα βασικότερα εργαλεία ελέγχου της παραβατικότητας των οδηγών, το οποίο τιμωρεί ουσιαστικά τους συστηματικούς παραβάτες, που είναι και οι πλέον επικίνδυνοι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναγνωρίζοντας την ανάγκη για ήπια προσαρμογή στις επικείμενες αλλαγές, αλλά και για ενημέρωση του κοινού για τις αλλαγές αυτές, το νομοσχέδιο προβλέπει την ύπαρξη μεταβατικής περιόδου από την ημερομηνία ψήφισής του μέχρι την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του.

Στην προσπάθεια αυτή θα συμβάλει αποτελεσματικά η έκδοση σε εκατοντάδες χιλιάδες έντυπα και η διανομή ενός εκλαϊκευμένου και εικονογραφημένου εντύπου, το οποίο θα απλουστεύει τον Κ.Ο.Κ. για τους πολίτες, ενός εύχρηστου εντύπου. Επίσης, το ενημερωτικό υλικό θα προωθηθεί και ηλεκτρονικά με CD-ROM από τις σχετικές ιστοσελίδες, διότι στόχος μας δεν

είναι να αιφνιδιάσουμε τους πολίτες, αλλά να τους ενημερώσουμε υπεύθυνα και να τους προφυλάξουμε από τους κινδύνους των οδικών μετακινήσεων.

Άλλωστε, η πετυχημένη εφαρμογή του Κώδικα προϋποθέτει τη συνεργασία των πολιτών, τους οποίους καλούμε να συμβάλουν, ως κύριοι πρωταγωνιστές, στην προσπάθεια αλλαγής της υφιστάμενης νοοτροπίας και στη δημιουργία συνθηκών καλύτερης και ασφαλέστερης κυκλοφορίας των οχημάτων.

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

Δώστε μου δυο-τρία λεπτά, κυρία Πρόεδρε, από τη δευτερολογία μου.

Το προς ψήφιση νομοσχέδιο περιλαμβάνει, όπως σας περιέγραψα, ιδιαίτερα σημαντικά στοιχεία για την ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου, σχετικά με την οδική κυκλοφορία, με έμφαση στην προώθηση της οδικής ασφαλείας και στην απλοποίηση των διαδικασιών. Ωστόσο, όπως αναγνώρισα και στην αρχή της ομιλίας μου, ο Κ.Ο.Κ. δεν είναι πανάκεια, δεν αρκεί, προκειμένου να βελτιώσουμε συνολικά την οδική ασφάλεια στη χώρα. Η συστηματική αστυνόμευση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. αποτελεί μία από τις βασικές παραμέτρους για τη μεγιστοποίηση του αποτελέσματός του. Άκουσα από πολλούς συναδέλφους να το επισημαίνουν και έχουν δίκιο, γι' αυτό και υπάρχει μια στενή συνεργασία με το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως για την καλύτερη αστυνόμευση και την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των νέων διατάξεων.

Προγραμματίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ειδικά επιμορφωτικά σεμινάρια για τους αστυνομικούς. Στο ίδιο πνεύμα προωθείται σειρά μέτρων, με πρωτεύοντα στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφαλείας στη χώρα μας, όπως η αναδιάρθρωση του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, η εντατικοποίηση των τεχνικών ελέγχων των οχημάτων και η επέκτασή τους και σε άλλες κατηγορίες, όπως τα δίκυκλα, η διαρκής ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση του κοινού.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ξεκινά ένα μεγάλο πρόγραμμα επικοινωνιακών δράσεων, προκειμένου να αναδείξει το θέμα και να ευαισθητοποιήσει όλους τους πολίτες, διότι φυσικά και δεν αρκούν μόνο τα πρόστιμα. Χρειάζεται να συνειδητοποιήσουμε όλοι το αυτόνοτο, ότι ο σεβασμός των κανόνων οδικής κυκλοφορίας θωρακίζει τη ζωή, τη δική μας ζωή και των παιδιών μας.

Εξέχοντα ρόλο στην όλη προσπάθεια αποτελεί η ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής στο εκπαιδευτικό σύστημα. Στόχος μας είναι, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, η εκπαίδευση από μικρή ηλικία, η δημιουργία μίας περισσότερο ευαισθητοποιημένης γενιάς πολιτών, νέων πολιτών, για τους οποίους η σωστή κυκλοφοριακή αγωγή θα αποτελεί βίωμα ζωής. Γι' αυτό και επενδύουμε όχι μόνο στο σήμερα, αλλά και στο αύριο.

Ήδη για το σκοπό αυτό έχει συνταχθεί κατάλληλο εκπαιδευτικό υλικό για την υποστήριξη της διδασκαλίας στα σχολεία όλων των βαθμίδων, αλλά και στα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Για όλα τα παραπάνω το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών εφαρμόζει συγκεκριμένο πρόγραμμα δράσης, το οποίο στηρίχθηκε πάνω στο πενταετές στρατηγικό σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας.

Ακολουθούμε συγκεκριμένο πρόγραμμα και έχουμε θέσει συγκεκριμένους στόχους σε ευρωπαϊκό επίπεδο, γι' αυτό επιταχύνουμε τους ρυθμούς με δράσεις, τις οποίες σας προανέφερα αναλυτικά και διεξοδικά θα έλεγα στο τριήμερο των συζητήσεων μας στην επιτροπή. Εξάλλου αυτό το διάστημα, ως γνωστόν, υπάρχει ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου, το οποίο συζητείται και περιέχει πολλές και σημαντικές παραμέτρους για την οδική ασφάλεια.

Τελειώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας πω ότι η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ειδικότερα, ανταποκρινόμενο στις σύγχρονες ανάγκες, εργάστηκε συστηματικά και υπεύθυνα για την τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και το έπραξε με τρόπο, που να μεγιστοποιεί την κοινωνική συναίνεση.

Χωρίς εκπλήξεις, χωρίς αιφνιδιασμούς, προχωράμε προς το

μοναδικό μας στόχο, που είναι η ενίσχυση και η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου, σχετικά με την οδική κυκλοφορία προς το γενικότερο όφελος του κοινωνικού συνόλου. Διότι για το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών η οδική ασφάλεια είναι πρώτη προτεραιότητα. Είναι ένα στοιχείο που δεν πρέπει να χάσουμε συνολικά ως χώρα, ανεξάρτητα από κομματικές γραμμές και αντιλήψεις.

Ελπίζω, λοιπόν, στην ευρύτερη συναίνεση των πολιτικών δυνάμεων για την υιοθέτηση της αρχής και της φιλοσοφίας αυτού του νομοσχεδίου. Μπορεί να υπάρχουν πράγματι επιμέρους επιφυλάξεις για περιπτώσιολογικές διατάξεις, αλλά να μη χάσουμε τη θέα του δάσους, απομονωμένοι από κάποιο δέντρο.

Η κοινωνία μας δεν αντέχει άλλο εθνικό κόστος στο βωμό της ασυδυσίας των δρόμων. Οι οικογένειες των θυμάτων δεν αντέχουν άλλο τη βαθιά απόγνωση από την απώλεια αγαπημένων προσώπων ή και των εφ' όρου ζωής αναπήρων. Ας προστατεύσουμε, λοιπόν, τους συνανθρώπους μας μ' ένα πλέγμα μέτρων, που το μόνο που επιδιώκουν είναι να σώσουμε ζωές. Ο αναθεωρημένος Κώδικας δεν είναι ένα νομικό κείμενο, είναι ένας κώδικας ζωής.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Μιλτιάδης Παπαϊωάννου.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζω από εκεί που τελείωσε ο κύριος Υπουργός. Όλοι μας σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα –και έξω από την Αίθουσα ασφαλώς πάρα πολλοί– πιστεύουμε ότι κοινός στόχος όλων είναι να κάνουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κανόνα ζωής, τρόπο ζωής, θα έλεγα πολιτισμικό απόθεμα του κάθε Έλληνα πολίτη.

Προς αυτήν την κατεύθυνση κινούμαστε όλοι, κύριε Υπουργέ και όταν ακόμη σε κάποια σημεία, που αφορούν το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, κυρίως όμως σε ό,τι έχει να κάνει με τη συνολική πολιτική της Κυβέρνησης απέναντι στα ζητήματα της οδικής ασφάλειας, εκτελούμε το θεσμικό μας χρέος, να σας ελέγξουμε για να διορθωθείτε. Αυτός είναι ο στόχος μας και κανένας άλλος.

Προφανώς και δεν προσφέρεται για κομματικές αντιπαραθέσεις. Προσφέρεται, όμως, για δημιουργική κριτική. Και θα ξεκινήσω με τη δική μας πρακτική.

Τροποποιείτε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δηλαδή το ν. 2696/1999, που στον πυρήνα του μένει ο ίδιος, δεν αλλάζει. Είναι αυτός που ψηφίσαμε το 1999. Σας θυμίζω, όμως, ότι το 1999 ψηφίστηκε με τη διαδικασία των κωδικών, σύμφωνα με το άρθρο 76, παράγραφος 6 του Συντάγματος, που σημαίνει ότι συνειστέθηκε μια επιτροπή από εξαιρετικούς επιστήμονες, από εκπροσώπους κοινωνικών φορέων. Έφεραν έναν Κώδικα εδώ, τον συζητήσαμε και τον εγκρίναμε. Δεν αναμείχθηκε η τότε κυβέρνηση, ούτε στο ύψος των προστίμων, ούτε στο ύψος των ποινών, ούτε σε δευτερεύοντα ζητήματα. Και πιστεύω ότι έτσι πρέπει να νομοθετεί η Βουλή μας, έτσι θα πρέπει να λειτουργούμε όλοι μας και θα επανέλθω σ' αυτό.

Μιλάτε για μια νέα αρχή κι για ένα νέο ξεκίνημα. Ποια είναι η νέα αρχή και ποιο είναι το νέο ξεκίνημα, όταν σας ελέγχουμε ότι δεν έχετε ολοκληρωμένο πρόγραμμα οδικής ασφάλειας και όταν αναφερόταν οι συνάδελφοί μου προηγούμενως ότι αυτό το ολοκληρωμένο πρόγραμμα, που εφαρμόστηκε από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., με καθυστέρηση, αν θέλετε, είχε αποτελέσματα, τα οποία έχουν καταγραφεί; Να μην αναφερθώ στα νούμερα.

Εγώ σας ερωτώ σήμερα και εδώ περίμενα απάντηση από σας: Γιατί δεν λειτουργεί η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας; Δεν μας απαντήσατε σ' αυτό το ζήτημα. Λείπει ο κ. Σταθάκης. Θα παρακαλούσα τον κ. Σταθάκη, ως Πρόεδρό της, να μας απαντήσει, γιατί δεν λειτουργεί η επιτροπή εδώ και τρία χρόνια. Δεν σας απασχολεί αυτό, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας; Γιατί δεν λειτουργεί η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας; Δεν έχετε απάντηση σ' αυτό; Δεν ευθύνεται ο Πρω-

θυπουργός για το ότι δεν λειτουργούν αυτά τα όργανα; Ποιο είναι το συνολικό ποσό χρηματοδότησης αυτής της συνολικής πολιτικής; Υπάρχει;

Και σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, έχει γνώμη η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας; Την κατέθεσε; Να την γνωρίσετε και σ' εμάς. Εσείς σε ποια σημεία αξιοποιήσατε το πόρισμα της ειδικής επιτροπής της Βουλής; Γιατί τις συστήνουμε αυτές τις επιτροπές; Δεν διαδραματίζουν κάποιο σημαντικό ρόλο; Αυτά τα πορίσματα θέλουμε, τα οποία δεν μας τα δίνετε σήμερα.

Και να προχωρήσω, σε σχέση με τα πρόστιμα. Προσωπικά δηλώνω αδυναμία να πω ποιο πρέπει να είναι το ύψος του προστίμου. Κατ' αρχάς συμφωνώ με αυτά που είπε ο Υπουργός, ότι αυτά που είπε όλα θέλουν, αλλά μπορεί να θέλουν και κάποια άλλα. Είναι δική μας δουλειά; Προσωπικά προσεγγίζω το ζήτημα ως εξής: Αυτό το θέμα θα το ανέθετα στην Επιτροπή Εθνικής Οδικής Ασφάλειας και ο Υπουργός, αφού θα είχε και τη σύμφωνη γνώμη της επιτροπής, θα έβγαζε μια υπουργική απόφαση και θα είχε την εξουσιοδότηση ο κάθε Υπουργός να τα αλλάζει. Ο καθένας προσεγγίζει αυτά τα ζητήματα με τον υποκειμενισμό του. Αυτά, όμως, θέλουν μια επιστημονική τεκμηρίωση.

Έχω διαβάσει κάποιες μελέτες γύρω από αυτά τα ζητήματα, από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης ή και άλλες, όπως του Πολυτεχνείου. Θα σας φέρω δυο παραδείγματα. Ο μεγάλος όγκος των ατυχημάτων, λένε οι μελέτες –και εδώ συμπίπτουν– προέρχεται κυρίως από το θέμα της παραβίασης της προτεραιότητας, σε συνδυασμό με την ταχύτητα. Σ' αυτό, όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούμε να απαντήσουμε μονοσήμαντα. Γιατί άκουσα κάποιους συναδέλφους προηγούμενως να λένε αν φταίει η υπερβολική ταχύτητα από μόνη της ή τι πρόστιμα πρέπει να επιβάλλονται. Διάβαζα, σε σχέση με τα ατυχήματα, ότι το 1/3 των ατυχημάτων στις πόλεις –και έξω από τις πόλεις, αλλά κυρίως στις πόλεις– προέρχεται από παραβάσεις των πεζών. Και πάλι συμφωνώ με τον Υπουργό, που λέει ότι πρέπει να δίνεται προτεραιότητα όπου και αν είναι ο πεζός, αλλά αυτό το ζήτημα δεν έχει απασχολήσει ποτέ ως πολιτισμικό στοιχείο, ως στοιχείο κουλτούρας. Δηλαδή δεν έχω την αίσθηση ότι έχει επιβληθεί ποτέ στη χώρα μας πρόστιμο σε πεζό επειδή πέρασε με κόκκινο. Και δεν αφορά τη Νέα Δημοκρατία, αφορά διαχρονικά όλους μας.

Είπατε –πολύ σωστά– ότι το θέμα πρέπει να ξεκινήσει από τα σχολεία με το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής. Με καθυστέρηση, αν θέλετε –κάντε μας κριτική– μπήκε αυτό το πράγμα. Προχώρησε επί των ημερών σας; Έγινε κάτι παραπάνω ή είχαμε οπισθοδρόμηση; Εδώ κρίνονται οι πολιτικές, όχι στη διαπίστωση των γεγονότων.

Θα ήθελα να πω σε σχέση με τα πρόστιμα ότι συμφωνώ με την αποπαινωποίηση. Και ακόμα παραπέρα αν κάνατε, πάλι θα συμφωνούσα σε σχέση με αυτό το μέτρο γιατί είναι το μόνο μέτρο που ενδεχόμενα θα έπρεπε να απαντήσει η Βουλή και όχι ποιο θα έπρεπε να είναι το ύψος του προστίμου για κάθε παράβαση ξεχωριστά.

Όμως, θέλω να μου πείτε το εξής: Όταν λέτε ποινές και δικαστήρια, είναι δυνατόν στους διάφορους κυρίως εργολάβους, οι οποίοι αυτήν τη στιγμή δεν παίρνουν μέτρα ασφαλείας και τους βάζετε μέχρι έξι μήνες; Γιατί μέχρι έξι μήνες; Είναι πλημμέλημα και να τιμωρείται κανονικά. Μπορεί να χρειαστεί το δικαστήριο να τους επιβάλλει και δυο χρόνια αν είναι εγκληματική η παράβαση τους και το έγκλημα είναι μεγάλο. Γιατί βάζετε πλάφον και τους προστατεύετε;

Να δούμε τα ζητήματα των ποινών ακόμα και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση σε σχέση με τα «σαμαράκια» που είπατε ή με τις λακούβες και της αστικής αποζημίωσης με συγκεκριμένες διατάξεις.

Εγώ θα θεωρούσα καινοτομία ότι λέγατε –γιατί τα πολλά πρόστιμα πάνε στη Τοπική Αυτοδιοίκηση– ότι το 20% ή το 30% θα έπρεπε η Τοπική Αυτοδιοίκηση να τα επανεπενδύει στο χώρο για τις λακούβες, για την οδική βελτίωση μέσα στους δήμους.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Όλα έχουν...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Δεν ξέρω αν είναι όλα, κύριε

Γεωργακόπουλε ή αν ποτέ σε βάθος χρόνου, αλλά τουλάχιστον να υπάρχει ένας προσανατολισμός ανταποδοτικότητας. Αυτές είναι οι καινούργιες προτάσεις και οι καινοτομίες, που περιμένει σήμερα ο ελληνικός λαός.

Από εκεί και πέρα είναι δυνατόν να λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι ο Ο.Σ.Ε. θα απαλλάσσεται της αστικής ευθύνης όταν δεν παίρνει μέτρα προστασίας είτε με μπάρες είτε με φωτεινή σηματοδότηση –τα βγάζετε όλα απ' έξω- είτε με φύλαξη; Γιατί δεν απαντάτε σ' αυτό το ερώτημα; Το θεωρείτε μικρό; Είναι πολύ μεγάλο το ερώτημα.

Είναι δυνατόν η Ελλάδα να παρουσιάζεται ως τριτοκοσμική χώρα και να μην παίρνει μέτρα προστασίας στις σιδηροδρομικές γραμμές, που διασταυρώνονται με το οδικό δίκτυο σε όλη τη χώρα; Και όλα αυτά για να δώσουμε κάποια έσοδα ή για να προφυλάξουμε έναν οργανισμό, αντί να του πούμε επιβάλλεται να κάνετε αυτά που πρέπει να κάνετε; Και θέλετε να συμφωνήσουμε σε αυτά; Εδώ είναι οι μεγάλες μας διαφωνίες, κύριε Υπουργέ.

Θα προχωρήσω παραπέρα. Σας είπε ο κ. Βερελής προηγούμενα ότι δεν εφαρμόζεται το point system. Είναι έτσι; Γιατί και οι πληροφορίες οι δικές μου λένε ότι είναι έτσι. Σήμερα είναι άχρηστο. Και εσείς ο ίδιος το επικροτείτε και το επικροτήσατε στην ομιλία σας, αλλά, όμως, δεν εφαρμόζεται.

Σας είπα προχθές στη Διαρκή Επιτροπή ότι πάρα πολλές χώρες της Ευρώπης, με βάση τις νέες τεχνολογίες, ακολουθούν συστήματα προοδευτικών ποινών. Έχω και κάποια βιώματα απ' όταν βρέθηκα στο εξωτερικό. Ο ο τροχονόμος έπιασε κάποιον για υπερβολική ταχύτητα –που ήμουν δίπλα του αυτός οδηγούσε- του είπε ότι αυτήν τη στιγμή πληρώνεις, δεν θυμάμαι ακριβώς πόσο ήταν, 100 δολάρια, αλλά την επόμενη φορά θα πληρώσεις 500 δολάρια. Δηλαδή, είχε προσδιοριστεί η ποινή εκ των προτέρων της παραπέρα παραβατικότητας.

Εγώ κατανοώ ότι αυτό στη χώρα μας είναι δύσκολο, με βάση την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών, γιατί εκεί τα πράγματα είναι πολύ πιο απλά: Μπαίνει στα αρχεία της Τροχαίας ο ίδιος ο τροχονόμος με βάση αυτά που διαθέτει μπροστά του. Αλλά από αυτό το σημείο μέχρι του σημείου να ακούμε σήμερα ότι το point system δεν εφαρμόζεται –και δεν εφαρμόζεται επί των ημερών σας γιατί εφαρμόζονταν πριν τρία χρόνια- αυτό αποτελεί αποτέλεσμα κριτικής και για μένα, κύριε Υπουργέ, εκεί θα έπρεπε να ρίξετε το βάρος σας, αν θέλετε να είσαστε αποτελεσματικοί.

Άκουσα για τη συνεργασία με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Μην το πολυλέτε, κύριε Υπουργέ. Ποιο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης; Αστυνόμευση για την εγκληματικότητα δεν υπάρχει. Ο κύριος Πρωθυπουργός πηγαίνει στο Μαλλιακό ανακοινώνει ότι έχει ανακοινώσει και αυτήν τη στιγμή στο δρόμο δεν υπάρχουν ούτε τα «εκατό», ούτε τα προχοφόρα κ.λπ. Η ίδια κατάσταση και χειρότερη υπάρχει και παραπέρα. Ποια αστυνόμευση; Σήμερα το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και η Αστυνομία είναι υπό διάλυση σε όλους τους τομείς. Μακάρι να ήταν έτσι.

Οι συνάδελφοί σας από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας είπαν προηγούμενα ότι οι τροχονόμοι κρύβονται πίσω από τους θάμνους πολλές φορές για να επιβάλουν μια ποινή. Υπάρχει αυτήν τη στιγμή η αίσθηση της αστυνόμευσης στο οδικό δίκτυο της χώρας; Πουθενά δεν υπάρχει. Μακάρι τα πράγματα να ήταν έτσι και μακάρι να ήταν αυτές οι προτεραιότητες.

Θα προχωρήσω και σε άλλα επιμέρους ζητήματα, κύριε Υπουργέ. Ξέρετε ότι υπάρχουν τα αιτήματα των ατόμων με αναπηρίες. Έχουν γίνει πολλές βελτιώσεις και στο παρελθόν. Δεν τηρείται τίποτα. Μπήκαν πεζοδρόμια για να περνάνε οι τυφλοί. Πηγαίνετε να τα δείτε. Είναι γεμάτο αυτοκίνητα, γιατί δεν υπάρχει αστυνόμευση. Υπάρχουν χώροι για να βάζουν τα αυτοκίνητά τους, αλλά έχουν καταληφθεί από όλους, ακόμη και έξω από το αεροδρόμιο, που υποτίθεται ότι εκεί υπάρχει περισσότερη αστυνόμευση, υπάρχουν πολύ περισσότερα όργανα τάξης.

Διάβασα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα αιτήματα, που βάζουν οι ποδηλάτες. Σωστά είναι, αλλά κάτω από ποιες υποδομές; Δίκιο έχουν και καλό θα ήταν, αν μπορούσαμε, να υλοποιήσουμε μερικές από τις προτάσεις τους. Εγώ θα ήθελα να δω να απαντάτε σ' αυτά τα ζητήματα. Άρα και εδώ δεν έχουμε αποτελε-

σματικότητα.

Πού είναι, όμως, το θέμα, κύριε Υπουργέ; Το θέμα είναι ότι στη χώρα μας δεν τιμωρούνται οι ένοχοι. Υπάρχει ατιμωρησία. Και εκεί έπρεπε να ρίξετε όλο το βάρος σας. Είδα παρατηρήσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, της Διεύθυνσης Επιστημονικών Μελετών, που σας επισημαίνει –και σωστά- ότι υπάρχει και θα υπάρξει σύγχυση στη διατύπωση του άρθρου 93. Δεν κάνατε καμία διόρθωση. Παρακαλώ μέχρι το τέλος να το δείτε, γιατί θα γίνεται αναποτελεσματικοί. Δηλαδή και αυτό που πάτε να κάνετε, δεν θα το πετύχετε. Θα έπρεπε, όταν η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής κάνει παρατηρήσεις νομοτεχνικού χαρακτήρα, αλλά βαθύτατα ουσιαστικού, οι υπηρεσίες σας να τις λαμβάνουν υπ' όψιν τους. Παρακαλώ μέχρι να τελειώσει η συζήτηση, να κάνετε τις αντίστοιχες διορθώσεις, σχεδόν σε όλες τις παρατηρήσεις που σας κάνει. Δεν είναι παρατηρήσεις ουσίας, αλλά είναι, όμως, παρατηρήσεις ουσίας σε σχέση με την αποτελεσματικότητα αυτών που νομοθετείτε.

Κατά συνέπεια, για εμάς, κύριε Υπουργέ, το μεγάλο θέμα –και ο έλεγχος που σας κάνουμε και το ότι δεν συμφωνούμε- δεν είναι ότι δεν συμφωνούμε με κάποιες επιμέρους διατάξεις, γιατί είδα ότι αναλώσατε πάρα πολύ χρόνο εκεί. Το μεγάλο θέμα είναι ότι αυτός ο Κώδικας, θα έπρεπε να είναι, αν θέλετε, ενταγμένος σε μια συνολική πολιτική, που έχει να κάνει με την οδική ασφάλεια της χώρας και όπως υπήρξε την προηγούμενη πενταετία πενταετές σχέδιο, να υπάρχει και τώρα. Δεν υπάρχει. Έγινε κάποιο στα χαρτιά, το είπε την προηγούμενη φορά ο Υφυπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., αλλά και ο ίδιος ομολόγησε ότι δεν υλοποιείται. Κατά συνέπεια, όση προσπάθεια και αν κάνετε εδώ, δεν θα έχει αποτελέσματα. Είμαστε υποχρεωμένοι να το πούμε αυτό στον ελληνικό λαό.

Και πρέπει να πούμε ακόμα παραπέρα, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με αυτά που βάζετε –γιατί άκουσα κάτι σχετικά με το όριο ταχύτητας- ότι αν δεν γίνει νέα σηματοδότηση, τόσο στους εθνικούς δρόμους όσο και στους περιφερειακούς δρόμους, να μη βάλτε σε εφαρμογή τη νέα διάταξη. Πηγαίνουμε στους αυτοκινητόδρομους και βλέπουμε ανώτατο όριο ταχύτητας τα ογδόντα χιλιόμετρα, όταν το αυτοκίνητο πάει από μόνο του εκατό. Άρα τι γίνεται εδώ; Εφαρμόζεται ο νόμος; Γίνεται επιλεκτική εφαρμογή του νόμου από τα όργανα τάξεως; Όποιος έχει την ατυχία εκείνη την ώρα να τον δουν, την πληρώνει. Διαμορφώνεται, όμως, συνείδηση συμμόρφωσης με το νόμο; Γιατί ξέρετε ότι η διαμόρφωση συνείδησης έχει να κάνει με το ότι υπάρχει πινακίδα, που απαγορεύει τη στάθμευση, αλλά τηρείται. Γιατί άμα δεν τηρείται, είτε υπάρχει είτε δεν υπάρχει, τι νόημα έχει; Πώς διαμορφώνει συνειδήσεις πολιτών, για να φθάσουμε σ' αυτό που είπα στην αρχή, δηλαδή να γίνει τρόπος ζωής;

Άρα, λοιπόν, πρέπει να συνενωθηθείτε με τον Υπουργό Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και με την αρμόδια υπηρεσία, έως ότου να το βάλετε σε εφαρμογή –βάλτε αυτήν τη διάταξη σε εφαρμογή και πέντε μήνες αργότερα, δεν έχω καμία αντίρρηση σ' αυτό- να ξαναβάλτε καινούργια σηματοδότηση σε όλη τη χώρα. Δεν είναι τα σημερινά αυτοκίνητα ίδια με τα χθεσινά και βέβαια έχουν αλλάξει και οι δυνατότητες, που έχει το αυτοκίνητο, αλλά και οι δρόμοι. Είναι διαφορετικό να πηγαίνεις από το Αγρίνιο στα Γιάννενα και διαφορετικό να πηγαίνεις στην Αττική Οδό.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Άρα, λοιπόν, θέλουμε βελτίωση του οδικού δικτύου κατ' αρχήν, σε ό,τι αφορά τις υποδομές, αλλά και νέα σηματοδότηση, αν θέλουμε να είμαστε αποτελεσματικοί.

Δεν θα αναφερθώ στα προγράμματα για τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Αναφέρθηκαν οι συνάδελφοί μας.

Όταν, όμως, παίρνετε το λόγο, κύριε Υπουργέ, να απαντάτε και σ' αυτά που σας ρωτάνε. Διαφορετικά, η διαδικασία της Βουλής γίνεται μονόλογος.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ**)

Και σήμερα παρουσιάζετε μία εικόνα ότι εμείς δεν θέλουμε να ψηφίσουμε τον Κ.Ο.Κ. και ότι είναι τελείως διαφορετική η

άποψη και η θέση μας, αλλά δεν μας δίνετε στοιχειωδώς απαντήσεις. Δηλαδή «περιφρονείτε»- βάλτε τα αυτά σε εισαγωγικά, γιατί ξέρω το αστικό σας ήθος και δεν το αμφισβητώ- και δεν έχετε απαντήσει, γιατί σας δυσκολεύουν, ίσως οι συνάδελφοί σας Υπουργοί. Όμως, τι να κάνουμε; Εσείς εκπροσωπείτε σήμερα την Κυβέρνηση εδώ.

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στην επιτροπή δόθηκαν οι απαντήσεις.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Δεν το είπε κανένας στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ. Περί αυτού πρόκειται.

Εμείς λέμε, λοιπόν, αυτήν τη στιγμή ότι έχουμε επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα των νέων ρυθμίσεων, δηλαδή για το αν είναι εφαρμόσιμες οι νέες ρυθμίσεις.

Ταυτόχρονα, έχουμε όχι επιφυλάξεις, αλλά τη βεβαιότητα ότι σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, υπάρχει οπισθοδρόμηση. Θα ήταν ενδιαφέρον, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε από τις δύο χιλιάδες διακόσιους θανάτους, που είχαμε το χρόνο, όπως προηγούμενα αναφέρθηκε –γράφεται κιόλας- και έχουμε φθάσει τους χίλιους εξακόσιους θανάτους το 1993, εάν μετά το 1993...

ΜΙΧΑΗΛ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εννοείτε το 2003.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Με συγχωρείτε, έχετε δίκιο. Εννοώ το 2003.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Καταλάβαμε όλοι.

Ορίστε, ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Έκανα λάθος. Εγώ ήμουν δέκα χρόνια πίσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Μακάρι να ήταν τόσο απλό, κύριε συνάδελφε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Ναι, μακάρι να ήταν τόσο απλό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Δέκα χρόνια νεότερος!

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Τι αισθάνεσαι έχει σημασία εδώ.

Κύριε Υπουργέ, εκείνο που έχει σημασία είναι να μας πείτε αν το 2004, το 2005 και το 2006 βελτιώθηκαν οι δείκτες ή χειροτέρεψαν. Η πολιτική κρίνεται στις συγκρίσεις και όχι στη διαπίστωση των γεγονότων, γιατί αν ξεκινήσουμε με τη διαπίστωση των γεγονότων, γι' αυτό το τεράστιο θέμα μένουν να κάνετε πολλά εσείς όσο είστε στην Κυβέρνηση τους επόμενους πέντε, έξι μήνες και πολύ περισσότερα εμείς, όταν θα έρθουμε την επόμενη τετραετία.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Πέντε, έξι μήνες;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε, τόσο είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Τασούλας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Όπως με το νέο Κ.Ο.Κ. και με τον ισχύοντα ακόμα Κ.Ο.Κ....

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Θα τον εξαντλήσετε το χρόνο σας, κύριε συνάδελφε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Πάντως όχι εσάς, κύριε συνάδελφε.

Όπως με το νέο Κ.Ο.Κ. προβλέπονται ποινές, προτείνω, κύριε Υπουργέ, να επιχειρηθεί να εξεταστεί η δυνατότης επιβολής ποινών στην περίπτωση της αστοχίας προβλέψεων, εν σχέσει με επικείμενες εκλογές, με νίκες, με ήττες.

Αυτό θα δημιουργούσε φοβικά σύνδρομα εκφοράς προβλέψεων και θα επεβάλλετο ένα τέλος...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Δεν διατρέχω κανέναν κίνδυνο πάντως.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: ...και με τη μορφή του εσόδου και με τη μορφή του φραγμού στις ανεύθυνες, τις ανέξοδες προβλέψεις...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Αφήστε τις προβλέψεις. Μιλάμε για επαλήθευση ή διάψευση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: ...οι οποίες συνήθως μόνο επειδή λησμονούνται, συγχωρούνται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Να βάλουμε διόδια.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κι άλλα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Πάντως, απ' ό,τι έχω καταλάβει, για να προσχωρήσω σ' αυτήν την πρόβλεψη, που έγινε από τον κ. Παπαϊωάννου, όταν κατέστρεφε την ομιλία του –«καταστρέφω την ομιλία μου» στην καθαρεύουσα σημαίνει «τελειώνει την ομιλία μου» και όχι «κάνω ζημιά»- θα πω ότι το πιο πιθανό είναι να γίνουν αιφνιδιαστικά οι εκλογές. Με το «αιφνιδιαστικά οι εκλογές», εννοώ το τέλος της τετραετίας, γιατί θα αιφνιδιαστούν όλοι από τη θεσμική προσήλωση της τηρήσεως της τετραετίας.

Επί του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας, κύριε Υπουργέ, ήθελα να πω το εξής: Πρώτον, δεν έχει την αξίωση αυτό το νομοσχέδιο και ο προλαλήσας Υπουργός ότι με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας λύνεται οριζοντιώως και σε συνολικό ιδεώδες ή ιδανικό επίπεδο το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Το θέμα είναι αν βελτιώνεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και αυτά τα οποία μπορεί αυτός να προσφέρει ως πτυχή αυτού του πολύπτυχου θέματος για τη βελτίωση της καταστάσεως.

Και η απάντηση εδώ είναι σαφώς καταφατική. Και είναι σαφώς καταφατική όχι μόνο επειδή προηγήθηκε ένας ευρύτατος, εμπειριστατωμένος, γόνιμος διάλογος, αλλά και γιατί κατά την κοινή πείρα όλων μας –όλοι μας οδηγούμε χρόνια- οι βελτιώσεις, οι κατευθύνσεις και οι προσανατολισμοί, που περιέχονται στο νέο Κ.Ο.Κ. που ο κ. Λιάπης εισηγείται προς ψήφιση στην Εθνική Αντιπροσωπεία, κινούνται στη θετική κατεύθυνση.

Αυτά τα μέτρα δεν είναι ούτε αποσπασματικά ούτε πρόσκαιρα ούτε χειρότερα, συγκρινόμενα με το παρελθόν, αλλά πολύ καλύτερα. Η Κυβέρνηση δεν παριστάνει ότι παρέλαβε την κατάσταση από το μηδέν. Η Κυβέρνηση παρέλαβε μία κατάσταση και στο πλαίσιο της αντιλήψεως ότι η πολιτική δεν είναι μποξ, αλλά σκυταλοδρομία και ότι ο στόχος είναι να πάμε πιο μπροστά αυτό που παραλάβαμε, ανέθεσε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, στο Τμήμα Μεταφορών και Συγκοινωνιακών Υποδομών του Ανωτάτου αυτού Ιδρύματος, την κατάστρωση μιας αξιολογικής και σημαντικής μελέτης.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει στα χέρια του μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, που έχει τον εξής τίτλο «Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006-2010» και ήδη έχουν ληφθεί και υλοποιηθεί κάποια από τα προτεινόμενα μέτρα από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Επίσης, στο νομοσχέδιο που έχουμε στα χέρια μας και που εμείς στηρίζουμε –και που είμαι βέβαιος ότι κι εσείς θα θέλατε να στηρίζετε, αλλά ενδεχομένως δεν μπορείτε να απεγκλωβιστείτε από μία κεκτημένη ταχύτητα «σώνει και καλά αντιρρήσεων»- λαμβάνονται μέτρα και πρόνοιες, που προβλέπονται σ' αυτόν το στρατηγικό σχεδιασμό, ο οποίος δεν είναι εμπειρικός –δηλαδή βάσει ενός ατυχήματος που έγινε και το οποίο μας οδηγεί να πάρουμε κάποια μέτρα πυροσβεστικά- αλλά είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για το τμήμα που το αφορά ο σχεδιασμός και για τη βελτίωση των όρων οδικής ασφάλειας.

Το ότι αυξάνονται τα πρόστιμα για τις δέκα κυριότερες θανάσιμες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., δεν γίνεται με την ελπίδα να συμβούν αυτά τα θανάσιμα παραπτώματα και να εισπράξει το κράτος χρήματα, αλλά γίνεται όχι απλά με την ελπίδα, αλλά με την αδήριτη και έντονη ευχή και προσπάθεια να μη συντρέξει περίπτωση εισπράξης ούτε ενός ευρώ απ' αυτά τα πρόστιμα.

Και είναι η πρώτη φορά, κύριε Υπουργέ, που πράγματι εδώ –για να εμπαιξω και λίγο την τάση να ψάχνουν να βρουν διαφορές μεταξύ των Υπουργών- υπονομεύεται το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Το υπονομεύετε ευθέως, κύριε Υπουργέ, διότι όλες οι διατάξεις και όλες οι προτάσεις του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους μιλάνε για μείωση εσόδων, για μείωση προστίμων, για μείωση εισφορών και για μείωση των εισπράξεων του δημοσίου. Είναι ένας καταγιγισμός προσδοκώμενων μειώσεων των εισπράξεων του δημοσίου –που στην πραγματικότητα δεν είναι καν το δημόσιο, αλλά οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης- από το γεγονός ότι καταργείτε ένα σωρείτι πταισμάτων και άλλων παραβάσεων επιπέδου πλημμελήματος. Και όταν

αυξάνετε –επαναλαμβάνω, θεωρητικά- τα πρόστιμα στις θανάσιμες παραβάσεις, το κάνετε όχι για να έχετε τη χαιρεκακία να τα εισπράττετε, αλλά για να συμβάλετε στην αποτροπή του να συμβούν αυτά τα ατυχήματα.

Συνεπώς, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Αλλά και μόνο το γεγονός ότι βάζετε μία τρίμηνη προθεσμία -αν δεν κάνω λάθος- εφαρμογής και υλοποίησης αυτού του νόμου, απ' τη στιγμή που θα δημοσιευτεί στο Φ.Ε.Κ., προκειμένου το εύληπτο περιεχόμενό του να το περάσετε στην ελληνική κοινωνία με μια ενημερωτική εκστρατεία που είμαι βέβαιος ότι θα πραγματοποιήσετε, δείχνει ότι αυτό το νομοσχέδιο μόνο εισπρακτικό χαρακτήρα δεν έχει, αλλά ότι έχει χαρακτήρα προστασίας της ζωής των Ελλήνων οδηγών και των πεζών, οι οποίοι κυκλοφορούν στους δρόμους της Ελλάδας. Τα στατιστικά είναι για να μας φωτίζουν και όχι για να στηρίζουν την επιχειρηματολογία μας.

Αναφέρθηκε ο κ. Βερελής στους εκατοντάδες νεκρούς, που ο αριθμός τους μειώθηκε τα χρόνια της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Η αλήθεια είναι ότι από το 1996 ως το 2000 είχαμε μία μακάβρια και δυσάρεστη έξαρση του αριθμού των νεκρών από τροχαία ατυχήματα. Ξεπέρασαν τα δύο χιλιάδες άτομα. Ξεπερνούν, δηλαδή, τον πληθυσμό μίας μεγάλης και ζωντανής κωμόπολης της Ελλάδας κάθε χρόνο.

Μόλις μετά το 2002, άρχισε να κάμπτεται αυτός ο μακάβριος αριθμός, που σταθεροποιήθηκε τα τελευταία χρόνια σ' ένα μέσο όρο χιλίων εξακοσίων έως χιλίων επτακοσίων, δυστυχώς, νεκρών. Η διατήρηση και η αύξηση αυτής της κάμψης είναι στόχος αυτού του νομοσχεδίου. Είναι στόχος αυτού του Υπουργείου. Είναι στόχος αυτής της Κυβέρνησης.

Μία πτυχή των δράσεων είναι ο εκσυγχρονισμός, η τροποποίηση και η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι η εμπειρία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Είναι η πολύτιμη επιστημονική εμπειρία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, που έχει παραδώσει στον κύριο Υπουργό μια εμπεριστατωμένη μελέτη με τίτλο: «Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα, 2006 - 2010». Ένα προς ένα τα προτεινόμενα μέτρα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, συνδυαζόμενα με την εμπειρία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιούνται στο νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ένα από τα παραπτώματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που συμπεριλαμβάνεται στα δέκα κυριότερα, είναι και η θάμβωση είτε προπορευόμενου οχήματος είτε, αντιθέτως, ερχόμενου οχήματος. Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. σήμερα διέπραξε το αδιόημα του να θαμβώσει όχι εμάς που προπορευόμαστε ούτε κάποιον άλλον που είναι αντίθετος. Εθάμβωσε την ευκρίνεια των θέσεων του και εθάμβωσε την ανάγκη, σε θέματα που είναι αυτονόητα, να ξεπεράσει την παλιά αγκύλωση, να ξεπεράσει την κεκτημένη ταχύτητα και να προχωρήσει στη στήριξη -έστω επί της αρχής- αυτού του νομοσχεδίου, όχι επειδή επιτυγχάνει το ιδεώδες, όχι επειδή θα καταργηθούν με την ψήφισή του ή με τη δημοσίευσή του τα τροχαία ατυχήματα, αλλά γιατί είμαι βέβαιος πως με την επισταμένη και πείσμονα εφαρμογή του, θα βελτιωθεί η κατάσταση. Και αυτός είναι ο στόχος, καθώς είπατε ότι στην πολιτική έχει μεγάλη σημασία η σύγκριση.

Περισσότερη αξία από τη σύγκριση του κ. Λιάπη με τον κ. Βερελή ή της Νέας Δημοκρατίας συνολικά με το ΠΑ.ΣΟ.Κ., έχει η σύγκριση αυτών των μακάβριων αριθμών. Θα προτιμούσαμε, όσο και αν φαίνεται πλεονασμός, οι συγκρίσεις αυτές να είναι καταλυτικές όχι υπέρ της Νέας Δημοκρατίας, αλλά υπέρ της ζωής και εις βάρος αυτής της μακάβριας αλυσίδας, αυτής της ανθρωποθυσίας, η οποία παραλύει οικογένειες, κοινωνίες και προκαλεί την αίσθηση που πρέπει όλοι να έχουμε για την ανάγκη αυτό να αλλάξει. Αυτή είναι η πραγματική σύγκριση.

Σήμερα εδώ δεν αναμετρήθηκε η Νέα Δημοκρατία με το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Σήμερα εδώ δεν αναμετρήθηκε ο κ. Λιάπης με την Αντιπολίτευση ή οι ομιλητές της Νέας Δημοκρατίας με τους αγορητές της Αντιπολιτεύσεως. Σήμερα εδώ αναμετρήθηκε η ευθύνη όλων μας συνολικά έναντι ενός οξύτατου εθνικού προβλήματος. Ο Αρμαγεδδών των χιλιάδων νεκρών ετησίως στην άσφαλτο πρέπει να πολεμηθεί, πρέπει να καταλυθεί, πρέπει να περιορισθεί.

Το νομοσχέδιο που φέρνετε, κύριε Υπουργέ, στην Εθνική Αντιπροσωπεία έχει αυτή τη στόχευση και την έχει με τρόπο ρεαλιστικό. Ακόμη και το άρθρο 25, που κατακρίθηκε από αυτό εδώ το Βήμα και που αφορά την απόλειψη της ποινικής ή αστικής ευθύνης του Ο.Σ.Ε. ως νομικού προσώπου ή και των φυσικών προσώπων που υπηρετούν στον Ο.Σ.Ε. για τις περιπτώσεις ατυχημάτων σε ισόπεδες διαβάσεις, ακόμη και αυτή η περίπτωση παρουσιάστηκε κρυφά, περιορισμένα και χωρίς τη συνολική διατύπωση του νόμου.

Ο νόμος δεν περιορίζει την ποινική ή την αστική ευθύνη του Ο.Σ.Ε. ή των οργάνων του απροϋπόθετα. Την περιορίζει και την εξαλείφει στην περίπτωση που ο παραβάτης, αυτός που θα υποστεί μάλλον ζημιά από τη σύγκρουση, προφανώς, με τρένο σε ισόπεδη διάβαση, το υπέστη αυτό παραβιάζοντας ο ίδιος τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και δεν ισχύει γι' αυτόν, ο οποίος τηρώντας τους κανόνες, θα υποστεί κάτι.

Συνεπώς, δεν ήταν η πλήρης διατύπωση και δώσατε την αίσθηση μιας υπερβολικής ασυλίας, η οποία ενδεχομένως δεν έχει έρεισμα στη λογική.

Η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής που κάνει κάποιο σχόλιο γι' αυτό το θέμα, δεν λέει ότι αυτό το θέμα είναι νομικά αστήρικτο. Λέει απλώς ότι ενδεχομένως για την ολοκλήρωση της κατοχυρώσεως της απαλειψέως των ποινικών ή των αστικών ευθυνών σ' αυτήν την περίπτωση, ίσως να έπρεπε ρητώς να προστεθεί ότι το καθήκον επιμελείας, που ο Αστικός Κώδικας και ιδίως η εφαρμογή του άρθρου 914 απαιτεί, δεν συντρέχει σ' αυτήν την περίπτωση για τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Ο.Σ.Ε.. Συνεπώς, ούτε και αυτό το παρουσιάσατε πλήρως.

Το είπα, γιατί έτσι όπως ελέγχη, φάνταζε τερατώδες και υπερβολικό, ενώ στην πραγματικότητα δεν είναι. Διότι αυτό το νομοσχέδιο αναδεικνύει και μία άλλη πλευρά, που θα πρέπει όλοι να τονίζουμε, πέραν των υποχρεώσεων των Υπουργείων, των κυβερνήσεων, των Πρωθυπουργών και των πολιτευομένων. Αναδεικνύει αυτό το νομοσχέδιο και την ευθύνη του καθενός πολίτη ξεχωριστά.

Υπάρχει μία φοβία του πολιτικού συστήματος να αναδεικνύει τις ευθύνες των πολιτών, μη τυχόν και δυσανεσθηθούν αυτοί που μας ψηφίζουν. Είναι περιττή προστασία, περιττή αυτοπροστασία να αποποιούμεθα τέτοιου είδους προβολές ευθυνών.

Στο θέμα της οδικής ασφάλειας, έχει τεράστια ευθύνη και ο ίδιος ο πολίτης. Και δεν είναι προς ψόγον μας να το επισημαίνουμε. Διότι ακόμη και στις κραυγαλέες περιπτώσεις, πολλοί από εμάς λένε ότι υπάρχει έλλειψη ενημερώσεως.

Είπε αποστομωτικά ο κ. Κορτσάρης: «Τι ενημέρωση να σου κάνουν, ότι όταν κάνεις παράνομη προσπέραση, κινδυνεύει η ζωή σου; Τι ενημέρωση να σου κάνουν, ότι όταν οδηγείς μεθυσμένος, κινδυνεύει και η ζωή σου όπως και η ζωή των άλλων»;

Είναι, συνεπώς, ένα πλήρες νομοσχέδιο που αναδεικνύει την ευθύνη του καθενός ξεχωριστά, την ευθύνη της πολιτείας, την ευθύνη των οργάνων της πολιτείας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και είναι ενταγμένο σ' ένα στρατηγικό σχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μακρόπνοο, όχι βραχυπρόθεσμο, προς αυτόν το στόχο.

Κι αν για την ευθύνη των πολιτών μίλησα προηγουμένως, η ευθύνη η δικιά μας ως εκπροσώπων των πολιτών εδώ, είναι να τους εκπροσωπούμε σωστά αυτούς, καθώς και τα συμφέροντά τους. Γι' αυτό και αξίζει για τα συμφέροντα των πολιτών να στηριχθεί αυτό το νομοσχέδιο, που αποτελεί πρόοδο εν σχέσει με τον προ οκταετίας ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε.

Η κ. Παντελάκη έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, σύντομη θα είμαι. Θα τα ξαναπούμε άλλωστε στο κλείσιμο.

Είναι φανερό για άλλη μια φορά και από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού, ποιος είναι ο λόγος που τελικά η ομόφωνη απόφαση της κοινοβουλευτικής επιτροπής του 1996 πετάχτηκε στο καλάθι των αχρήστων. Δυστυχώς, να πω ότι είναι αδόκιμη η λέξη «κοινοβουλευτική»; Αλλά τι να κάνουμε είναι η πραγματικότητα. Η αλήθεια είναι ότι ούτε η Αξιωματική Αντιπολίτευση έκανε λόγο γι' αυτό από το 1996 μέχρι το 2004. Η βασική της

λογική ανατρέπεται. Το είπε για άλλη μια φορά ο Υπουργός, το αναφέρει βεβαίως και η εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου.

Ποιος έχει την ευθύνη της οδικής ασφάλειας; Την έχει ο πολίτης ή την έχει το κράτος; Και μιλάμε ως αρχή. Το προηγούμενο κείμενο της κοινοβουλευτικής επιτροπής έλεγε ότι την ευθύνη την έχει αποκλειστικά το κράτος, κατ' αρχήν. Και βέβαια το κράτος έχει την ευθύνη. Υπάρχει η ατομική ευθύνη; Οπωσδήποτε υπάρχει. Αυτό αλλάζει και αυτό είναι κρίσιμο για την κατεύθυνση και τον προσανατολισμό. Γι' αυτό ακριβώς εξαφανίζονται όλα τα άλλα ζητήματα που αφορούν τα θέματα της κυκλοφοριακής αγωγής, τα θέματα της εκπαίδευσης και της ενημέρωσης, με την έννοια που τα έβαζε το προηγούμενο κείμενο. Έχει μια ιδιαίτερη σημασία του ότι επιμένουμε σ' αυτό.

Όσον αφορά το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής, υπήρξε η σκέψη μετά από ένα, δύο χρόνια που έγιναν συσκέψεις και παρασυσκέψεις με επιστήμονες, με φορείς, ότι θα πρέπει να είναι υποχρεωτικό μάθημα στο σχολείο σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης.

Εγώ σας λέω ότι αυτό δεν μπορείτε να το κάνετε τώρα. Πρέπει να το κάνετε από την καινούργια σχολική χρονιά. Αν ήθελε η Κυβέρνηση και είχε την πολιτική βούληση θα γινόταν, αλλά αυτό δεν εξαρτάται μόνο από τον Υπουργό αυτήν τη στιγμή. Κρατήστε τα προσήματα, λοιπόν, τη στιγμή που γίνονται όλα αυτά τα μαθήματα στο δημοτικό και στο γυμνάσιο, τα διαθεματικά, οι ευέλικτες ζώνες. Γιατί να κάνουν, δηλαδή, αυτό το μάθημα για την αγωγή του καταναλωτή, όταν το διαφημιστικό στο διαθεματικό βιβλίο της Γ' Γυμνασίου αναφέρεται σ' την αγωγή του καταναλωτή και η φωτογραφία έχει ένα κείμενο που λέει στα παιδιά: «Αγοράζω γιατί υπάρχω»; Δηλαδή όποιος δεν αγοράζει, δεν υπάρχει. Άρα, γίνονται διάφορα πράγματα «του αέρα», που ουσιαστικά θέλουν να χειραγωγήσουν τις συνειδήσεις των παιδιών και δεν εφαρμόζονται λύσεις, οι οποίες πραγματικά θα μπορούσαν να τα βοηθήσουν. Είναι ζήτημα πολιτικής επιλογής. Αυτό είναι σαφέστατο πλέον.

Πείτε μου: Ο προηγούμενος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας γιατί δεν εφαρμόστηκε; Υπάρχει απάντηση; Ποιο είναι το πρόβλημα; Δεν είναι πολιτικό το ζήτημα; Γιατί δεν εφαρμόστηκε ο Κώδικας, αυτό που είχατε πει τα προηγούμενα χρόνια; Η μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου λέει κάτι και δεν είναι μόνο ζήτημα αυτής της Κυβέρνησης, αφορά και την προηγούμενη κυβέρνηση. Το ωραίο είναι ότι έρχεται η Αντιπολίτευση και κάνει κριτική στην Κυβέρνηση, γιατί δεν λειτούργησε το *point system*. Η μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου βάζει συγκεκριμένα ζητήματα, γιατί δεν λειτούργησε το σύστημα και δεν εφαρμόστηκαν οι ποινές.

Βεβαίως μπαίνει το θέμα με τα δικαστήρια, με την πληθώρα των υποθέσεων που υπάρχουν σχετικά με τα μέτρα. Ανοίγεται ένα γενικότερο ζήτημα. Εδώ, ως αποφασίζει η Κυβέρνηση, γιατί δεν είναι μόνο αυτό το θέμα της ασφυξίας που υπάρχει στα δικαστήρια. Τα δικαστήρια έχουν χρόνο να δικάζουν αγωνιστές, να δικάζουν αυτούς που αντιστάθηκαν στις κάμερες κ.λπ.. Υπάρχει πληθώρα άλλων ζητημάτων και τα συζητάμε. Γιατί δεν παίρνουν προσωπικό; Να πάρουν δικαστικούς, να πάρουν υπαλλήλους, να φτιάξουν υποδομές. Δεν το κατάλαβα αυτό. Υπάρχουν θέματα και ανοίγεται το ένα μετά το άλλο.

Άρα, είναι συγκεκριμένη η πολιτική λογική της Κυβέρνησης. Αποποινικοποιεί ορισμένα ζητήματα και γι' αυτό με τους εργολάβους, όπως θυμάστε, έγινε ολόκληρο ζήτημα στην επιτροπή και αναγκάστηκε ο Υπουργός και το πήρε πίσω, γιατί οι εργολάβοι δεν έχουν ανάγκη από πρόστιμα, εφόσον είναι ασφαλισμένα τα έργα που κάνουν. Άρα, είναι συγκεκριμένη η πολιτική λογική.

Τέλος, απαντάει το σημερινό νομοσχέδιο στα ζητήματα που θέσαμε πάρα πολλές φορές, ιδιαίτερα στο κρίσιμο ζήτημα σχετικά με τα επαγγελματικά αυτοκίνητα και με τους επαγγελματίες οδηγούς; Απαντάει στα προβλήματα που υπάρχουν με το υπέρβαρο φορτίο, με το ωράριο; Απαντά, ώστε να κτυπά κυρίως τους ιδιοκτήτες και όχι τους οδηγούς, που είναι όμηροι, γιατί αν ο οδηγός δεν δουλέψει δέκα-δεκαπέντε ώρες στο τιμόνι και αν δεν δουλέψει παρέα με το θάνατο μπορεί να χάσει τη δουλειά του;

Γι' αυτό, λοιπόν, λέμε ότι απομονώνετε και επικεντρώνετε μόνο στο εισπρακτικό, παρά τις προθέσεις που λέτε ότι έχετε. Τι να κάνουμε; Πράξη είναι αυτή, όπως και η μέχρι τώρα εμπειρία, αλλά και η πράξη που βγαίνει μέσα από τον ίδιο τον Κώδικα που έχετε φέρει σήμερα για συζήτηση;

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε την κυρία συνάδελφο.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15^{ος} – 21^{ος} αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, σαράντα επτά μαθητές και μαθήτριες και πέντε συνοδοί καθηγητές από το 1ο Γυμνάσιο Θήβας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μελάς, ο οποίος υπομονετικά περίμενε τη σειρά του για αρκετές ώρες.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να απευθύνω τα εύσημα στους Βουλευτές που είναι συνεπείς και στον Υπουργό μας, ο οποίος έκατσε πέντε ολόκληρες ώρες χωρίς να βγει καθόλου, ούτε ένα λεπτό από την Αίθουσα. Αυτό πάει να πει ότι έχει καλό μεταβολισμό!

Ορίστε, κύριε Μελά, που είστε και γιατρός, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε ένα σημαντικό νομοσχέδιο που έχει σχέση με την αναθεώρηση, τη βελτίωση, τον εκσυγχρονισμό του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δηλαδή έχει σχέση με την ανθρώπινη ζωή.

Μετά από οκτώ χρόνια, ήταν αναγκαία αυτή η αναθεώρηση του ΚΟΚ. Ήταν αναγκαία για να βελτιωθούν, για να θεραπευτούν –θα μιλήσω ως γιατρός– τα πολλαπλά προβλήματα και να μειωθούν τα ατυχήματα που προκαλούνται στην ασφάλτο. Τα προβλήματα αυτά έχουν σχέση με την απώλεια ανθρώπινων ζωών, με αναπηρικές καταστάσεις και με καταβολές μεγάλων χρηματικών ποσών τόσο από ιδιώτες όσο και από τα ασφαλιστικά ταμεία.

Έχει αναφερθεί πολλές φορές ότι σε μία έξοδο Σαββατοκύριακου χάνουν τη ζωή τους περίπου σαράντα άτομα από τροχαία ατυχήματα.

Η έξοδος αυτή έχει χαρακτηριστεί από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ως πόλεμος του Σαββατοκύριακου ή έχει λεχθεί ακόμα ότι και πόλεμος να γινόταν, δεν θα είχαμε τόσα θύματα.

Οι θλιβερές συνέπειες της ασφάλτου είναι ότι πρώτον, κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους περισσότερα από χίλια εξακόσια άτομα. Δεύτερον, χιλιάδες επίσης είναι τα άτομα που κάθε χρόνο καθίστανται ανάπηρα δηλαδή σηματοδύεται όλη η υπόλοιπη ζωή τους. Πολλοί εξ αυτών μάλιστα δεν έχουν ποιότητα ζωής. Τρίτον, πέραν του αίματος που χύνεται στην ασφάλτο, υπάρχει και μια οικονομική αιμορραγία. Τα χρήματα που απαιτούνται για τη θεραπεία και την αποκατάσταση των τραυματισθέντων στην ασφάλτο και που καταβάλλονται, ανέρχονται σε 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο, τεράστιο ποσό. Απαιτείται, λοιπόν, για την αντιμετώπιση όλων αυτών των καταστάσεων να ευαισθητοποιηθούμε, να δραστηριοποιηθούμε και να λάβουμε όσο το δυνατόν αποτελεσματικά μέτρα, ώστε να ελαττωθούν τα θύματα της ασφάλτου.

Προς αυτή, λοιπόν, την κατεύθυνση και προς αυτόν το στόχο κινείται το παρόν νομοσχέδιο. Οι αιτίες για την πρόκληση πολλών και σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων είναι ποικίλες. Ένα τροχαίο ατύχημα δεν εξαρτάται μόνο από την υπερβολική ταχύτητα, αλλά και από πολλούς άλλους παράγοντες και, πάνω από όλα από την οδική παιδεία που έχει ο λαός μας. Πρέπει σιγά-σιγά η Ελληνίδα και ο Έλληνας να συνειδητοποιήσουν ότι είναι απαραίτητο να τηρούν όλους τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας, όχι μόνο για το καλό του ίδιου τους του εαυτού, αλλά και για το καλό των άλλων πολιτών.

Ο νέος Κώδικας αντιμετωπίζει ουσιαστικά την παραβατικότητα και κυρίως αυτές τις παραβάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Στόχος του είναι να αφυπνίσει τους πολίτες, να

τους αλλάξει νοοτροπία και τακτική στα θέματα της οδικής ασφάλειας. Στόχος μας είναι να ελαττωθούν τα τροχαία ατυχήματα και να μην έχουμε τόσους θανάτους και τόσους ανάπηρους κάθε χρόνο.

Ο εισηγητής της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και στη Διαρκή Επιτροπή, αλλά και εδώ, είπε ότι ενώ συμφωνεί με τα περισσότερα άρθρα, καταψηφίζει επί της αρχής το νομοσχέδιο, διότι διαφωνεί με την πολιτική που ακολουθούμε. Καταψηφίζει, δηλαδή, την πολιτική που ακολουθούμε για την ελάττωση των τροχαίων ατυχημάτων; Θέλω να πιστεύω ότι απλά ελέγχθη αυτό για καθαρά μικροκομματικούς και μικροπολιτικούς λόγους. Δεν θέλω να πιστέψω ότι θέλει να παραμείνει η χώρα μας στις τελευταίες θέσεις των χωρών της Ευρώπης στα θέματα της οδικής ασφάλειας, διότι στις τελευταίες θέσεις βρίσκεται σήμερα η χώρα μας. Για εμάς, το θέμα είναι ένα θέμα εθνικό, είναι ένα θέμα υψίστης πολιτικής προτεραιότητας.

Επίσης, ανέφερε ο συνάδελφος εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ ότι επί κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ εκπονήθηκε και εφαρμόστηκε ένα πενταετές σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Έκτοτε, είπε, το σχέδιο αυτό ατόνησε, εγκαταλείφθηκε -το είπε και ο κ. Σγουριδής προηγουμένως που μίλησε- και άφησε να εννοηθεί ότι αυξήθηκαν τα ατυχήματα της ασφάλτου. Η πραγματικότητα, όμως, είναι άλλη. Θα έλεγα ότι όταν μιλάμε για τέτοια θέματα, οφείλουμε να μιλούμε με σοβαρότητα, με υπευθυνότητα, με αντικειμενικότητα και ακρίβεια και όχι να προβαίνουμε σε ανακρίβειες με εντυπωσιακούς λόγους.

Θα σας αναφέρω δύο παραδείγματα μόνο, που ανατρέπουν τον ισχυρισμό και επιβεβαιώνουν αυτά τα οποία είπα. Τα βαρέα ατυχήματα το 2003, τελευταίο χρόνο διακυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ, ήταν δύο χιλιάδες τριακόσια σαράντα οκτώ. Το 2005 ήταν δύο χιλιάδες τριακόσια δέκα τρία. Οι δε νεκροί το 2003 ήταν χίλιοι εξακόσιοι πέντε και το 2005 χίλιοι εξακόσιοι δέκα τέσσερις, δηλαδή έχουμε τα ίδια στοιχεία σε βαριά τραυματισμένους και σε νεκρούς, όταν η κίνηση των αυτοκινήτων αυξήθηκε από το 2003 έως το 2005 κατά 10%. Φυσικά συμφωνείτε όλοι ότι όσο αυξάνονται τα αυτοκίνητα, αυξάνονται και τα τροχαία ατυχήματα.

Θέλω ακόμα να τονίσω ότι η όποια αύξηση των προστίμων, επιβάλλεται για να συνετιστεί ο κάθε οδηγός που ρέπει προς την παραβατικότητα και για να συνειδητοποιήσει ότι πρέπει να ακολουθεί τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Είναι απαράδεκτο να λέγεται ότι ο Κώδικας εφαρμόζεται για οικονομικούς και εισπρακτικούς λόγους, λες και θα λύσουμε τα οικονομικά του κράτους με τον Κώδικα. Ρωτήστε κάποιον που έχασε το δικό του άνθρωπο στην ασφάλτο ή κάποιον που έχασε την ποιότητα της ζωής του από αναπηρία, εάν τα πρόστιμα αυτά είναι υψηλά ή όχι. Είμαι βέβαιος ότι θα απαντήσει «όχι» και, επίσης, ότι πρέπει να επιβληθούν μεγαλύτερα πρόστιμα. Το είδαμε αυτό και στη Διαρκή Επιτροπή. Ουδείς εκ των εκπροσώπων των διαφόρων φορέων μίλησε για υψηλά πρόστιμα. Όλοι είπαν ότι τα πρόστιμα είναι και λογικά και απαραίτητα.

Φυσικά δεν λέω ότι με τον Κ.Ο.Κ. θα λυθούν ως διά μαγείας όλα τα προβλήματα της οδικής ασφάλειας. Δεν είναι πανάκεια ο Κώδικας αυτός, όπως είπε προηγουμένως ο κύριος Υπουργός. Πρέπει να εφαρμοστούν και άλλα μέτρα, που έχουν σχέση με την οδική παιδεία, τη συμπεριφορά, την εκπαίδευση των οδηγών, την πρόληψη, την ενημέρωση κ.λ.π, ώστε σιγά-σιγά να γίνει συνείδηση του καθενός ο σωστός και ασφαλής τρόπος οδήγησης.

Δεν επιτρέπεται να χάνονται ή να τραυματίζονται βαριά χιλιάδες άνθρωποι και εμείς να μένουμε απαθείς και να μη λαμβάνουμε έστω και αυστηρά μέτρα για λόγους σκοπιμότητας.

Εξάλλου γνωρίζουμε όλοι ότι η χώρα μας μαστιγίζεται από υπογεννητικότητα. Και αυτό είναι ένα μεγάλο πρόβλημα για το μέλλον της κοινωνίας μας, για να πάει η κοινωνία μας καλύτερα, μπροστά. Δεν επιτρέπεται σ' αυτό το μείζον πρόβλημα για την ελληνική κοινωνία, να προσθέτουμε και τα θύματα της ασφάλτου.

Κλείνοντας, πρέπει να παραδεχτούμε όλοι ότι η εφαρμογή του νέου Κώδικα θα σώσει ανθρώπινες ζωές. Θα σώσει ανθρώπους από τραυματισμούς. Και την ανθρώπινη ζωή -και το λέω

και ως γιατρός- πρέπει να τη βάζουμε πάνω απ' όλα, πάνω από τα χρήματα, πάνω από οποιοδήποτε πρόστιμο. Και γι' αυτό ακριβώς ψηφίζω αυτό το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Χάιδος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, τα τροχαία ατυχήματα έγιναν μάλιστα για την πατρίδα μας. Είναι το συχνότερο αίτιο θανάτου για τα παιδιά στη χώρα μας. Ως παιδοχειρουργός που υπηρέτησα πάνω από είκοσι χρόνια στο μεγαλύτερο νοσοκομείο της Βορείου Ελλάδος και περιεθαλψα χιλιάδες παιδιά θύματα τροχαίων, είδα τον πόνο στα μάτια τους και βίωσα την απόγνωση των γονέων από τον άδικο χαμό τους.

Αυτό το σύγχρονο, θλιβερό φαινόμενο έχει τρεις διαστάσεις: Την ανθρώπινη, με τις τραγικές συνέπειες του τραυματισμού ή της αναπηρίας για το ίδιο το θύμα, αλλά και την απόγνωση των οικείων του στις περιπτώσεις θανάτου. Σαν άνθρωπος έζησα και εγώ αυτήν την οδύνη και το δράμα, πληρώνοντας το βαρύ τίμημα αυτού του φόρου αίματος, με την πρόσφατη απώλεια του πιο αγαπημένου προσώπου μου από τροχαίο.

Δεύτερον, την κοινωνική διάσταση. Όλοι προβληματιζόμαστε από τις δεκάδες χιλιάδες των αναπήρων θυμάτων τροχαίων και από τις χιλιάδες των συνανθρώπων μας που χάνουν τη ζωή τους, σε εποχές που η Ελλάδα αντιμετωπίζει έντονο δημογραφικό πρόβλημα. Μια μεγάλη κωμόπολη άνω των δύο χιλιάδων κατοίκων, κυρίως νέων ανθρώπων, σβήνεται από το χάρτη κάθε χρόνο.

Τρίτον, την οικονομική διάσταση. Σύμφωνα με τις τεκμηριωμένες μελέτες που προαναφέρθηκαν, τα τροχαία στοιχίζουν στην εθνική οικονομία πάνω από 3.000.000.000 ευρώ ετησίως. Όλοι αναλογιζόμαστε τι θα μπορούσε να γίνει στην πατρίδα μας μ' αυτό το ποσό και αισθανόμαστε μεγάλη την ευθύνη και την υποχρέωση, να συμβάλουμε με κάθε τρόπο στη μείωση αυτής της μεγάλης ανθρώπινης, κοινωνικής και οικονομικής αιμορραγίας που υφίσταται η πατρίδα μας και που αγγίζει και επηρεάζει όλους μας.

Αν σ' αυτά προσθέσει κάποιος την επιβάρυνση του ασφαλιστικού μας συστήματος, τις επιπτώσεις στο σύστημα υγείας και τις συνέπειες που έχουν τα τροχαία ατυχήματα σε πολλούς άλλους τομείς, καταλαβαίνει το τεράστιο μέγεθος του προβλήματος και αντιλαμβάνεται την αναγκαιότητα της υπεύθυνης, της σοβαρής και αποτελεσματικής αντιμετώπισής του.

Το ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων είναι πολυσύνθετο και στην όλη διαμόρφωση του πλαισίου της οδικής ασφάλειας συμμετέχουν τρεις κύριοι παράγοντες, ενώ κατά περίπτωση παρεμβάλλονται και άλλοι τρεις, που με τη απουσία τους, την παρουσία τους ή τη στάση τους συντηρούν ή αποτρέπουν τα τροχαία ατυχήματα.

Στους κύριους παράγοντες περιλαμβάνονται, πρώτον, το όχημα, το οποίο πρέπει να είναι ασφαλές και να ελέγχεται συχνά. Το νομοσχέδιο δεν δίνει την ανάλογη βαρύτητα σ' αυτήν την κατεύθυνση. Δεύτερον, στους παράγοντες περιλαμβάνεται και ο δρόμος. Επιτρέψτε μου, κύριοι συνάδελφοι, να επισημάνω ότι στο ζήτημα της κατασκευής των νέων δρόμων, παρατηρείται καθυστέρηση.

Το νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα, ασχολείται σχεδόν αποκλειστικά με τον οδηγό και τον τιμωρεί αυστηρά για την παραβατικότητά του, ενώ δεν θίγει τα ουσιαστικά ζητήματα της εκπαίδευσης και της αξιοπιστίας όσον αφορά το δίπλωμα που διαθέτει, όταν όλοι γνωρίζουμε την ευκολία και κάποιες φορές την παρατυπία που γίνεται στην έκδοση των διπλωμάτων. Στους παράγοντες, οι οποίοι παρεμβάλλονται κατά περίπτωση, περιλαμβάνεται η σωστή αστυνόμευση, ο πεζός και ο επιβάτης.

Από τα ανωτέρω καταδεικνύεται ότι το ζήτημα αυτό είναι μεγάλο, σύνθετο, πολύπλοκο και χρειάζεται επιστημονική, μελετημένη και μακροχρόνια αντιμετώπιση μέσα από ένα ολοκληρωμένο σχέδιο παρεμβάσεων σε όλους τους τομείς που το επηρεάζουν, με προτεραιότητα στην κυκλοφοριακή αγωγή από

το σχολείο και στην ευαισθητοποίηση της κοινωνίας απέναντι σ' αυτό που έχει γίνει κατάρα των δρόμων στον τόπο μας και μετατράπηκε σε κοινωνικό εφιάλτη για όλους μας.

Και, βέβαια, η αναμόρφωση του Κ.Ο.Κ. είναι απαραίτητη, αλλά πρέπει να είναι ενταγμένη στο συνολικό πλαίσιο των συντονισμένων ενεργειών που απαιτούνται και όχι μία απλή, αποσπασματική και πρόχειρη νομοθετική ρύθμιση εισπρακτικού χαρακτήρα με δυσβάστακτα πρόστιμα και εξοντωτικές ποινές.

Κύριε Υπουργέ, υπάρχουν δύο τρόποι, δύο φιλοσοφίες, δύο λογικές για την αντιμετώπιση της παραβατικότητας και της παρανομίας. Η μία διέπεται από την αυστηροποίηση των ποινών, τη βαριά τιμωρία και την καταστολή. Η ιστορία, όμως, έδειξε ότι αυτός ο τρόπος, μόνος του δεν αποδίδει. Η πράξη και η ζωή ακυρώνουν πολλές φορές τους δρακόντειους νόμους. Η άλλη φιλοσοφία διαπνέεται από την αναγκαιότητα της ανάδειξης της κοινωνικής ευθύνης των πολιτών και της συνέπειας απέναντι στις υποχρεώσεις τους μέσω της παιδείας, της πειθούς, της αγωγής και της εκπαίδευσης από το σχολείο, της ευαισθητοποίησης των ανθρώπων για τα κοινά προβλήματα και της πρόληψης αντί της καταστολής.

Για την αντιμετώπιση της παραβατικότητας των οδηγών, για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, είναι αναγκαία μία σύνθεση των δύο ανωτέρω κατευθύνσεων, με προτεραιότητα στη δεύτερη. Εσείς, όμως, με το σημερινό νομοσχέδιο δίνετε προτεραιότητα στην πρώτη, αυξάνοντας υπέρογκα τα πρόστιμα και τις ποινές για τους παραβάτες. Εμείς λέμε «ναι» στις αυστηρές ποινές για πλημμεληματικές και επικίνδυνες παραβάσεις, ιδίως για εκείνες που υπερβαίνουν τα όρια της αμέλειας και της απροσεξίας, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια μέθης και η υποτροπή στην ίδια σοβαρή παράβαση, αλλά τονίζουμε ότι πρέπει να είναι ενταγμένες σ' ένα συνολικότερο πλέγμα μέτρων αντιμετώπισης του προβλήματος. Λέμε, όμως, «όχι» στην αποσπασματική θέσπιση δυσβάστακτων προστίμων για τους πολλούς, τα οποία οι έχοντες μπορούν εύκολα να πληρώσουν και δεν τους απασχολούν.

Ισχυρίζεστε, κύριε Υπουργέ, ότι η αύξηση των προστίμων είναι απαραίτητη για τη μείωση των τροχαίων. Αντιφάσκετε, όμως, όταν κατεβάζετε στο μισό το πρόστιμο που θα πληρωθεί εντός δέκα ημερών και ακυρώνετε ο ίδιος το επιχείρημα μ' αυτόν τον τρόπο.

Κύριε Υπουργέ, έχω στη διάθεσή μου πίνακα για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης -και θα τον καταθέσω στα Πρακτικά- που αναφέρεται στα πρόστιμα και στις ποινές για τη υπέρβαση του ορίου ταχύτητας. Σε όλες τις χώρες εκτός από τρεις -τη Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Πορτογαλία- τα ανάλογα πρόστιμα είναι πολύ μικρότερα. Και στις τρεις αυτές χώρες, όπου τα πρόστιμα είναι μεγαλύτερα, αυτά αφορούν ακραίες περιπτώσεις και υποτροπές στην ίδια σοβαρή και επικίνδυνη παράβαση. Σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα πρόστιμα για την ίδια παράβαση είναι ανάλογα με το εισόδημα του παραβάτη, ενώ οι άλλες κυρώσεις είναι ίδιες για όλους. Δεν προβληματίζεστε μήπως η θέσπιση μεγάλων προστίμων ενισχύσει τις πιέσεις για ακύρωσή τους και αυξήσει τη συναλλαγή;

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

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να επισημάνω ότι το ποδήλατο θα έπρεπε να έχει τύχει καλύτερης αντιμετώπισης στο παρόν νομοσχέδιο, με την καθιέρωση λωρίδων ποδηλάτου και γενικότερα με τη θέσπιση μέτρων που θα καθιστούν ασφαλέστερη και συχνότερη τη χρήση του. Είναι ένα παραδοσιακό, ανθρωπινό, φθινό, υγιεινό και περιβαλλοντικό μέσο μετακίνησης κυρίως στις πόλεις, που συμβάλλει ταυτόχρονα στη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος που τις ταλαιώνει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε. Νομίζω ότι η εμπεριστατωμένη ομιλία σας

ήταν το καλύτερο μνημόσυνο για τον αδικοχαμένο γιο σας.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Γεωργακόπουλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, θεωρώ πράγματι ότι γίνεται σοβαρή δουλειά στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και ομολογώ ότι είστε από τους σοβαρότερους αυτής της Κυβέρνησης, χωρίς καμία έπαρση -ενώ εσείς θα είχατε κάθε λόγο να έχετε και έπαρση- και αυτό σας τιμά ιδιαιτέρως.

Στον παρόντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, κύριε Υπουργέ, γίνονται κάποιες τομές, οι οποίες πράγματι τον εκσυγχρονίζουν με τα σύγχρονα δεδομένα. Θα μπορούσε να πει κάποιος ότι είναι ένας κώδικας, ο οποίος, αν εφαρμοστεί, θα έχει κάποια αποτελέσματα. Είπα «αν εφαρμοστεί». Ξέρετε γιατί; Το μεγάλο πρόβλημα δεν είναι ότι δεν υπήρχε ο προηγούμενος Κώδικας, ότι δεν ήταν καλός ή ότι ήταν ελλιπής. Δεν εφαρμόζεται ο Κώδικας και θα σας πω μία σειρά παραδειγμάτων.

Στο Νομό Ηλείας, έχουμε το θλιβερό προνόμιο να έχουμε πάρα πολλούς νεκρούς από τροχαία ατυχήματα. Δεν είναι οι στροφές, δεν είναι ο επικίνδυνος δρόμος, αφού είναι ευθείες, αλλά υπάρχουν άπειρες ισόπεδες διαβάσεις. Ελέγχονται από την Τροχαία; Ελέγχονται από την Τροχαία. Κάθε μέρα σε μία απόσταση πενήντα με εβδομήντα χιλιομέτρων, υπάρχουν δύο και τρία συνεργεία, δύο και τρεις τροχονόμοι, οι οποίοι ελέγχουν. Τι ελέγχουν όμως; Μόνο την ταχύτητα, τίποτε άλλο. Και αυτά πού; Όταν υπάρχουν από τα σύνορα του Νομού Ηλείας μέχρι τον Πύργο, που είναι πενήντα χιλιόμετρα, σαράντα πέντε με πενήντα ισόπεδες διαβάσεις και το όριο ταχύτητας είναι εξήντα χιλιόμετρα την ώρα, θέλω να μου πείτε εσείς ποιο αυτοκίνητο πηγαίνει με εξήντα χιλιόμετρα σε μία ευθεία. Κανένα. Γράφουν. Αποτέλεσμα; Κανένα. Νεκροί; Πολλοί. Δεκάδες νεκροί. Κάθε μέρα ανοίγουμε τις εφημερίδες και τρέμουμε να δούμε πόσους νεκρούς θα έχουμε λόγω των θεμάτων της οδικής ασφάλειας του Νομού Ηλείας. Ήλεγξαν ποτέ τα αυτοκίνητα για φρένα; Τα ήλεγξαν για φώτα; Τα ήλεγξαν, όταν είναι τρακαρισμένα, ώστε να μην κυκλοφορούν; Απαγορεύεται να κυκλοφορούν τρακαρισμένα τα αυτοκίνητα και άπειρα τρακαρισμένα αυτοκίνητα κυκλοφορούν τη νύχτα!

Πριν από μερικά χρόνια, κύριε Υπουργέ, είπα στον Αστυνομικό Διευθυντή ότι έχουμε το εξής πρόβλημα: Όταν είναι η περίοδος της ντομάτας, κυκλοφορούν τα τρακτέρ τη νύχτα. Του λέω: «Πάρτε μία απόφαση να μην κυκλοφορούν τα τρακτέρ από τη δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου στον εθνικό δρόμο». Και τι μου είπε; Μου είπε ότι «Δεν μπορώ να βγάλω την απόφαση, πρέπει να τη βγάλει ο Υπουργός». Μα, αν είναι δυνατόν ο Υπουργός να ασχολείται με μια περιοχή πενήντα χιλιομέτρων και να βγάλει για εκεί μια αστυνομική απόφαση! Και έχουν σκοτωθεί πάρα πολλά άτομα λόγω των τρακτέρ, παρ' ότι τελευταία ομολογώ ότι παίρνουν κάποια μέτρα οι οδηγοί των τρακτέρ με κάποιους φανούς, με κάποιους φάρους, τους οποίους βάζουν στα τρακτέρ που κυκλοφορούν τη νύχτα. Αποτελεί, όμως, πηγή πολλών δυστυχημάτων το να κυκλοφορούν τα βαρέα και τα αργά αυτά οχήματα στον εθνικό δρόμο.

Άλλο παράδειγμα. Θα έχετε δει οπωσδήποτε εδώ στο Κολωνάκι, στην οδό Ακαδημίας, τα σκουπιδιάρικα αυτοκίνητα. Με ποιο δικαίωμα πηγαίνουν αντίθετα από την κίνηση στην Ακαδημία;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Με την όπισθεν πάνε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι με την όπισθεν, κανονικά! Πηγαίνουν στην αντίθετη κατεύθυνση. Όταν, λοιπόν, ο πολίτης τα βλέπει αυτά, πώς θα πειθαρχήσει;

Άλλο παράδειγμα. Είναι ο τροχονόμος στη διασταύρωση και ρυθμίζει την κίνηση. Ανάβει το κόκκινο φανάρι, δίνει αντίθετη κίνηση ο τροχονόμος, περνάει με το κόκκινο και δεν τους σταματάει. Τι θα κάνετε εσείς; Βάλτε όσα πρόστιμα θέλετε, βγάλτε όσους κώδικες θέλετε. Εάν δεν εφαρμοστεί ο Κώδικας, δεν υπάρχει περίπτωση να αποκτήσουμε κυκλοφοριακή αγωγή.

Δεν μπορεί, λοιπόν, να γίνει αυτό το πράγμα. Αν δεν εφαρμοστούν αυτοί οι κανόνες, θα θρηνηύμε συνεχώς θύματα. Τα περισσότερα θύματα θα θρηνηύμε πότε; Με την παραβίαση του κόκκινου και με την παραβίαση του STOP.

Δεν έχουμε μάθει ότι ο πεζός έχει πάντα προτεραιότητα. Έχω

δοκιμάσει πάρα πολλές φορές, βάζοντας μάλιστα σε κίνδυνο τη ζωή μου, όταν έχω προτεραιότητα και με το φανάρι, να περάσω. Κανένα αυτοκίνητο δεν σταματάει, κύριε Υπουργέ. Επίτηδες το κάνω!

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Στο εξωτερικό σταματάνε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Σε οποιαδήποτε χώρα της Ευρώπης, όταν θα πατήσεις το πόδι σου στην ασφαλτο, αμέσως κοκαλώνουν τα αυτοκίνητα, είτε είσαι στη διάβαση είτε όχι. Γιατί είπαν κάποιοι ότι γίνονται πολλά ατυχήματα εκτός διαβάσης.

Υπήρχαν κάποια πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Χορταριάσανε. Γιατί; Ένα από αυτά είχαμε και στην Αμαλιάδα. Χρειάζεται τα παιδιά, έστω η νέα γενιά, να μάθουν σιγά-σιγά ότι πρέπει να ακολουθούν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Εμείς οι μεγαλύτεροι, με τη νοοτροπία που αποκτήσαμε, όταν βλέπουμε ότι ανάβει το πορτοκαλί, αντί να επιβραδύνουμε το αυτοκίνητο, το επιταχύνουμε για να προλάβουμε να περάσουμε, μήπως και μας πιάσει το κόκκινο. Αυτό δεν γίνεται; Βεβαίως, αν έρχεται μια μηχανή από την άλλη πλευρά που έχει ανάψει το πράσινο, με την ταχύτητα που έχουν οι μηχανές, μπορεί να γίνει δυστύχημα. Έτσι έχουμε συνέχεια απώλειες ζωών και μάλιστα ζωών νέων ανθρώπων.

Κύριε Υπουργέ, διαφωνώ και με τα υψηλά πρόστιμα. Ξέρετε γιατί; Θα σας πω. Σέβομαι την άποψή σας, αγαπητέ κύριε Χωματά, αλλά θα σας πω γιατί διαφωνώ. Όχι ότι δεν θα συνετιστεί ο κόσμος, αλλά είναι και λίγο ταξικό το θέμα. Φανταστείτε να πάρουμε από κάποιον εργαζόμενο όλο το μισθό με μια παράβαση. Η παράβαση δεν πρέπει να έχει μόνο χρηματική ποινή. Διοικητικές πρέπει να είναι οι ποινές.

Εγώ είμαι οπαδός της διοικητικής ποινής. Να του πάρουν το δίπλωμα, να του πάρουν τις πινακίδες αλλά να μην τις παίρνει πίσω μετά από δέκα – είκοσι μέρες. Την πρώτη φορά να τις πάρουν για δέκα μέρες, τη δεύτερη φορά για ένα μήνα. Την τρίτη φορά να γυρίσει πάλι πίσω, για να πάρει πάλι άδεια οδηγίας και αν συνεχίσει, να μην ξαναοδηγήσει. Να δείτε πώς θα στρώσουμε όλοι, γιατί δεν εξαιρώ και τον εαυτό μου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Τον μπελά μας θα βρούμε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Να τον βρούμε, κύριε συνάδελφε. Αν πρόκειται να σώσουμε ζωές, να τον βρούμε τον μπελά μας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Θα υπάρχουν πολλές αιτήσεις κάθε μέρα, για να σβήνονται οι κλήσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, δεν θα σβήνουν. Να σταματήσει αυτή η ιστορία.

Ένα θα θυμίσω μόνο. Κύριε Υπουργέ, κάποτε ένας εισαγγελέας –δεν θυμάμαι το όνομά του και κακώς δεν το θυμάμαι– είχε επιβάλει, όταν οδηγούν μεθυσμένοι, να κατάσχεται το αυτοκίνητο. Την περίοδο εκείνη δεν έπινε κανένας που επρόκειτο να οδηγήσει. Ουδείς έπινε! Γιατί έλεγε «Αν μου κάνουν τεστ στο δρόμο, χάνω το αυτοκίνητο». Από την ώρα που είπαμε: «Δεν πειράζει, θα έχει τόσο πρόστιμο», δεν προσέχει κανένας αν πίνει και κανένα ποτηράκι παραπάνω.

Διοικητικές θα έπρεπε να είναι οι ποινές και όχι εξοντωτικά χρηματικά πρόστιμα ή συνδυασμός αυτών των δύο ποινών. Έτσι θα ήταν πιο αποτελεσματικός ο Κώδικας και βεβαίως αυτό θα γινόταν, εφόσον θα υπήρχαν όργανα για να τις εφαρμόσουν. Και αυτά τα όργανα, που πρέπει να τις εφαρμόσουν, δεν τα έχετε εσείς, αλλά άλλο Υπουργείο, δυστυχώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Αντωνιάδης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση τις τελευταίες μέρες νομοθετεί στον αστερισμό των κωδίκων. Χθες είχαμε το δημοσιούπαλληλικό κώδικα, σήμερα έχουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και υπάρχουν κοινά στοιχεία σ' αυτήν την προσπάθεια της Κυβέρνησης να νομοθετήσει, στοιχεία που αποδεικνύουν ότι περισσότερο επικοινωνιακή χρήση έχει η παραπομπή στην έννοια του «κώδικα», παρά ουσιαστική.

Ουσιαστικά πρόκειται για τροποποιήσεις των κωδίκων που ήδη υπάρχουν και βέβαια δεν γίνονται ούτε τομές ούτε δημι-

ουργούνται νέες θέσεις ούτε νέα κανονιστικά πλαίσια, όπως προσδοκά κάποιος ακούγοντας τον όρο «κώδικας». Πιστεύει ότι θα έχει να κάνει μ' ένα νέο κανονιστικό πλαίσιο, που αλλάζει τα πράγματα σε συγκεκριμένους τομείς της κοινωνικής ζωής, όπως είναι οι υπηρεσίες του δημοσίου ή όπως είναι σήμερα εδώ η κυκλοφορία.

Δυστυχώς, δεν είναι έτσι τα πράγματα. Ουσιαστικά τα Υπουργεία που εμπλέκονται στη διαμόρφωση ενός Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, είναι το Μεταφορών, το Δημόσιας Τάξης, το Περιβάλλοντος και το Υγείας. Δεν αναφέρεται σήμερα εδώ το βασικό Υπουργείο, που είναι το Οικονομίας. Πιστεύω ότι μόνο αυτό το Υπουργείο έχει λόγο να εμπλέκεται στην τροποποίηση του Κώδικα που συζητάμε σήμερα, γιατί είναι καθαρά εισπρακτικό το νομοσχέδιο που συζητάμε. Και θα σας αποδείξω γιατί είναι καθαρά εισπρακτικό. Διότι δεν προηγήθηκε ούτε ουσιαστικός διάλογος, παρ' ότι ακούσαμε ότι δύο χρόνια γινόταν διάλογος. Το ίδιο το Τεχνικό Επιμελητήριο, που είναι ο θεσμοθετημένος σύμβουλος της πολιτείας σε τεχνικά θέματα, το καταγγέλλει με υπόμνημα που μας έχει στείλει. Και η παραπομπή σε μελέτες που έχουν γίνει από το Πολυτεχνείο, δεν συνιστά διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους. Απλά, είναι η επιστημονική τεκμηρίωση κάποιας πολιτικής που θέλεις να εφαρμόσεις.

Πριν από κάποιους μήνες συνέβη το εξής περιστατικό στην Αχαΐα. Κλήθηκε σε απολογία ο Διοικητής της Τροχαίας Αιγίου, γιατί δεν είχε πιστοποιήσει όσες παραβάσεις του είχαν δώσει εντολή. Όχι να κάνει ελέγχους, αλλά να βεβαιώσει τις παραβάσεις. Και σε ερώτηση που υπέβαλα εγώ και ο συνάδελφος Άγγελος Μανωλάκης, πήραμε την εξής απάντηση, η οποία αποδεικνύει τον εισπρακτικό χαρακτήρα του Κώδικα που συζητούμε. Μας απαντά, λοιπόν, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης το εξής: «Διαπίστωσα ότι ο εν λόγω διευθυντής, κατά την τακτική επιθεώρηση των στοιχείων που διενήργησε η υπηρεσία του ελεγχόμενου αξιωματικού κατά το πρώτο δεκάμηνο του τρέχοντος έτους, δηλαδή του 2006, δεν πέτυχε τους στόχους που είχαν τεθεί από το Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας και αφορούσαν την αύξηση της βεβαίωσης των τροχαίων παραβάσεων της υπερβολικής ταχύτητας και της μη χρήσης προστατευτικού κράνους».

Δηλαδή, δεν είχαν βάλει πλάνο ελέγχων, είχαν βάλει πλάνο, στόχο είσπραξης. Και για ποιες παραβάσεις; Σ' αυτές όπου συλλαμβάνονται πιο εύκολα, όπως στην υπερβολική ταχύτητα, που δεν είναι καθόλου δύσκολο. Βάζουν ένα κλιμάκιο της Τροχαίας στο δρόμο και γράφει. Γιατί οι περισσότεροι τρέχουν, γιατί κανείς δεν μπορεί να τηρήσει τη σήμανση, το όριο ταχύτητας. Και είναι και το κράνος, που είναι πολύ εύκολο να συλληφθεί κάποιος. Στις άλλες παραβάσεις, που έχουν στιγμιαίο χαρακτήρα, δεν συλλαμβάνονται εύκολα. Γι' αυτό λοιπόν και σήμερα εδώ έχετε λάβει πρόνοια να αυξήσετε ιδιαίτερα το πρόστιμο σ' αυτές τις παραβάσεις, για να υπάρξει ιδιαίτερη αύξηση των εσόδων.

Όταν, όμως, ομιλούμε για έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, θα έπρεπε να δώσουμε περισσότερο βάρος στην πρόληψη, στη διαμόρφωση μιας καλής συμπεριφοράς των οδηγών. Και αυτό δεν γίνεται ούτε με πρόστιμα ούτε με καταστολή. Γίνεται μέσω της παιδείας. Και ομιλούμε και για την αγωγή υγείας, που πιστεύω ότι μεγάλο κομμάτι της αγωγής υγείας είναι η καλή οδική συμπεριφορά. Πρέπει τελικά να παρέμβουμε στην πρωτόβθμια εκπαίδευση, εκεί που διαμορφώνεται το DNA της προσωπικότητας του κάθε πολίτη. Εκεί, λοιπόν, πρέπει να απομωιάσει τις αρχές μιας καλής οδικής συμπεριφοράς. Είναι και γενικότερα θέμα προσωπικότητας. Εγώ πιστεύω ότι κάθε άνθρωπο, μπορείς να τον κρίνεις από τη συμπεριφορά του στην οδήγηση και στα πλαίσια μιας αθλητικής εκδήλωσης, μπορείς να κρίνεις την προσωπικότητά του. Δεν θα ήταν, όμως, καλά τα αποτελέσματα, αν κρίναμε όλους τους Έλληνες οδηγούς σ' αυτό το πεδίο. Πρέπει να βελτιωθούμε και αυτό θέλει αρκετή προσπάθεια, θέλει και παιδεία, δεν θέλει μόνο τιμωρία. Γιατί η αγωγή οδήγησης έχει να κάνει με μεγάλα ζητήματα, όχι μόνο της υγείας, αλλά και του περιβάλλοντος και της οικονομίας.

Είναι ένα εθνικό ζήτημα τελικά, γιατί δεν είναι μόνο η καταστροφή του ανθρώπινου κεφαλαίου στη χώρα –χίλια εξακόσια

με δύο χιλιάδες παιδιά κάθε χρόνο σε μια χώρα που έχει δημογραφικό πρόβλημα- αλλά είναι και το κόστος στα ασφαλιστικά συστήματα και το κόστος στην οικονομία, που συνολικά όλη αυτή η παραβατικότητα επιφέρει.

Δεν φαίνεται να παρεμβαίνουμε συστηματικά στο χώρο της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, όπως, επίσης, εγκαταλείφθηκαν και τα κυκλοφοριακά πάρκα. Για παράδειγμα, στο Νομό Ηλείας είχαν φτιαχτεί δύο πάρκα, στον Πύργο και στην Αμαλιάδα και δεν λειτουργεί κανένα. Κακώς. Είναι και χρήματα του ελληνικού λαού αυτές οι υποδομές και θα έπρεπε να αξιοποιηθούν. Δεν κοστίζει τίποτα η αξιοποίησή τους μέσα από προγράμματα εκπαίδευσης των νέων μαθητών.

Μια άλλη σημαντική παράμετρος σε σχέση με την πρόληψη των ατυχημάτων στην οδική κυκλοφορία, είναι η δυνατότητα να οδηγούν κάποιοι άνθρωποι και όχι απλά η ικανότητα. Εδώ πιστεύω ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα, διότι κυκλοφορούν πάρα πολλοί οδηγοί, οι οποίοι, δεν ξέρω, είναι διαβητικοί και μπορεί να μη ρυθμίζονται καλά ή είναι επιληπτικοί ή είναι αλκοολικοί ή είναι εξαρτημένοι χρήστες ή είναι υπερήλικες. Όλοι αυτοί είναι κινούμενες «βόμβες» μέσα στα εθνικά δίκτυα. Πολλές φορές ακούμε από τους ιατροδικαστές ότι προηγήθηκε παθολογική αιτία, η οποία οδήγησε σε απώλεια συνείδησης τον οδηγό και ο οποίος βρέθηκε στο απέναντι ρεύμα και όσους βρήκε, πήρε.

Αυτά, λοιπόν, πρέπει οι υγειονομικές επιτροπές πολύ πιο αυστηρά να τα βλέπουν και για τους γιατρούς να υπάρχουν κυρώσεις σε τέτοιες περιπτώσεις, γιατί, όπως είπε και ο κύριος συνάδελφος, πράγματι δεν πρέπει αυτά τα ζητήματα να γίνουν αντικείμενο μικροπολιτικής. Θα πρέπει με μια κεντρική διακήρυξη όλος ο πολιτικός κόσμος να πείσει ότι ουδείς πρέπει να ασχολείται με τη μικροπολιτική διάσταση αυτών των προβλημάτων, διότι πράγματι δεν βοηθάει κανένα, παρά μόνο υπονομεύει το μέλλον ενός ανθρώπου η οποία εξυπηρέτηση στον τομέα αυτό, γιατί δυστυχώς υπάρχουν και πολίτες που νομίζουν ότι όλα γίνονται, χωρίς να καταλαβαίνουν πού αυτά οδηγούν.

Θα πρέπει να δούμε όμως και μια άλλη παράμετρο, διότι, εντάξει, είναι η επικίνδυνη οδήγηση, αλλά είναι και οι επικίνδυνες συνθήκες οδήγησης που διαμορφώνονται. Και οι επικίνδυνες συνθήκες οδήγησης δεν έχουν σχέση μόνο με την ικανότητα του οδηγού, αλλά με την κατάσταση του εθνικού δικτύου, με την κατάσταση του οχήματος και με άλλες παραμέτρους. Υπάρχει μεγάλο έλλειμμα στη σωστή σήμανση, στο σωστό φωτισμό του οδικού δικτύου και στην κατάσταση του οδοστρώματος.

Όλα αυτά πρέπει να τα δει κάποιος σε μια εθνική προσπάθεια, για να μειώσει τις απώλειες ανθρώπων στην ασφάλτο, γιατί πράγματι μπορεί να είμαστε σε μια χώρα με ειρήνη, αλλά δυστυχώς έχουμε πολλά περισσότερα θύματα από χώρες που βρίσκονται σε εμπόλεμη κατάσταση. Λοιπόν, αυτός ο πόλεμος της ασφάλτου στοιχίζει στη χώρα πολύ παραπάνω από ό,τι στοιχίζει σε άλλες χώρες η ρήξη με τις γειτονές της χώρες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Χωματάς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι τόσο το πλήθος όσο και η βαρύτητα των τροχαίων παραβάσεων που σημειώνονται στους ελληνικούς δρόμους, κινούνται σε ανησυχητικά επίπεδα, θέτοντας σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα ανυποψίαστων πολιτών.

Ο φόρος αίματος δε που πληρώνουμε καθημερινά στο βωμό της ασφάλτου και το υπέρογκο κόστος που συνεπάγεται η περίθαλψη και η περαιτέρω υποστήριξη των χιλιάδων τραυματιών από τα τροχαία ατυχήματα, μας υποχρεώνουν να θεσπίσουμε και να τηρήσουμε πιστά ένα νέο αυστηρό πλαίσιο κανόνων, το οποίο θα ενισχύσει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, αναγνωρίζοντας εμπράκτως αυτήν την ανάγκη, επιχειρεί με την παρούσα νομοθετική του πρωτοβουλία να εκσυγχρονίσει τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για

την πιστή του εφαρμογή.

Απώτερος στόχος του Υπουργείου είναι ο νέος Κώδικας να λειτουργήσει αποτελεσματικά, προκειμένου να απαλλαγεί, επιτέλους, η χώρα μας από τη θλιβερή πρωτιά που κατέχει στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με έξι νεκρούς κατά μέσο όρο ημερησίως από τροχαία ατυχήματα. Κατά γενική ομολογία, όμως, η θέσπιση μιας δέσμης μέτρων από μόνη της δεν μπορεί να έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα, εάν δεν συνδυαστεί με την κατάλληλη επιμόρφωση των οδηγών, με την εμπέδωση της σωστής κυκλοφοριακής αγωγής και με την επαρκέστερη αστυνόμευση των ελληνικών δρόμων.

Είναι γνωστό σ' όλους μας ότι ένα σημαντικό ποσοστό των Ελλήνων οδηγών χαρακτηρίζεται από επικίνδυνη οδική συμπεριφορά που θέτει καθημερινά σε σοβαρό κίνδυνο χιλιάδες αθώους και ανυποψίαστους πολίτες. Συνήθη αίτια; Η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τροχαίας, για το πρώτο δεκάμηνο του 2006, σχετικά με τις επικίνδυνες παραβάσεις, σαράντα ένας χιλιάδες εκατόν ογδόντα τρεις οδηγοί συνελήφθησαν να οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ, τριακόσιες επτά χιλιάδες διακόσιοι δώδεκα οδηγοί υπερέβησαν το όριο ταχύτητας και εκατόν δεκαέξι χιλιάδες επτακόσιοι ογδόντα οδηγούσαν χωρίς ζώνη ασφαλείας.

Σύμφωνα δε με τα πορίσματα μελέτης για την οδική ασφάλεια, οι μεθυσμένοι οδηγοί έχουν επτά φορές μεγαλύτερη πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος, δεύτερον η υπερβολική ταχύτητα ευθύνεται για το ένα τρίτο των ατυχημάτων και τρίτον η χρήση ζώνης ή κράνους μειώνει κατά 60% την πιθανότητα θανάτου από τροχαίο ατύχημα.

Με τα δεδομένα αυτά και αναλογιζόμενος ότι σ' ένα τροχαίο ατύχημα διακυβεύεται η ζωή και η σωματική ακεραιότητα αθώων πολιτών, θεωρώ άδικες τις ενστάσεις που διατυπώθηκαν για το ύψος των προστίμων με το σκεπτικό ότι αυτά έχουν δίδην εισπρακτικό χαρακτήρα.

Όλοι γνωρίζουμε ότι για τους περισσότερους ασυνείδητους οδηγούς τα υψηλά πρόστιμα και οι αυστηρές ποινές ίσως αποτελούν, δυστυχώς, το μοναδικό προληπτικό μέσο άμυνας της πολιτείας στην προσπάθειά της να τους αποτρέψει από την επικίνδυνη παραβατική συμπεριφορά τους.

Υπό το πρίσμα αυτό, με το συζητούμενο νομοσχέδιο διπλασιάζονται τα πρόστιμα για τις έξι πιο επικίνδυνες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και μάλιστα προσαυξάνονται ακόμη περισσότερο, εάν δεν πληρωθούν εντός δέκα εργασίμων ημερών από την τέλεσή τους. Οι παραβάσεις αυτές είναι η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η παραβίαση του STOP, η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, η διενέργεια αυτοσχέδιων αγώνων, η παραβίαση σιδηροδρομικής διάβασης και η μη χρήση ζώνης ή κράνους.

Από την άλλη πλευρά, όμως, μειώνονται τα πρόστιμα για παραβάσεις που δεν σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, όπως επί παραδείγματι, η μη τοποθέτηση ειδικών σημάτων, η παράνομη στάθμευση δικύκλων, η παράλειψη του οδηγού να φέρει μαζί του τα απαιτούμενα έγγραφα κλπ., επιβεβαιώνοντας εμπράκτως ότι τα κίνητρα του Υπουργείου Μεταφορών δεν είναι εισπρακτικά.

Περαιτέρω το νομοσχέδιο περιλαμβάνει και άλλες σημαντικές ρυθμίσεις, όπως μεταξύ άλλων:

Πρώτον, τη δυνατότητα έκπτωσης 50% επί του προστίμου, εάν αυτό καταβληθεί εντός δέκα ημερών από την καταγραφή της παράβασης.

Προσωπικά, κύριε Υπουργέ, διαφωνώ μ' αυτήν την έκπτωση που γίνεται εάν το πληρώσει νωρίτερα, διότι πραγματικά και μ' αυτόν τον τρόπο δίδεται η εντύπωση του εισπρακτικού χαρακτήρα για κάποιον ο οποίος θέλει να το ερμηνεύσει μ' αυτόν τον τρόπο. Το πρόστιμο για την παράβαση είναι πρόστιμο και πρέπει να καταβληθεί ακέραιο.

Δεύτερον, την επιβολή ποινής στους οδηγούς που ηχορροπίζουν.

Τρίτον, τη θεσμοθέτηση της λωρίδας έκτακτης ανάγκης στους αυτοκινητοδρόμους, με στόχο την αποφυγή της άσκοπης χρήσης της από τους οδηγούς.

Τέταρτον, την αφαίρεση της άδειας οδήγησης για είκοσι ημέρες σε περίπτωση κατάληψης θέσης ή ράμπας που προορίζεται για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Περαιτέρω αποποινοποιείται η πλειονότητα των πταισμάτων τροχαίων παραβάσεων, μια ρύθμιση που θα συμβάλλει στην αποσυμφόρηση της λειτουργίας των δικαστηρίων. Καταργείται η δυνατότητα επιστροφής των πινακίδων κυκλοφορίας με την καταβολή του τριπλάσιου προστίμου, με το σκεπτικό ότι η διευκόλυνση αυτή ευνοούσε αποκλειστικά και μόνο τους οικονομικά ισχυρούς. Αναβαθμίζεται το σύστημα ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών, γνωστού ως point system, με σκοπό να τιμωρούνται οι συστηματικοί παραβάτες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται επίσης από το νομοσχέδιο στην ανάγκη καθολικής χρήσης της ζώνης ασφαλείας, τόσο από τους οδηγούς, όσο και από τους συνεπιβάτες των οχημάτων. Υπό το πρίσμα αυτό καταργούνται οι ισχύουσες εξαιρέσεις για τις εγκύους γυναίκες και για τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές και καθιερώνεται η υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας, ακόμη και για τους συνεπιβάτες στο μπροστινό κάθισμα των ταξί και στους επιβάτες των λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ.

Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι καθιερώνεται η ατομική ευθύνη του επιβάτη για τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας, ούτως ώστε να μην επιβάλλονται αδικώς ποινές εις βάρος των οδηγών, όταν οι λοιποί επιβαίνοντες στο όχημα δεν φορούν τη ζώνη ασφαλείας.

Δεν θα πρέπει ακόμη να διαφύγει της προσοχής μας το γεγονός ότι το επίπεδο της οδικής ασφάλειας είναι συνυφασμένο με την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα του συστήματος εξέτασης των νέων οδηγών. Αποτελεί αυτόνομη υποχρέωση της πολιτείας να λάβει άμεσα όλα τα αναγκαία μέτρα, ούτως ώστε οι ακατάλληλοι, οι επικίνδυνοι οδηγοί να μη συνεχίσουν να βγαίνουν και στο μέλλον με την ίδια ευκολία στους ελληνικούς δρόμους.

Κλείνοντας, θα ήθελα να εκφράσω την πεποίθησή μου ότι το συζητούμενο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών είναι σε θέση να συμβάλει, ουσιαστικά, στον περιορισμό των παραβάσεων που σημειώνονται καθημερινά στους ελληνικούς δρόμους, μετουσιώνοντας σε πράξη τη ρητή υπόσχεση της Κυβέρνησης για ενίσχυση του επιπέδου της οδικής μας ασφάλειας.

Γι' αυτό και το υπερψηφίζω.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Τσαντούλας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΑΝΤΟΥΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, είναι περιττό να μιλήσει κάποιος για την αξία της ανθρώπινης ζωής και ακόμη είναι περιττό να συζητήσουμε για την απόλυτη ανάγκη προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Μένει, λοιπόν, να συζητήσουμε για τον τρόπο προστασίας της.

Σ' αυτό το νομοσχέδιο συζητάμε για τον τρόπο ή τους τρόπους προστασίας κυρίως, της ανθρώπινης ζωής, αλλά ακόμη και της αρτιμείας, της σωματικής, νοητικής και ψυχικής υγείας κάθε ατόμου, γιατί όλα αυτά ιδιαίτερα κινδυνεύουν από τροχαία ατυχήματα. Και ιδιαίτερα κινδυνεύουν στη χώρα μας που είναι από τις πρώτες σε τροχαία ατυχήματα.

Πολλοί γιατροί χρησιμοποίησαν την εμπειρία τους από την ειδικότητά τους. Είπα και στην επιτροπή – θα το πω και σήμερα – ότι έχοντας εμπειρία από τις μεταμοσχεύσεις στη χώρα μας, ξέρω ότι δεν θα υπήρχε κανένα πρόβλημα επάρκειας πτωματικών μοσχευμάτων, αν η πολιτική της ενημέρωσης και η λειτουργία των συντονιστών μεταμόσχευσης ήταν σε τέτοιο επίπεδο, όπως είναι για παράδειγμα στην Ισπανία. Θα είχαμε πλήρη επάρκεια μοσχευμάτων.

Αυτό που ανέφερα δεν αποτελεί, βέβαια, μια αισιόδοξη προοπτική για τις ανάγκες των μεταμοσχεύσεων στη χώρα μας. Αυτό αποτελεί μια τραγική πραγματικότητα που αιτιολογικά, σχετίζεται με πολλές παραμέτρους που συνδέονται και με την κατάσταση των δρόμων και με τη συμπεριφορά των οχημάτων. Κυρίως, όμως, αυτή η τραγική πραγματικότητα έχει σαν βάση

την ατομική ευθύνη του οδηγού.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, οι τρόποι αντιμετώπισης των τροχαίων, ιδιαίτερα αυτών που στοιχίζουν σε ανθρώπινες ζωές, είναι δυο σε σχέση με τον οδηγό. Ο ένας τρόπος, ο πιο σωστός και αποτελεσματικός κατά τη γνώμη μου, είναι η οργανωμένη προσπάθεια πρόληψης που στοχεύει στη διαμόρφωση σωστής οδικής παιδείας –όπως άκουσα πριν από λίγες μέρες από μια μελέτη, είμαστε στην τελευταία θέση από πλευράς επιπέδου οδικής παιδείας– ή η αλλαγή της υπάρχουσας νοοτροπίας. Και αυτός ο τρόπος περιλαμβάνει μια σωστή ενημέρωση –το είπαν πολλοί– και μία σωστή εκπαίδευση που πρέπει, όμως, να αρχίζει πολύ νωρίς, από το σχολείο.

Και σήμερα χάρηκα πολύ που ο κ. Σταθάκης είπε ότι η Υπουργός Παιδείας δέχθηκε μια εισήγησή του να διδάσκεται από τη Β' Λυκείου –νομίζω– μάθημα οδικής παιδείας και οδικής ασφάλειας στα λύκεια.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ: Υπάρχει τέτοιο μάθημα, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Υπάρχει μάθημα οδικής ασφάλειας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΑΝΤΟΥΛΑΣ: Θα αναφέρω έναν ακόμη προληπτικό παράγοντα που τον ανέφερε και ο κ. Αντωνακόπουλος και αφορά την αυστηρή ιατρική γνωμάτευση για απόκτηση άδειας οδήγησης. Και αυτό το λέω γιατί δεν είναι λίγα τα ιατρικά προβλήματα που μπορεί να εντοπιστούν –όπως για παράδειγμα, ψυχιατρικά προβλήματα– και από έναν παθολόγο, αν του δοθεί όμως ο αναγκαίος χρόνος για την εξέταση του υποψήφιου οδηγού.

Τώρα, όλα αυτά που ανέφερα, είναι καλά μέτρα, αλλά είναι πέρα από τις δυνατότητες αυτού του νομοσχεδίου, όπως πέρα από το αντικείμενο του νομοσχεδίου είναι πάρα πολλά που ανέφερε και ο εισηγητής της Μείζονος Αντιπολίτευσης και πολλοί άλλοι ομιλητές.

Μέσα στις δυνατότητες του νομοσχεδίου «Τροποποίηση Διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» είναι ο δεύτερος τρόπος αντιμετώπισης της ευθύνης του οδηγού και αυτός είναι ο τρόπος της καταστολής, της τιμωρίας, της συνέτισης. Και για να είναι αποτελεσματικές οι ποινές για σοβαρές παραβάσεις –γενικά και όχι μόνο στην κυκλοφορία– πρέπει να είναι αυστηρές. Είπε ο κ. Λεβέντης στην επιτροπή –νομίζω ότι το είπε τώρα και ο κ. Γεωργακόπουλος– ότι όταν έπαιρναν τις άδειες οδήγησης αυτών που ήταν μεθυσμένοι, ελαττώθηκαν πάρα πολύ αυτού του είδους οι παραβάσεις και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα.

Επίσης, ο εκπρόσωπος των συγκοινωνιολόγων στην επιτροπή είπε ότι οι Έλληνες έχουμε καλύτερη οδική συμπεριφορά, όταν οδηγούμε σε ξένες χώρες. Και φαντάζομαι ότι αυτό συνδέεται με τις αυστηρότερες ποινές που ισχύουν σ' αυτές τις χώρες.

Το Υπουργείο Υγείας –έχει φύγει ο κ. Γείτονας– θα έπρεπε να εμπλέκεται, αλλά πάλι είναι έξω από τους στόχους αυτού του νομοσχεδίου το κατά πόσο, δηλαδή, θα έπρεπε να είναι κοντά σ' ένα περιπολικό και ένα ασθενοφόρο, ώστε να πηγαίνουν εύκολα σε μία καλή μονάδα που να έχει και Μονάδα Εντατικής Θεραπείας για τροχαία. Όμως, είπαμε ότι αυτό είναι έξω από το νομοσχέδιο.

Εγώ θα ήθελα να τονίσω ότι είναι σωστό να προηγηθεί μία μεταβατική περίοδος ενημέρωσης των πολιτών για τις νέες ρυθμίσεις. Και φαντάζομαι ότι σ' αυτή την περίοδο πολύ σοβαρή μπορεί να είναι και η συμμετοχή της Τροχαίας, που έχει κατηγορηθεί ότι δεν προλαμβάνει, αλλά απλώς καταγράφει ποινές για εισπρακτικούς λόγους. Νομίζω ότι την αδικούμε.

Όμως, το κατάλληλο έντυπο υλικό –και εγώ το ξέρω πια, κάνοντας αρκετές προσπάθειες για την αγωγή υγείας, για τον καρκίνο από το τσιγάρο ή για την κίρρωση από κατάχρηση αλκοόλ– με προβολή εικόνων που σοκάρουν κάποιες φορές, αλλά είναι αποτελεσματικό. Δηλαδή, θα έπρεπε αυτό το έντυπο να έχει και εικόνες από διάφορα γνωστά –ίσως– δυστυχήματα που έγιναν και κάποιες άλλες δικές σας επιλογές.

Επίσης και εγώ συμφωνώ με την πρόταση αρκετών συναδέλφων, όπως του κ. Κορτσάρη και κάποιων άλλων, ένα μέρος των χρημάτων από τα πρόστιμα να δίνονται σε κοινωνικούς φορείς αποκατάστασης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό δεν λύνει τα προβλήματα οδικής ασφάλειας συνολικά, αλλά κάνει αυτό που χρειάζεται να γίνει, σε σχέση με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Νομίζω ότι είναι υποχρέωση όλων μας, με πρώτους εμάς τους Βουλευτές, να σεβόμαστε αυτό τον Κώδικα έμπρακτα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Χριστοδουλάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το κυκλοφοριακό ζήτημα στην Ελλάδα είναι ένα θέμα το οποίο νομίζω ότι δεν επιδέχεται κομματικές κριτικές και αντιλήψεις. Δεν μπορεί να πει κάποιος ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. θέλει το καλό και η Νέα Δημοκρατία το κακό ή ανάποδα ή οτιδήποτε άλλο. Επιδέχεται, όμως, τα κριτήρια της αποτελεσματικότητας. «Καλός» Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας σημαίνει μία συνδυασμένη πολιτική, η οποία σ' ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα οδηγεί σε δύο πράγματα. Πρώτον, καλύτερη κυκλοφορία στους δρόμους και δεύτερον, λιγότερα ατυχήματα.

Εάν εφαρμόσουμε αυτά τα δύο αυτόνομα κριτήρια, είναι φανερό ότι το σχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα, δεν κάνει τίποτα. Και προδίδει έτσι -και η συζήτηση που έγινε- την ανεξήγητη διαχειριστική ανικανότητα της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας να αντιληφθεί έπειτα από τρία χρόνια, ποιες είναι οι πραγματικές ανάγκες του κυκλοφοριακού συστήματος στη χώρα μας. Και έρχεται με ορισμένες ελάχιστες θετικές διατάξεις, ουσιαστικά να μας παρουσιάσει ένα πολύπλοκο κατάλογο προστίμων ως κυκλοφοριακή πολιτική.

Μα, κύριε Υπουργέ, ένα τέτοιο κείμενο μπορούσε να το βγάλει ο γενικός διευθυντής του Υπουργείου Συγκοινωνιών με το γενικό διευθυντή του Υπουργείου Οικονομικών. Δεν είναι θέμα πολιτικής. Βάλτε 50% ή 60% παραπάνω, όπως κάνετε συνήθως. Εν απουσία πολιτικής, τα πρόστιμα το μόνο που κάνουν είναι να εναποθέσουν όλες τις ελπίδες για καλύτερη κυκλοφορία και για λιγότερα θανατηφόρα ατυχήματα στο φόβο του να πληρώσει κάποιος μεγάλα ποσά. Καμιά φορά αυτό «δουλεύει».

Εγώ δεν είμαι εναντίον των αυστηρών προστίμων εξ αρχής. Όμως, πρέπει να σκεφθείτε ότι σ' ένα σύστημα που οι κομματικοί σας μηχανισμοί έχουν φροντίσει να διαβρώσουν αρκετά, όταν βάζει κανείς ψηλά πρόστιμα και αυξάνει το κόστος επιβολής μιας διάταξης, τότε ταυτόχρονα αυξάνει και τα κίνητρα αποφυγής αυτής της διάταξης.

Πολύ φοβάμαι ότι οι χαρωπές ελπίδες του Υπουργείου Οικονομικών ότι με εσάς ως πολιορκητικό κλοιό θα αυξηθούν τα έσοδα των κυκλοφοριακών προστίμων, μην αποκλείετε καθόλου να δείτε να πολλαπλασιάζονται τα φαινόμενα απόκρυψης και διεφθαρμένης συναλλαγής, για να σβήνουν τα παραπτώματα, έτσι ώστε να μην έχουν αυτές τις μεγάλες οικονομικές συνέπειες, οι οποίες δεν περιορίζονται μόνο στα πρόστιμα, αλλά θα έχουν επίπτωση και στα ασφάλιστρα που καταβάλλει ο κάθε οδηγός.

Εγώ θα αναφέρω μερικά χαρακτηριστικά πράγματα που θα περίμενα ένα νομοσχέδιο στοιχειώδους σοβαρότητας και προετοιμασίας να αντιμετωπίσει.

Ας πάρουμε το κυκλοφοριακό. Το κυκλοφοριακό σήμερα σ' όλες σχεδόν τις πόλεις της χώρας έχει τρία ζητήματα, στα οποία πρέπει να δώσουμε μία απάντηση. Το ένα είναι τα θηριώδη τζίπ, τα περίφημα «αγροτικά» του Κολωνακίου, της Εκάλης και της Κηφισιάς, τα οποία φρακάρουν τους μικρούς δρόμους των συνοικιών της Αθήνας, οι οποίοι, προφανώς, δεν είχαν σχεδιαστεί ούτε κατά διάνοια να αντιμετωπίσουν όλη αυτήν την επίδειξη μεγαλομανίας και μεταλλικού οίστρου που επιδεικνύουν οι νεόπλουτοι των Αθηνών και πολλών άλλων πόλεων. Τι θα κάνετε με τα θηριώδη τζίπ; Θα συνεχίσετε να τους επιτρέπετε να κυκλοφορούν παντού, όταν είναι εγνωσμένης πλέον διαπίστωσης ότι δεν χωράνε; Μία πρόταση, λοιπόν, είναι να κάνετε διακριτική κυκλοφοριακή μεταχείριση, ανάλογα με τον όγκο των οχημάτων.

Δεύτερον, επιτείνεται ένα πρόβλημα της βραδύτητας της

κυκλοφορίας μέσα στις πόλεις, λόγω του πληθωρισμού των αυτοκινήτων. Πρέπει εδώ να υπάρξουν ρυθμίσεις, οι οποίες ξεκινούν από διευθετήσεις ωρών εργασίας και προσέλευσης στο κέντρο μέχρι τη δημιουργία χώρων στάθμευσης με κάθε ευκαιρία και με κάθε τρόπο. Όχι αυτά τα πολύπλοκα συστήματα που προσπαθείτε να εφαρμόσετε μόνο σε μία περιοχή. Χρειάζεται ένα συνολικότερο σχέδιο, το οποίο, προφανώς, περιλαμβάνει περισσότερη αστυνόμευση, άρα, ταυτόχρονα και περισσότερες υποδομές στάθμευσης, οι οποίες για κάποιον ανεξήγητο λόγο -φαίνεται ότι έχουν διακοπεί κάποια κίνητρα, δεν ξέρω τι ακριβώς συμβαίνει- έχουν σταματήσει να ιδρύονται τα τελευταία χρόνια. Ενώ υπήρξε πριν από επτά-οκτώ χρόνια περίπου ένα κύμα δημιουργίας χώρων πάρκινγκ, ξαφνικά αυτό τώρα έχει σταματήσει.

Τα προηγούμενα χρόνια είχαν εισαχθεί δύο μέτρα, που είχαν βελτιώσει αισθητά και το επίπεδο κυκλοφορίας του πολύ κόσμου και το επίπεδο ασφάλειας. Ήταν οι λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, πράγμα που τώρα το νομοθετείτε και καλά κάνετε, αλλά δεν φθάνει αυτό. Διότι πρέπει, ταυτόχρονα, να προβλέψετε και ένα πιο αποτελεσματικό πλαίσιο αποτροπής της κατάχρησής του.

Το δεύτερο που είχε εισαχθεί ήταν τα αλκοτέστ, τα οποία επέφεραν μια ραγδαία πτώση της εγκληματικής οδήγησης μετά τη μέθη. Η εμπειρία αυτή δεν έχει αξιοποιηθεί από εσάς, έτσι ώστε να μας προτείνετε, ενώ θα έπρεπε να το κάνετε, να δούμε πώς η πολιτική αυτή μπορεί να ενισχυθεί και να δώσει ακόμη καλύτερα αποτελέσματα. Διότι ξέρετε πολύ καλά ότι στον τομέα αυτό τα θύματα που θρηνούμε, συνήθως, είναι νέα παιδιά. Πιθανόν είναι ανεύθυνα, αλλά εν πάση περιπτώσει είναι νέα παιδιά που δεν αξίζει να χάνουν τη ζωή τους στο άνθος της ηλικίας τους, επειδή κάποιος «πονηρός» τους έχει μάθει να μεθάνε.

Αυτό που κάνετε με την υπευθυνότητα των επιβατών είναι σωστό μέτρο. Πιστεύω να αποδώσει. Όμως, και πάλι εσείς είστε πολύ απορροφημένοι από τη λογική των προστίμων, διαψεύδοντας, προφανώς, όλες τις δημοσιογραφικές φήμες που σας φέρνουν σε ρήξη με τον Υπουργό Οικονομικών. Τώρα εδώ δράτε ως ο καλύτερος ατζέντης και τα παραβλέπετε ουσιαστικά θέματα πολιτικής του χώρου σας που θα έπρεπε να κάνετε.

Εγώ θα σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει επίσης να δείτε πώς θα αντιμετωπίσετε το θέμα των θανατηφόρων ατυχημάτων, το οποίο εν μέρει έχει μετατοπιστεί από τις εθνικές οδούς και έχει πάει στις παράπλευρες οδούς και στις παλαιότερες εθνικές, στους λεγόμενους «επαρχιακούς δρόμους», όπου, όμως, αυξάνονται, δυστυχώς, με επιταχυνόμενους ρυθμούς.

Ακόμη και δικοί σας Βουλευτές είπαν ότι χρειάζεται να μελετήσετε αυτά τα θέματα πριν τα φέρετε εδώ πρόχειρα. Πρέπει να εντοπίσετε ποιες είναι οι περιοχές της χώρας μ' ένα υψηλό δείκτη ατυχημάτων και δη θανατηφόρων και εκεί να ξεκινήσετε μια μελέτη πώς αυτά μπορούν να θεραπευτούν.

Να αναφέρω χαρακτηριστικά ότι η Κρήτη πληρώνει ένα βαρύτατο φόρο αίματος προφανώς εξαιτίας της απροσεξίας των οδηγών, προφανώς εξαιτίας της μέθης στην οποία βρίσκονται πολλοί εξ αυτών, όπως διαπιστώνεται εκ των υστέρων -και γι' αυτό μίλησα για την ανάγκη μιας αξιολόγησης των αλκοτέστ- αλλά και εξαιτίας της χρονίως κακής κατάστασης στην οποία βρίσκεται ο δρόμος.

Έχουν γίνει επί κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ. αρκετά χιλιόμετρα με διαχωριστικό διάζωμα, τα οποία όμως έργα έχουν σταματήσει την τελευταία τριετία.

Εγώ δεν είμαι τόσο απαιτητικός να πω ότι θα έπρεπε σε χρόνο πάρα πολύ μικρό να εξαπλωθεί το διπλό διαχωριστικό με την παράλληλη διάνοιξη. Αλλά τουλάχιστον, σε πάρα πολλά τμήματα χωράει ένα μεταλλικό διαχωριστικό, το οποίο θα σώσει εκατοντάδες ζωές τα επόμενα χρόνια.

Όποτε έχω απευθυνθεί και παλιότερα και τώρα στα Υπουργεία Μεταφορών και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ο ένας πετάει το μπαλάκι στον άλλο επικαλούμενος τεχνικές προδιαγραφές που δεν επιτρέπουν να μπαίνει μεταλλικό διαχωριστικό όταν δεν έχει ο δρόμος ένα συγκεκριμένο πλάτος, το οποίο όμως είναι πολύ μικρό για να πετύχουμε τις προδιαγραφές που απαιτεί το διάζωμα.

Νομίζω ότι θα πρέπει να αναληφθεί μια πρωτοβουλία διότι εν τω μεταξύ αυτό το οποίο γίνεται δεν είναι μια μικροκαθυστερή-ση στις μεταφορές, αλλά είναι ένας βαρύτατος φόρος αίματος ο οποίος πιστεύω ότι μπορεί ειδικά σ' αυτήν την περίπτωση να κάμψει ορισμένους σκληρούς κανόνες πλάτους δρόμων και να μπει αυτό το διαχωριστικό διάζωμα το οποίο θα σώζει δεκάδες ζωές κάθε χρόνο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο συνάδελφος κ. Βεργίνης έχει το λόγο.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχα την άποψη ότι τουλάχιστον σ' αυτό το νομοσχέδιο θα περίμενε κανείς όλες οι παρατάξεις να ενωθούν στην κατεύθυνση της πρόληψης των ατυχημάτων και της καταστολής βεβαίως των παραβάσεων. Αντί γι' αυτά, άκουσα τον κ. Χριστοδουλάκη, που δεν περίμενα να εκφραστεί μ' αυτόν τον τρόπο, να λέει ότι υπάρχει ανεξήγητη ανικανότητα της Κυβέρνησης μετά από τρία χρόνια να καταλάβει από κυκλοφοριακή πολιτική.

Διερωτώμαι, κύριε συνάδελφε: Αν η Κυβέρνηση η παρούσα δεν κατάλαβε επί τρία χρόνια, τι θα είχατε να πείτε εσείς που δεν καταλάβατε επί είκοσι χρόνια που προηγήθηκαν;

Κύριε Χριστοδουλάκη, γνωρίζετε καλύτερα από τον καθένα ότι τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα δεν είναι αποτέλεσμα μονάχα οδήγησης. Είναι αποτέλεσμα, επίσης, και άλλων παραγόντων ιδιαίτερα σ' ό,τι αφορά την κατάσταση των οχημάτων και, κυρίως, σ' ό,τι αφορά την κατάσταση των δρόμων -υπάρχει και κατάσταση των δρόμων- και ζύγισμα της ασφάλτου. Πέστε μας εσείς τι κάνετε για τα τρία αυτά πράγματα; Απολύτως τίποτα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε συνάδελφε, αν μου επιτρέπτε μπορώ να σας πω πάρα πολλά.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Βεβαίως μπορείτε να με διακόψετε, αλλά πραγματικά με ενόχλησε όταν είπατε περί ανικανότητας της Κυβέρνησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μόνο το Προεδρείο επιτρέπει διακοπές.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Εγώ πάντως δεν έχω καμιά αντίρρηση να με διακόψετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ: Τα καταργήσατε γιατί θάψατε το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Καταργείτε το Προεδρείο.

Κύριε Βεργίνη, την έγκριση για διακοπές τη δίνει μόνο το Προεδρείο. Ο κ. Χριστοδουλάκης κάτι ψέλλισε. Φεύγει. Γεια σας.

Συνεχίστε παρακαλώ.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Επίσης, παρατηρήσατε εσείς και άλλοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι το παρόν νομοσχέδιο αναφέρεται μονάχα σε εισπρακτικά μέτρα. Για όνομα του Θεού! Δηλαδή βλέπετε μονάχα το δένδρο ενώ εσείς μας κάνετε μάθημα και μας λέτε ότι πρέπει να βλέπουμε το δάσος; Από την άλλη εσείς βλέπετε μόνο το δένδρο. Αυτό είναι το λιγότερο υποκριτικό επιχείρημα.

Πράγματι, πρέπει να δεχθούμε όλοι ότι αυτό το νομοσχέδιο κάνει μία πολύ σημαντική απλοποίηση διαδικασιών και όλοι το αναζητούσαμε αυτό. Αποποινοικοποιεί πολλές από τις πταισματο-κές παραβάσεις και τα πλημμελήματα και όχι μόνο. Επίσης, εφαρμόζει μία ταχύτερη διαδικασία βεβαίωσης και εισπραχτής προστίμων. Αυτό βοηθάει στην καλύτερη κυκλοφορία όχι μονάχα των οχημάτων, αλλά για μένα στην καλύτερη κυκλοφορία του μυαλού του ανθρώπου. Δίνει, επίσης, έμφαση στην ενημέρωση και στην εκπαίδευση. Αυτό δεν το είδατε, δεν το διαβάσατε; Δεν διαβάσατε το νομοσχέδιο;

Θέλουμε μια πιο ευαισθητοποιημένη γενιά πολιτών και αυτό το κάνει το νομοσχέδιο, γιατί αυτοί οι πολίτες πρέπει να τύχουν μιας καλύτερης κυκλοφοριακής αγωγής που θα αποτελεί πράγματι, όπως είπατε και ο Υπουργός στην ομιλία του, βίωμα ζωής. Αυτό δεν το είδατε; Δίνει έμφαση και προβαίνει σε λήψη προληπτικών μέτρων κατά της παραβατικότητας.

Επίσης, καταργείται -και αυτό δεν το προσέξατε- η δυνατό-

τητα να χορηγούνται ή καλύτερα να επαναχορηγούνται στοι-χεία κυκλοφορίας που αφαιρέθηκαν ή αφαιρούνται όταν ο παραβάτης θα μπορούσε να καταβάλει το τριπλάσιο στο προ-βλεπόμενο πρόστιμο. Αυτό, λοιπόν, το καταργεί το παρόν νομο-σχέδιο και το καταργεί γιατί, πράγματι, το προηγούμενο -κύριε Υπουργέ, ορθώς το κάνατε- αποτελούσε ένα επιχείρημα για τους έχοντες και εναντίον των μη εχόντων. Παράλληλα, όμως εκείνο έδινε και ένα χαρακτηριστικό εισπρακτικό. Αυτό έδινε το χαρακτηριστικό της εισπραχής.

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να πούμε την αλήθεια. Έχω στοι-χεία του 2004. Ξέρετε, δεν είναι οι θάνατοι που αναφέρθηκαν για το 2004 περίπου χίλια εξακόσια άτομα, κύριε Πρόεδρε. Πρέ-πει να αναφερθούμε όχι τόσο στον αριθμό των ατυχημάτων, αλλά στον αριθμό των ανθρώπων που έλαβαν μέρος, δυστυ-χώς, στο ατύχημα. Πρέπει να σας πω ότι το 2004 είκοσι δύο χιλιάδες τριακόσια σαράντα δύο άτομα είχαν συμμετοχή στα ατυχήματα εκ των οποίων, δυστυχώς, τα χίλια εξακόσια πενή-ντα είχαν την κακή τύχη να αποθάνουν, αλλά παρέμειναν στη ζωή τα υπόλοιπα άτομα εκ των οποίων ένας πολύ μεγάλος αριθ-μός βρίσκεται αυτήν τη στιγμή -όσοι επιζούν βεβαίως- σε μία κατάσταση όπου δεν μπορούν ούτε τον εαυτό τους να περιποι-ηθούν. Συνεπώς, λοιπόν, έχουμε περίπου τα δεκαεπτά χιλιάδες άτομα τα οποία βρίσκονται σε μία κατάσταση ομηρίας.

Αντίστοιχα όμως -και ας μην παραποιήσουμε μόνο για την Ελλάδα- θα σας πω δύο βασικούς αριθμούς. Ο αριθμός ατόμων που βρέθηκαν σε ατυχήματα το 2004 στην Ιταλία υπερβαίνει τις τριακόσιες είκοσι δύο χιλιάδες, ενώ στη Γαλλία ξεπερνούν τις τριακόσιες τριάντα πέντε χιλιάδες.

Εκείνο, λοιπόν, που έχει σημασία είναι, το γιατί συμβαίνουν αυτά τα ατυχήματα. Πρέπει να ληφθούν προληπτικά μέτρα, αλλά και στη συνέχεια κατασταλτικά. Σ' αυτό πρέπει κάποιος να δώσει περισσότερη σημασία.

Είναι γεγονός ότι οι κυβερνήσεις όλων των κρατών διεθνώς, αλλά ιδιαίτερα της ευρωπαϊκής κοινότητας, έλαβαν σοβαρότα-τα μέτρα πολιτικής προστασίας της υγείας και της ευημερίας των πολιτών, αλλά, δυστυχώς, έδωσαν πολύ λιγότερη σημασία, κύριε Υπουργέ, σ' εκείνα που αναφέρονται σε τροχαία ατυχή-ματα. Αυτό είναι ένα γεγονός που δίνει μία μεγαλύτερη σημα-σία στο παρόν υπό ψήφιση νομοσχέδιο διότι έρχεστε, πράγμα-τι, να τονίσετε αυτήν την περίπτωση στην οποία δυστυχώς, δεν είχε δοθεί τόση σημασία τα προηγούμενα χρόνια.

Όλοι οι υπεύθυνοι φορείς χάραξης της πολιτικής πρέπει να αναλαμβάνουν τις ευθύνες τους. Υπάρχουν σε μεγάλο βαθμό συντρέχουσες αρμοδιότητες -είναι γεγονός, κύριε Υπουργέ- σε εντελώς διαφορετικές αρχές και σε διαφορετικά επίπεδα και, μάλιστα, αυτό όχι μονάχα σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, αλλά και σε κοινοτικό επίπεδο και διεθνώς, θα έλεγα. Υπάρχει μεγά-λη αλληλοκάλυψη αρμοδιοτήτων σ' όλα τα επίπεδα και αυτό πρέπει να αποφευχθεί.

Το όχημα αποτελεί, πράγματι, έναν κινητό χώρο εργασίας. Σήμερα δε όσο προχωρά η τεχνολογία, πολλοί που εργάζονται χρησιμοποιούν καθημερινά τα αυτοκίνητά τους.

Για την άσκηση του επαγγέλματός τους βρίσκονται επί οκτά-ωρο στο όχημά τους.

Το αυτοκίνητο και ο δρόμος, επομένως, γίνονται ένα μέρος του εργασιακού περιβάλλοντος και αυτό πρέπει να το προσέ-ξουμε. Χρειάζεται, πράγματι, συστηματική προσέγγιση της χρή-σης των δρόμων και της χρήσης των οχημάτων. Βεβαίως πολ-λές φορές δεν γίνεται χρήση, αλλά κατάχρηση.

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

Κύριε Πρόεδρε, εάν μου δώσετε ένα λεπτό, θα ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εγώ σας αφήνω, αλλά δεν ξέρω για τους κυρίους συναδέλφους.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Λέω, λοιπόν, το εξής: Χρειάζεται για την πρόληψη, εκπαίδευ-ση, άρα και εξέταση οδηγών κατά τον καλύτερο τρόπο, χρειά-ζεται ποσότητα και ποιότητα οχημάτων και ποσότητα και ποιό-τητα οδικών υποδομών. Τα μέτρα αυτά δεν είναι το ένα μετά το άλλο, ούτε εάν γίνει το ένα, δεν χρειάζεται το άλλο. Αντίθετα, χρειάζεται αλληλοσυμπλήρωση στα πλαίσια μίας πολιτικής οδι-

κής ασφάλειας και κυρίως -πρέπει να αναφερθεί- και περιβαλλοντικής προστασίας.

Άρα, λοιπόν, απαιτείται μία ολοκληρωμένη στρατηγική, φύλαξη, σήμανση, ζύγιση ασφάλτου και, κυρίως, πρέπει να δώσουμε μεγάλη σημασία, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ, στα όρια ταχύτητας, στην οδήγηση υπό την επιρροή του αλκοόλ και στη χρήση ζωνών ασφαλείας.

Επομένως, απαιτείται απαραίτητη προσήλωση όλων των αρμόδιων αρχών, σημαντικές επενδύσεις σε ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους, χρήση ορθών και έγκαιρων πρακτικών, αλλά εάν χρειαστεί και φορολογικά κίνητρα και τεχνικές διευκολύνσεις.

Μ' αυτόν τον τρόπο νομίζω ότι το νομοσχέδιο ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μπαντουβάς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Φοβάμαι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι σε σύγχυση. Ο ένας δίνει τα εύσημα στον Υπουργό, για όσα έχει επιτελέσει στο Υπουργείο του μέχρι τώρα -και πολύ καλά κάνει, γιατί έχει απόλυτα δίκιο- ο άλλος λέει ότι πολύ καλό το νομοσχέδιο, εάν τηρηθεί, εάν υπάρχει αστυνόμευση κ.λπ. και ο τρίτος λέει ότι είναι ένα εισπρακτικό νομοσχέδιο. Επιτέλους αποφασίστε τι είναι αυτό το νομοσχέδιο και πού ανήκει. Αλλά υπήρξαν και άλλες φωνές που από τις δέκα παραβάσεις με υψηλά πρόστιμα, συμφώνησαν στις πέντε. Και απορώ: Με κλήρωση τι έβγαλαν αυτές τις πέντε, ή μέσω του Α.Σ.Ε.Π.;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων στην Ελλάδα Ι.Χ. είναι, πραγματικά, ραγδαία. Ουδείς, βέβαια, φανταζόταν στις δεκαετίες του '50 και του '70, οπότε και υλοποιήθηκαν τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια ότι κάτι τέτοιο θα ήταν ποτέ δυνατόν να συμβεί, λόγω του χαμηλού τότε βιοτικού επιπέδου. Και όμως συνέβη και βλέπουμε σήμερα τα αυτοκίνητα να αυξάνονται με γεωμετρική πρόοδο και οι στενοί δρόμοι των αστικών κέντρων να είναι πλέον παντελώς ανεπαρκείς να καλύψουν τις κυκλοφοριακές ανάγκες. Ακόμα, όμως, και η Αττική Οδός, ένας δρόμος μεγάλος, σύγχρονος, που θα ανακούφιζε την κυκλοφορία της πρωτεύουσας, ήδη έχει αρχίσει σε ορισμένα σημεία της και σε ώρες αιχμής να παρουσιάζει σταδιακά σημάδια μπουτιλαρίσματος. Αναλογιστείτε δε ότι πρόκειται περί ενός δρόμου, όπου ο χρήστης πληρώνει αδρά για να διέλθει.

Δυστυχώς το πρόβλημα της οδικής κυκλοφορίας στη χώρα μας συνίσταται πάνω από όλα σε πρόβλημα συμπεριφοράς και νοοτροπίας των οδηγών. Ο νεοέλληνας θέλει να πηγαίνει παντού με το ωραίο, καινούριο αυτοκίνητό του, το οποίο αποτελεί για εκείνον το status symbol, θα λέγαμε, την επιβεβαίωση της κοινωνικής και επαγγελματικής του καταξίωσης και ας έχουν βελτιωθεί κατά κόρον την τελευταία δεκαετία τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ειδικά, στην Αθήνα.

Το χειρότερο από όλα είναι ότι ενώ ο Έλληνας χρησιμοποιεί τόσο συχνά το Ι.Χ. του, σε σημείο να περνά ένα πολύ μεγάλο μέρος της ημέρας του σ' αυτό, ο τρόπος που το χρησιμοποιεί, είναι, αν μη τι άλλο, τουλάχιστον, απαράδεκτος. Ο Έλληνας οδηγός παντός οχήματος είναι εγωιστής στην οδική του συμπεριφορά. Αισθάνεται ο άρχοντας της ασφάλτου, εκείνος και κανένας άλλος.

Αδιαφορεί για τους άλλους οδηγούς, κάνει «σφήνες», προσπερνά παράνομα και επικίνδυνα, παραβιάζει το κόκκινο. Και όλα αυτά, για να παραλάβει, ένας θεός ξέρει, τι; Ίσως καμιά φορά, το θάνατο.

Οι οδηγοί μεγάλων οχημάτων οχυρώνονται πίσω από τον όγκο του οχήματος που οδηγούν και ουαί και αλίμονο σ' αυτόν που κινείται πίσω τους ή διασταυρωθεί μ' αυτούς. Οι οδηγοί δικύκλων πετάγονται από παντού, χωρίς προειδοποίηση. Δεν ξέρεις από πού θα σου έλθουν.

Συμπέρασμα: Η οδική κυκλοφορία στην Ελλάδα είναι ένα

σκέτο αλαλούμ. Να ήταν μόνο αυτό, όμως; Ο μέσος Έλληνας οδηγός δεν σέβεται ούτε τους πεζούς, δεν τους δίνει προτεραιότητα. Παρκάρει σε διαβάσεις πεζών δίπλα στα φανάρια, αλλά και σε διαβάσεις Α.Μ.Ε.Α.. Τα άτομα με κινητικά προβλήματα στην Ελλάδα απαγορεύεται να κυκλοφορούν στους δρόμους. Είναι αυτό επίπεδο συμπεριφοράς; Αυτός είναι ο πολιτισμός μας, για τον οποίον τόσο κομπορρημονούμε ως λαός;

Γνωρίζετε, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι στη Γαλλία το υψηλότερο πρόστιμο για παράνομη στάθμευση είναι αυτό για στάθμευση σε διαβάσεις πεζών και ΑΜΕΑ; Δυστυχώς εδώ, στη χώρα μας, είμαστε ακόμα πολύ πίσω. Στο δρόμο ισχύουν οι νόμοι της ζούγκλας. Υπερισχύει το δίκαιο του ισχυρότερου.

Στη Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, το πρώτο πράγμα που κάνει ο οδηγός όταν μπαίνει στο αυτοκίνητό του, είναι να βάλει τη ζώνη ασφαλείας. Εδώ θα βάλει στο φουλ το radio-cd με τα ενισχυμένα ηχεία ή θα μιλάει ακατάπαυστα στο κινητό του -συνήθως οι γυναίκες το κάνουν αυτό- και με εκνευρίζουν όταν τις βλέπω...

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Όχι μόνο οι γυναίκες!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ: ...ή θα τρώει τυρόπιτα ή και τα τρία μαζί ταυτόχρονα και θα κρατά το τιμόνι με το ένα χέρι.

Στη Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, όταν θα βγει μία παρέα να γλεντήσει, συμφωνούν πάντα, ένας να μη πιει καθόλου για να οδηγήσει, και αν πιουν όλοι, πολύ απλά αφήνουν το αυτοκίνητό τους εκεί και παίρνουν ταξί και γυρνούν στα σπίτια τους. Εδώ αντίθετα, πίνουν όλοι ανεξέλεγκτα, κάθονται στο τιμόνι και «όποιον πάρει ο χάρος». Μ' αυτά και μ' αυτά, όμως, έχουμε φτάσει στο τραγικό σημείο να θρηγούμε στην Ελλάδα κάθε χρόνο, σε απώλειες από τροχαία δυστυχήματα, μια κωμωπία.

Στη Κρήτη, με το άθλιο οδικό δίκτυο που έχουμε, κάθε χρόνο θυσιάζεται ένα χωριό στο μολώχ της ασφάλτου, δυστυχώς. Και μ' όλα αυτά τα δεδομένα καθόμαστε και συζητούμε, κύριοι συνάδελφοι, για το εάν είναι πρόσφορα ή λυσιτελή το υψηλά πρόστιμα που επιβάλλει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι δυνατόν; Μέχρι εκεί φτάνει ο λαϊκισμός, κύριοι της Αντιπολίτευσης;

Τι σημαίνει, δηλαδή, ότι τάχα τα πρόστιμα είναι εξοντωτικά για τους απλούς πολίτες και τους εργαζόμενους και ότι δήθεν πλήττουν τους χαμηλόμισθους; Τι είδους στρεβλή, για να μην πω νοσηρή λογική είναι αυτή;

Θεωρούμε, δηλαδή, εκ προοιμίου δεδομένο ότι οι οδηγοί θα προβούν σε σοβαρότατες και επικίνδυνες παραβάσεις, όπως η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, η οδήγηση εν κραιπάλη, μέθη κ.λπ., αλλά το πρόστιμο πρέπει να είναι επεικέες λόγω οικονομικής στενότητας; Δεν το χωράει ο νους μου, πως ξεστομίζονται τέτοια επιχειρήματα. Καταλάβετε το επιτέλους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης. Όποιος δεν παραβάνει το νόμο, δεν έχει τίποτε να φοβηθεί ούτε από πρόστιμα ούτε από ποινές.

Κύριε Υπουργέ, είναι προφανές ότι στηρίζω ολόθυμα το παρόν σχέδιο νόμου, καθώς έχω τη βαθύτατη πεποίθηση ότι κινείται προς την ορθή κατεύθυνση. Λυπάμαι, όμως, αφάνταστα, ως πολίτης μιας χώρας που θέλει να λέγεται σύγχρονη, να είναι αναγκασμένη η πολιτεία, κύριε Υπουργέ, να τοποθετεί τη δαμόκλειο σπάθη του νόμου ή του προστίμου, πάνω από τα κεφάλια των οδηγών για να προστατεύσει την ίδια τη ζωή του. Είναι λυπηρό αυτό.

Βεβαίως, όπως ανέφερα και στην αρχή της τοποθέτησής μου, πιστεύω ακράδαντα ότι το πρόβλημα της κυκλοφοριακής αγωγής είναι βαθύτατο πρόβλημα συμπεριφοράς που έχει τις ρίζες του στην ελλειπή κυκλοφοριακή αγωγή των Ελλήνων και στον εγωισμό, βέβαια, από την παιδική και εφηβική ηλικία.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, να θέσετε σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατό, ένα ολοκληρωμένο σύγχρονο πρόγραμμα κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία, όχι από το γυμνάσιο ή το λύκειο, όπως είπαν προηγουμένως, αλλά από το δημοτικό. Ένα πρόγραμμα που να συνίσταται τόσο στην θεωρητική κατάρτιση των παιδιών, όσο και σε επισκέψεις, σε εξειδικευμένα πάρκα κ.λπ..

Κύριε Υπουργέ, πιστέψτε με, τα μικρά παιδιά καταλαβαίνουν

περισσότερα από τους μεγάλους. Για παράδειγμα, ο εγγονός μου ο Κωστής από τα πέντε του χρόνια, αν ξέχναγα να βάλω τη ζώνη μου, μου φώναζε μ' έντονο ύφος από το πίσω κάθισμα «Παπού, τη ζώνη σου». Τα παιδιά καταλαβαίνουν πολύ περισσότερα από εμάς τους μεγάλους.

Κύριε Υπουργέ, τελειώνοντας, θα είμαι εκτός θέματος, αλλά θέλω να σας παρακαλέσω, κάτι το οποίο έχουμε συζητήσει μαζί πολλές φορές και με τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου σας. Αφορά ογδόντα Έλληνες βιοπαλαιστές που έχουν αυτά τα μικρά φορτηγά με γερανό. Πολύ καλά κάνετε και τους έξι τόνους τους κάνετε οκτώ, όμως εξακολουθούν να είναι παράνομοι και πιστεύω ότι μπορείτε στο επόμενο νομοσχέδιο να τους ανεβάσετε. Είναι ογδόντα οικογένειες. Όπου κι αν πάνε να μεταφέρουν μια οικοσκευή, ο αστυνομικός πίσω τούς γράφει και πληρώνουν ένα σωρό πρόστιμα. Δείτε αυτό με επιείκεια σας παρακαλώ.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο κύριος Υπουργός είπε ότι θα το δει σε επόμενο νομοσχέδιο.

Το λόγο έχει η κ. Παπακώστα με την οποία θα κλείσουμε.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητείται ένα νομοσχέδιο το οποίο αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και λύνει πρακτικά ζητήματα. Εδώ και καιρό συζητείτο η ανάγκη επικαιροποίησης του νομικού πλαισίου, το οποίο διέπει τον συγκεκριμένο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, και, πράγματι, εκπληκτική διεπίστωσα ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση αλλά και τα υπόλοιπα κόμματα, συνολικά, της Αντιπολιτεύσεως δεν υπερψηφίζουν την αλλαγή και την ανάγκη επικαιροποίησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ειλικρινώς δεν θεωρώ ότι αυτού του είδους οι λογικές πρέπει να επικρατήσουν στην Εθνική μας Αντιπροσωπεία. Είναι αδιανόητο η Αξιωματική Αντιπολίτευση, η οποία διέτελεσε επί σειρά ετών κυβέρνηση του τόπου, να μην υπερψηφίζει την επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, πρακτικές ρυθμίσεις, αναγκαίες, οι οποίες από την εποχή, από τα πράγματα και από την εξέλιξη έχουν προκύψει, θεωρώντας ως άλλοθι της δήθεν πολιτικό – διότι αυτό δεν είναι πολιτική, είναι μη πολιτική – την αποσπασματικότητα, λέει, του συγκεκριμένου σχεδίου νόμου. Έλεος!

Σήμερα είχα την ευκαιρία να είμαι στην αρμόδια Επιτροπή Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης, όπου συζητείται ένα άλλο σχέδιο νόμου το οποίο αφορά τη μεταναστευτική συμπεριφορά των χώρων, και εκεί το Π.Α.Σ.Ο.Κ. είπε πάλι «όχι». Και γενικώς εμφανίζεται μια εικόνα της Αντιπολίτευσης, ιδίως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης – και αναρωτιέμαι αν ο κ. Παπανδρέου λαμβάνει γνώση από τους τομάρχες του, από τους συντονιστές του και από την υποτιθέμενη κατά τα άλλα και πολύ σκιάδη κυβέρνηση του – και όταν λέω «σκιάδη», εννοώ ότι χαμπάρι δεν παίρνει, να μου επιτραπεί η έκφραση, περί τίνος συζητούμε στη Βουλή – ότι λένε «όχι» για το «όχι».

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Υπουργέ, πρέπει να πω το εξής. Διαβάζοντας το σχέδιο νόμου, πράγματι, προκύπτει αυτή η ανάγκη. Είναι ένα τεχνικό νομοσχέδιο το οποίο λύνει ζητήματα τεχνικά σε πρώτη φάση και δείχνει την πολιτική βούληση της Κυβέρνησης να είναι άτεγκτη απέναντι σε φαινόμενα αυθαιρεσίας και καταστρατήγησης του νόμου με δεδομένο το θλιβερό ρεκόρ ότι θρηνοούμε κάθε χρόνο χίλιους εξακόσιους νεκρούς. Δυστυχώς, η πλειοψηφία τους είναι νέοι άνθρωποι και καθημερινά τους βλέπουμε θυσία στην άσφαλτο, τους χάνουμε. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαία και ικανή συνθήκη η θεσμική επικαιροποίηση και πολύ καλά κάνετε.

Θέλω όμως να κάνω μία δύο παρατηρήσεις, οι οποίες προκύπτουν από την αναγκαιότητα να εξορθολογίσουμε, να βελτιώσουμε και να κάνουμε πιο αποτελεσματικές τις πολιτικές μας δράσεις στη συγκεκριμένη περίπτωση για τα θέματα που αφορούν την οδική μας ασφάλεια, την οδική μας συμπεριφορά και την ασφάλεια των συμπολιτών μας, όταν βρισκόμαστε στο δρόμο με τα οχήματά μας.

Πρώτη παρατήρηση. Θεωρώ ότι είναι κατ' εξοχήν αρμόδιο το Υπουργείο Μεταφορών και η πολιτική του ηγεσία, να εισηγηθεί

την εφαρμογή του μέτρου εκτύπωσης σήματος σε συσκευασίες φαρμάκων που επηρεάζουν την οδήγηση. Για παράδειγμα, σ' όλη την Ευρώπη αυτό υπάρχει πάνω στη συσκευασία φαρμάκων, τα οποία επηρεάζουν μετά τη λήψη τους και για διάστημα από οχτώ έως δώδεκα ώρες τις αντιδράσεις των οδηγών ασθενών, οι οποίοι τα λαμβάνουν.

Πρέπει να σας πω ότι γι' αυτό το ζήτημα σε ορισμένες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει θεσπιστεί απόφαση στη φαρμακευτική νομοθεσία, η οποία υποχρεώνει τις φαρμακευτικές εταιρείες, που παρασκευάζουν αυτά τα φάρμακα του κεντρικού νευρικού συστήματος να τυπώνουν στη συσκευασία τους ένα προειδοποιητικό κόκκινο τριγωνάκι με ένα αυτοκίνητο στο μέσο για πληρέστερη ενημέρωση και πληροφόρηση των οδηγών, ώστε να ελαχιστοποιηθεί το πρόβλημα. Αυτή είναι μια πρώτη παρατήρηση. Εγώ θα καταθέσω τροπολογία στο κατ' ύλη αρμόδιο Υπουργείο, με αφορμή όμως τη συζήτηση για τον Κώδικα νομίζω ότι θα πρέπει αυτό να γίνει και από την πλευρά του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Μια δεύτερη παρατήρηση. Βεβαίως και έχετε μέσα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας διάταξη, που αφορά την παραποίηση, αλλοίωση και καταστροφή πινακίδας και έχετε και άλλο άρθρο ειδικό, το οποίο αφορά την παράνομη τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων. Κύριε Υπουργέ, όμως, με αφορμή τη θλιβερή εμπειρία που είχα εγώ προσωπικά, θα ήθελα να σας θυμίσω ένα ατύχημα, το οποίο συνέβη τον Ιούνιο του 2006 από πτώση πινακίδας, σε μητέρα συνεπιβαίνουσας σε όχημα στην Εθνική μας Οδό. Θυμάστε όλοι ότι θρηνήσαμε ως θύμα μια νέα γυναίκα, μια νέα μητέρα, η οποία αμέριμνη μετά του συζύγου της κυκλοφορούσε στην Εθνική μας Οδό, όπου μια πινακίδα πλημμελώς συντηρημένη, μια πινακίδα, η οποία είχε υποστεί σύγκρουση από αυτοκίνητο το οποίο είχε πέσει κατά το προηγούμενο διάστημα πάνω της, σκότωσε, φόνεψε μια συμπολίτη μας.

Το ερώτημα, λοιπόν, που μπαίνει είναι το εξής: Πολύ σωστά βάζετε διάταξη, η οποία αφορά την παραποίηση, την αλλοίωση και την καταστροφή των πινακίδων. Πολύ σωστά θίγεται και θεσμοθετείτε το θέμα της παράνομης τοποθέτησης διαφημιστικών πινακίδων. Υπάρχει όμως και το ζήτημα της ύπαρξης ομπρέλας, ενός κεντρικού συντονιστικού οργάνου – γιατί εδώ θα πρέπει να σας πω ότι υπάρχουν συναρμόδια Υπουργεία για τις πινακίδες, είναι το Εσωτερικών, είναι το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., είναι και το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης – το οποίο θα επιλαμβάνεται συστηματικά, με θρησκευτική ευλάβεια για το θέμα της συντήρησης, για το θέμα του εντοπισμού πινακίδων που είναι άχρηστες, πινακίδες οι οποίες ενδεχομένως είναι ξεπερασμένες, πινακίδες διαφημιστικές, κάτι που θίγεται σε αυτόν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, πινακίδες που είναι τοποθετημένες σε λάθος απόσταση, πινακίδες που χρειάζονται συντήρηση. Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο θα πρέπει να το δείτε, κατά την άποψή μου, πάρα πολύ σοβαρά.

Τέλος, θέλω να πω το εξής για το ποδήλατο. Το ποδήλατο στην Ευρώπη είναι στοιχείο εκ των ων ουκ άνευ της κίνησης σε καθημερινή βάση των Ευρωπαίων συμπολιτών μας, υπάρχουν ειδικές διατομές στα οδοστρώματα και στους δρόμους για να μπορεί να κυκλοφορεί το ποδήλατο και όσοι επιθυμούν να κάνουν χρήση. Στην Ελλάδα ακόμη, κύριε Υπουργέ, δεν έχουμε προχωρήσει στο θέμα αυτό. Βεβαίως, υπάρχει διάταξη μέσα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το ζήτημα είναι, όμως, να καλλιεργήσουμε, να δημιουργήσουμε εκείνη τη διάθεση και να ενημερώσουμε τις μικρές, κυρίως, ηλικίες και τις Ελληνίδες και τους Έλληνες, ώστε να εναρμονιστούμε με τα καλά, διότι θεωρώ ότι αυτό ωφελεί, θεωρώ ότι συμβάλλει στο να έχουμε καλύτερη κυκλοφοριακή αγωγή και γενικότερα συμβάλλει στο να μειωθούν τα ατυχήματα, ένα πλέγμα μέτρων, δηλαδή, τα οποία από κοινού ιδωμένα νομίζω ότι κάνουν μία συνολική πολιτική που κινείται στη σωστή κατεύθυνση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η ενιαία συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του

σχεδίου νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κωδ. ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α')».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που πρότεινε ο κύριος Υπουργός;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: «Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κωδ. ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α')» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολό του και έχει ως εξής:

«Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κωδ. ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57 Α')»

Άρθρο 1

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 ο ορισμός «Ποδήλατο» αντικαθίσταται και προστίθεται με την οικεία αλφαβητική σειρά ορισμός ως εξής:

«Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.): Η επί αυτοκινητοδρόμου λωρίδα που βρίσκεται μεταξύ της ακραίας δεξιάς συνεχούς διαγράμμισης και του άκρου της οδού.»

«Ποδήλατο» αντικαθίσταται ως εξής: «Ποδήλατο: Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν και μπορεί να υποβοηθείται με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 KW και η ισχύς του οποίου μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χλμ/ώρα ή νωρίτερα, εάν σταματήσει η ποδηλάτηση.»

2. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία.»

Άρθρο 2

Η παράγραφος 4 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 3

1. Η παράγραφος 11 του άρθρου 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Ο οδηγός που δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με τη ρυθμιστική πινακίδα P-69 ή το συνδυασμό αυτής με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ, τις πινακίδες P-39, P-41, P-42 και P-43 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ, τις πινακίδες P-3, P-4, P-5, P-6, P-9, P-10, P-11, P-12, P-13, P-14, P-15, P-16, P-17, P-18, P-19, P-20, P-21, P-22, P-23, P-24, P-25, P-26, P-30, P-31, P-32, P-33, P-34, P-35, P-36, P-37, P-38, P-40, P-44, P-47, P-48, P-49, P-50, P-50α, P-50δ, P-51α, P-51δ, P-52, P-52α, P-52δ, P-53, P-54, P-55, P-56, P-57, P-58, P-59, P-60, P-61, P-62, P-63, P-65, P-66, P-67, P-68, P-70, P-73α, P-73δ, P-74α, P-74δ, P-75, P-76 και P-77 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, τις πινακίδες P-7, P-8, P-27, P-28, P-29, P-45, P-46, P-64, P-71 και P-72 ή το συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ και τις πινακίδες P-1 και P-2 με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ.»

2. Η παράγραφος 12 του άρθρου 4 καταργείται.

Άρθρο 4

Η παράγραφος 10 του άρθρου 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των περιπτώσεων α',

β', γ' και στ' της παραγράφου 8 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ, τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου αυτού με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ, τις δε λοιπές διατάξεις του αυτού άρθρου με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 5

Η παράγραφος 3 του άρθρου 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις των περιπτώσεων β', ε', η' και ι' της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ και με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Ο παραβάτης των λοιπών διατάξεων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 6

Η παράγραφος 3 του άρθρου 7 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 7

Η παράγραφος 5 του άρθρου 9 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αυτός που παραλείπει την τοποθέτηση και συντήρηση των πιο πάνω μέσων σήμανσης, αυτός που τα τοποθετεί πλημμελώς, καθώς και αυτός που παραλείπει την αφαίρεσή τους μετά την ολοκλήρωση των εργασιών, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων (1.500,00) ευρώ και ποινή φυλάκισης έως έξι (6) μήνες.»

Άρθρο 8

Η παράγραφος 10 του άρθρου 10 αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000,00) ευρώ και ποινή φυλάκισης έως δώδεκα (12) μήνες, επιφυλασσομένης και της εφαρμογής αντίστοιχων διατάξεων του Ποινικού Κώδικα και άλλων ειδικών ποινικών νόμων.»

Άρθρο 9

1. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 11 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε κλάδους ανισόπεδων κόμβων αυτοκινητοδρόμων και στις περιοχές των σταθμών διοδίων ισχύει η απόσταση των 150 μέτρων από τις δύο πλευρές του άξονα της κατεύθυνσης, ανεξαρτήτως ορίου ταχύτητας.»

2. Τα δύο πρώτα εδάφια της παραγράφου 9 του άρθρου 11 αντικαθίστανται ως εξής:

«9. Αυτός που επικολλά ή αναρτά έντυπα ή διενεργεί γενικά διαφημιστικές πράξεις και παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, καθώς και ο διαφημιζόμενος ή ο διαφημιστής, τιμωρούνται με χρηματική ποινή έως χίλια πεντακόσια (1.500,00) ευρώ και αν γίνει χρήση ανεξίτηλων ουσιών έως δέκα χιλιάδες (10.000,00) ευρώ.»

Άρθρο 10

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 12 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι υποχρεωτική τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους επιβάτες. Σε περίπτωση μεταφοράς ανηλίκων επιβατών, εφόσον στο όχημα υπάρχει συνοδός, την ευθύνη φέρει αυτός. Για τη μεταφορά παιδιών με αυτοκίνητο είναι υποχρεωτική η χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας, όπως καθισμάτων, ζωνών ασφαλείας

κ.λπ.. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προδιαγραφές για τα ειδικά μέσα συγκράτησης, καθώς και εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.»

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 12 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Οι οδηγοί και οι επιβάτες μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων χωρίς κουβούκλιο υποχρεούνται να φορούν προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά, οι προδιαγραφές, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή.»

3. Η παράγραφος 11 του άρθρου 12 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1, 3, 4 και 7 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350,00) ευρώ και επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, από τον βεβαιούνται την παράβαση, για δέκα (10) ημέρες και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 9 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ και με επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, από τον βεβαιούνται την παράβαση, για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Ειδικά για τους παραβάτες των διατάξεων της παραγράφου 8 επιβάλλεται και η επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας για τριάντα (30) ημέρες.»

Άρθρο 11

1. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 13 αντικαθίσταται ως εξής:

«Ιδιαίτερα, απαγορεύεται να χρησιμοποιεί εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές, καθώς και τηλεόραση. Η εν κινήσει χρήση κινητού τηλεφώνου επιτρέπεται μόνο όταν αυτό είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση ή όταν χρησιμοποιείται με ακουστικό ασύρματης επικοινωνίας.»

2. Η παράγραφος 5 του άρθρου 13 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Οι οδηγοί λεωφορείων, επιβατηγών δημόσιας χρήσης και φορτηγών αυτοκινήτων απαγορεύεται να οδηγούν πέραν των χρονικών ορίων τα οποία καθορίζονται από τις κείμενες διατάξεις. Οι κάτοχοι των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, μετά ή άνευ μετρητού, καθώς και οι κάτοχοι των μέσων μαζικής μεταφοράς και των τουριστικών οχημάτων, οφείλουν να φροντίζουν για την ύπαρξη μέτρων παθητικής ασφάλειας των επιβατών. Οι οδηγοί οφείλουν να οδηγούν με σύνεση, ώστε να είναι απόλυτα ασφαλής η μεταφορά των επιβατών.»

3. Η παράγραφος 6 του άρθρου 13 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 3 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ και επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 5 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ, πλην των οδηγών φορτηγών οχημάτων, οι οποίοι τιμωρούνται σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/ 2006 (ΦΕΚ 49 Α'). Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 5 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη του τρίτου εδαφίου με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 12

Η παράγραφος 5 του άρθρου 14 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού

τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ.»

Άρθρο 13

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 15 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτοί που παραβαίνουν τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ και με επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος από τον βεβαιούνται την παράβαση, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.»

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 15 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Οι οδηγοί οδικών οχημάτων υποχρεούνται να μην παρενοχλούν τους άλλους χρήστες της οδού, τους παρόδους και τους διαμένοντες επί της οδού, προκαλώντας, μεταξύ άλλων, θόρυβο από τη χρήση ηχητικού συστήματος ή από οποιαδήποτε άλλη πηγή, σκόνη, καπνό ή ρίψη υγρών, όποτε είναι αυτό δυνατόν να αποφεύγεται. Οι παραβάτες τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, εκτός αυτών που προκαλούν θόρυβο από τη χρήση ηχητικών συστημάτων, οι οποίοι τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ και με επιτόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.»

Άρθρο 14

Η παράγραφος 8 του άρθρου 16 αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των μεν παραγράφων 1 έως και 3 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, των δε παραγράφων 4 έως και 7 με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 15

1. Η περίπτωση ζ' της παραγράφου 3 του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Μέσα στις σήραγγες με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση».

2. Η παράγραφος 11 του άρθρου 17 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των περιπτώσεων α', β', ε', στ' και ζ' της παραγράφου 3 και της παραγράφου 4 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ, τις δε λοιπές διατάξεις με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 16

Η παράγραφος 4 του άρθρου 18 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 17

1. Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 19 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Αν δεν συμμορφωθεί ο οδηγός, τα αστυνομικά όργανα μπορούν να επιβάλουν ακινητοποίηση του οχήματος στο άκρο της οδού ή σε άλλο κατάλληλο σημείο, μέχρι την αποκατάσταση της κανονικής κυκλοφορίας.»

2. Η παράγραφος 10 του άρθρου 19 αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις υπόλοιπες διατάξεις τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 18

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 20 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα

όρια ταχύτητας, για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία Άλλο οχήματος	Αυτοκινητό- δρομοι	Οδοί ταχείας κυκλοφορίας	οδικό δίκτυο
Επιβατηγά	130	110	90
Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο	100	90	80
Επιβατηγά με ρυμουλκούμενο	90	80	80
Λεωφορεία	100	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70
Διώροφα λεωφορεία	80	80	70
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	80	80	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ.	100	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	85	85	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο	80	80	70
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ.	85	80	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	80	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	80	70	70
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε.	130	110	90
Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε.	80	80	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	70	70	60

2. Οι παράγραφοι 12 και 13 του άρθρου 20 αντικαθίστανται ως εξής:

«12. Σε αυτόν που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας έως 20 χλμ/ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.

Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 20 χλμ/ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ.

Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 30 χλμ/ώρα, καθώς και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους με ταχύτητα πάνω από 150 χλμ/ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας με ταχύτητα πάνω από 130 χλμ/ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ/ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350,00) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Σε αυτόν που οδηγεί με ταχύτητα κατώτερη του ελάχιστου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, καθώς και σε αυτόν που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου αυτού, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

«13. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα χωρίς να είναι εφοδιασμένο με τις συσκευές που προβλέπονται από την παράγραφο 10 του άρθρου αυτού, καθώς και αυτός που παραλείπει να τοποθετήσει το φύλλο ή άλλο σύστημα καταγραφής ταχογράφου, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται και σε όποιον επενεργεί με οποιονδήποτε τρόπο στο μηχανισμό της ανωτέρω συσκευής, με σκοπό να τον καταστήσει ανενεργό ή να αλλοιώσει τις καταγραφόμενες ενδείξεις και σε περίπτωση που ο οδηγός αμφισβητεί την παράβαση, το όχημα μεταφέρεται, συνοδεύει αστυνομικού, στην αρμόδια για τη διενέργεια ελέγχου υπηρεσία της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.»

3. Στο άρθρο 20 προστίθεται παράγραφος 14 ως εξής:

«14. Αυτός που οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό εντοπισμού συσκευών μέτρησης ταχύτητας χωρίς να διαθέτει για τον εξοπλισμό αυτόν την κατά νόμο άδεια, καθώς και όποιος οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό παρεμπόδισης συσκευών μέτρησης ταχύτητας, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000,00) ευρώ, με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες και επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.»

Άρθρο 19

Η παράγραφος 4 του άρθρου 21 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ. Αυτός που επιχειρεί στην οδό συνεχείς ή διακεκομμένους ελιγμούς και κίνηση που εγκυμονεί κίνδυνο για τους λοιπούς χρήστες της οδού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδήγησης για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.»

Άρθρο 20

Η παράγραφος 2 του άρθρου 22 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 21

Η παράγραφος 5 του άρθρου 23 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 22

Η παράγραφος 3 του άρθρου 24 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 23

Η παράγραφος 4 του άρθρου 25 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ.»

Άρθρο 24

Η παράγραφος 7 του άρθρου 26 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350,00) ευρώ.»

Άρθρο 25

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 αντικαθίσταται ως εξής:
 «2. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 περίπτωση β', γ' και δ' του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ και αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, τις δε λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

2. Προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Η έλλειψη ηχοφωνεινής σηματοδότησης ή κινητών φραγμάτων σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση ή προσώπου ρυθμίζοντας τη σε αυτήν κυκλοφορία, ουδεμία συνεπάγεται αστική ή ποινική ευθύνη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το προσωπικό τους, για οποιοδήποτε ατύχημα το οποίο μπορεί να συμβεί στην αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση, εφόσον αυτό οφείλεται στη μη τήρηση των σχετικών διατάξεων του παρόντος Κώδικα ή άλλου νόμου, από αυτούς που επιχειρούν να διέλθουν από τη διάβαση αυτή.»

Άρθρο 26

Η παράγραφος 3 του άρθρου 28 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 27

1. Στο τέλος της παραγράφου 4 του άρθρου 29 προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«Η ακραία αριστερή λωρίδα χρησιμοποιείται από επιβατηγά οχήματα ή μοτοσικλέτες ως λωρίδα προσπέρασης και καθίσταται και αυτή λωρίδα κυκλοφορίας, εφόσον οι υπόλοιπες λωρίδες τελούν υπό καθεστώς κυκλοφοριακής συμφόρησης.»

2. Η παράγραφος 7 του άρθρου 29 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση η δημιουργία και η χρήση πρόσβασης προς ή από αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας, για την εξυπηρέτηση παρόδων ιδιοκτησιών.»

3. Στην παράγραφο 8 του άρθρου 29 προστίθεται εδάφιο γ' ως εξής:

«γ. Να σταθμεύουν στις ειδικές διαπλάτυνσεις εκτός των περιπτώσεων έκτακτων οδικών συμβάντων.»

Στο τέλος της παραγράφου 8 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι οδηγοί υποχρεούνται να τηρούν τα ηλεκτρονικά μέσα σήμανσης και τις οδηγίες που δίδονται σε αυτούς από τα κέντρα ελέγχου σήραγγας μέσω μεγafώνου ή ραδιοφώνου.»

4. Η παράγραφος 9 του άρθρου 29 αναριθμείται σε 10 και αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι δώδεκα (12) μηνών και με χρηματική ποινή διακοσίων (200,00) ευρώ τουλάχιστον. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 και της παραγράφου 8 περίπτωση α' και β' του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ, τις δε λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

5. Στο άρθρο 29, πριν από τη νέα παράγραφο 10, τίθεται παράγραφος 9 ως εξής:

«9. Η λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.) προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για την κίνηση οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων συντήρησης των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών ή των εταιρειών που, κατά παραχώρηση από το Δημόσιο, λειτουργούν, συντηρούν και εκμεταλλεύονται αυτοκινητοδρόμο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, για την αντιμετώπιση έκτακτων γεγονότων, περιστατικών ή άλλων αναγκών. Οποιαδήποτε άλλη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης, εξαιρουμένων των περιπτώσεων της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, απαγορεύεται.»

Άρθρο 28

Η παράγραφος 2 του άρθρου 30 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 29

Η παράγραφος 3 του άρθρου 31 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 30

1. Τα εδάφια τρίτο και τέταρτο της παραγράφου 3 του άρθρου 32 αντικαθίστανται ως εξής:

«Η φόρτωση των φορτηγών αυτοκινήτων διέπεται από τις ειδικές περί αυτών διατάξεις του ν. 3446/2006.»

2. Οι παράγραφοι 8 και 9 του άρθρου 32 αντικαθίστανται με παράγραφο 8 ως εξής:

«8. Ο κάτοχος ή ο οδηγός, που κυκλοφορεί όχημα με υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του ή επικίνδυνα φορτωμένο, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ. Σε περίπτωση επικίνδυνης φόρτωσης, κατά παράβαση του παρόντος άρθρου, επιβάλλεται και ακινητοποίηση του οχήματος κατά τις διατάξεις του άρθρου 46 του παρόντος Κώδικα.

Αυτός που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.

Για τις σχετικές παραβάσεις που αφορούν φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές περί αυτών διατάξεις του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 31

Η παράγραφος 4 του άρθρου 33 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 32

1. Η παράγραφος 10 του άρθρου 34 αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περιπτώσεων ιστ' και ιη' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορίζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τριώρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.»

2. Στο τέλος της παραγράφου 13 του άρθρου 34 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών. Επίσης επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις όταν εμποδίζεται η στροφή των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η δια-

δικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

Άρθρο 33

Η παράγραφος 12 του άρθρου 35 αντικαθίσταται ως εξής:

«12. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 34

Η παράγραφος 5 του άρθρου 36 αντικαθίσταται ως εξής :

«5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με χρηματική ποινή διακοσίων (200,00) έως επτακοσίων (700,00) ευρώ και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδήγησης για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο. Αυτός δε που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 35

Η παράγραφος 6 του άρθρου 37 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 4 και 5 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ.»

Άρθρο 36

Η παράγραφος 5 του άρθρου 38 αντικαθίσταται ως εξής :

«5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 37

Η παράγραφος 6 του άρθρου 39 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 38

Η παράγραφος 6 του άρθρου 40 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περιπτώσεων στ' και ζ' της παραγράφου 1, όπου ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.»

Άρθρο 39

Η παράγραφος 3 του άρθρου 41 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 40

1. Η παράγραφος 7 του άρθρου 42, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Όποιος οδηγεί όχημα υπό την επίδραση οινοπνεύματος τιμωρείται ως εξής:

α. Με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ, εάν η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του κυμαίνεται από 0,50 g/l έως 0,80 g/l, μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 έως 0,40 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου.

β. Με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700,00) ευρώ και με

αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για ενενήντα (90) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 0,80 g/l και μέχρι 1,10g/l, μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,40 έως 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Στην περίπτωση αυτή η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται μετά την παρέλευση του τριμήνου, μόνο με την προσκόμιση του αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

γ. Με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών, διοικητικό πρόστιμο χιλίων διακοσίων (1.200,00) ευρώ και αφαίρεση, επιτόπου, της άδειας ικανότητας οδηγού για εκατόν ογδόντα (180) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εάν η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του είναι άνω του 1,10g/l, μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Στην περίπτωση αυτή η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται μετά την παρέλευση του εξαμήνου, μόνο με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου.

δ. Στις πιο πάνω περιπτώσεις α', β' και γ' το όχημα ακινητοποιείται υποχρεωτικά και φυλάσσεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του παρόντος και των, κατ' εξουσιοδότηση αυτού, εκδιδόμενων αποφάσεων. Ο έλεγχος και η βεβαίωση των παραβάσεων της παρούσας παραγράφου γίνεται από συνεργείο δύο τουλάχιστον αστυνομικών ή λιμενικών, εκ των οποίων ο ένας είναι ανακριτικός υπάλληλος.»

2. Η παράγραφος 8 του άρθρου 42, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Εάν ο οδηγός οχήματος καταληφθεί να οδηγεί και πάλι υπό την επήρεια οινοπνεύματος εντός δύο (2) ετών από προηγούμενη παράβαση της απαγόρευσης οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος και η συγκέντρωση οινοπνεύματος στο αίμα του, κατά τη νέα παράβαση, είναι άνω του 1,10 g/l, μετρούμενη με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή άνω των 0,60 χιλιοστών του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται στον εκπνεόμενο αέρα με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου, επιβάλλεται για κάθε περαιτέρω παράβαση ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι (6) μηνών και διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000,00) ευρώ, καθώς και επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για πέντε (5) χρόνια, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Η αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, στην περίπτωση αυτή, αρχίζει κάθε φορά από τη λήξη του χρόνου της προηγούμενης αφαίρεσης.

Στις περιπτώσεις αυτές, η άδεια ικανότητας οδηγού επιστρέφεται μετά την παρέλευση του συνολικού χρόνου αφαίρεσής της, μόνο με την προσκόμιση αποδεικτικού καταβολής των διοικητικών προστίμων.

Η περίπτωση δ' της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζεται αναλόγως.»

3. Η παράγραφος 9 του άρθρου 42 αντικαθίσταται ως εξής:

«9. Εάν ο οδηγός καταληφθεί να οδηγεί υπό την επίδραση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που σύμφωνα με τις οδηγίες τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριών (3) μέχρι έξι (6) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.»

Άρθρο 41

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 44 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αυτοί που χρησιμοποιούν την οδό, όταν ειδοποιούνται με τις συσκευές ηχητικής ή φωτεινής προειδοποίησης, ότι πλησιάζει όχημα άμεσης ανάγκης ή όχημα της τεχνικής επιτήρησης των φορέων λειτουργίας και συντήρησης των οδών ή όχημα με το

οποίο μεταφέρονται πρόσωπα που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας, υποχρεούνται να αφήνουν χώρο, κινούμενοι προς τα δεξιά της οδού, για να διέλθει το όχημα αυτό και σε περίπτωση ανάγκης, να σταματούν.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 7 του άρθρου 44 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 42

Η παράγραφος 2 του άρθρου 46 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο οδηγός που αρνείται να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις του αστυνομικού οργάνου για την ακινητοποίηση του οχήματός του ή εκείνος, ο οποίος κινεί όχημα του οποίου διατάχθηκε η ακινητοποίηση, όπως ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ, ως και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα ενός (1) έως τριών (3) μηνών, η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο.»

Άρθρο 43

Η παράγραφος 5 του άρθρου 47 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ, της δε παραγράφου 4 με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ. Αυτός που παραβαίνει τις λοιπές διατάξεις του άρθρου αυτού, καθώς και αυτός που επιφέρει με οποιονδήποτε τρόπο, και από αμέλεια ακόμη, φθορές στην οδό, εφόσον από άλλη διάταξη δεν προβλέπεται αυστηρότερη ποινή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους.»

Άρθρο 44

Η παράγραφος 6 του άρθρου 48 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ.»

Άρθρο 45

1. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 49 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Για όλους τους αγώνες αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης ή τις υπ' αυτού εξουσιοδοτημένες Αρχές, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί, επίσημα, στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.), τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.) και προκειμένου για αγώνες παλαιών αυτοκινήτων, τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.). Ειδικότερα για αγώνες μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων μπορεί η παραπάνω σύμφωνη γνώμη να εκφραστεί από Πανελλήνια Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσικλετών, σύμφωνα με κανόνες που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.). Ειδικά η τέλεση αγώνων με μικρά τετράτροχα οχήματα (καρτ) πραγματοποιείται μόνο σε ειδικούς προς τούτο χώρους (πίστες), για τους οποίους έχει χορηγηθεί προηγουμένως άδεια αγωνιστικού χώρου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56Α του ν. 2725/1999 (ΦΕΚ 121 Α'), όπως ισχύει και με τις προϋποθέσεις Διεθνής Κανονισμού Καρτ, οι οποίες διαπιστώνονται από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

Η αίτηση των ενδιαφερομένων υποβάλλεται στο νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί τη Δ.Ο.Α., τη Δ.Ο.Μ. ή τη Δ.Ο.Π.Α. ή στην Πανελλήνια Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσικλετών και διαβιβάζεται στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, μαζί με τη σύμφωνη γνώμη του, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.»

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 49 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού

τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους και χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 46

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 52 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, στον καθορισμό των μονοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Νομαρχιακού ή Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου με βάση μελέτες, που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας.

Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα που προηγούμενου εδαφίου λαμβάνονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας, με αποφάσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν:

α) Το εθνικό και επαρχιακό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτού και αυτές που το επηρεάζουν, καθώς και τα υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο.

β) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, των Δήμων και Κοινοτήτων:

- Του Νομού Αττικής, εκτός των Δήμων και των Κοινοτήτων των Επαρχιών Αιγίνης, Κυθήρων, Τροιζηνίας, Ύδρας και του υπολοίπου Επαρχίας Πειραιώς.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Θεσσαλονίκη, Καλαμαριά, Μενεμένη, Αμπελόκηποι, Εύοσμος, Σταυρούπολη, Πολίχνη, Νεάπολη, Άγιος Παύλος, Πανόραμα, Θέρμη, Ευκαρπία, Καλοχώρι, Ελευθέριο Κορδελιού, Πυλαία, Συκεών και Τριανδρία).

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου (Βόλος, Ν. Ιωνία, Ν. Δημητριάδα, Αγ. Παρασκευή, Αγ. Γεώργιος, Άνω Βόλος, Άλλη Μεριά).

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου (Ηράκλειο, Αλικαρνασός, Γάζι) και

- Των Δήμων Πατρών και Λάρισας.

γ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προηγούμενης περίπτωσης και τις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο ή την κυκλοφορία στα όρια των δήμων ή κοινοτήτων.

Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις που αφορούν την κυκλοφορία κοινοποιούνται στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Οι παραβάτες των παραπάνω κανονιστικών αποφάσεων, που αφορούν θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, τιμωρούνται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας.»

2. Η παράγραφος 5 του άρθρου 52 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να ορίζεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση

κινητών εμποδίων. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι κατηγορίες των οδών στις οποίες επιτρέπεται η δημιουργία των ως άνω διαμορφώσεων ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων, οι προϋποθέσεις δημιουργίας ή τοποθέτησής τους, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται, κατά περίπτωση.

Εκείνος που παραβαίνει την παραπάνω υπουργική απόφαση τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000,00) έως δέκα χιλιάδες (10.000,00) ευρώ. Με τις ίδιες ποινικές κυρώσεις τιμωρείται και εκείνος που δημιουργεί ειδική διαμόρφωση ή τοποθετεί κινητά εμπόδια πριν από την έκδοση της υπουργικής αποφάσεως.»

3. Το τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 52 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

4. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 52 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι μεν παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 που αφορούν τα φορτηγά οχήματα, οι δε παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του δεύτερου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ.»

Άρθρο 47

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 53 αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το μέγιστο όριο των διαστάσεων, του βάρους, του φορτίου και των ανά άξονα επιβαρύνσεων των αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων από αυτά.

β. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων καθορίζονται τα παραπάνω τεχνικά στοιχεία για τα αγροτικά μηχανήματα.

γ. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Ανάπτυξης καθορίζονται τα παραπάνω θέματα για τα μηχανήματα έργων.

δ. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται τα παραπάνω θέματα για τα μοτοποδήλατα, ποδήλατα και χειροκίνητα οχήματα και

ε. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα παραπάνω θέματα για τα ζωήλατα οχήματα.

Η ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία οδηγίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τα παραπάνω τεχνικά στοιχεία γίνεται αντίστοιχα με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και των συναρμόδιων Υπουργών.»

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 53 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων κοινών υπουργικών αποφάσεων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ και με αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα, εκτός των φορτηγών αυτοκινήτων για τα οποία εφαρμόζονται οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 48

Η παράγραφος 5 του άρθρου 54 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού

τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 49

Η παράγραφος 10 του άρθρου 55 αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Αυτός που θέτει στην κυκλοφορία, ως και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 50

Η παράγραφος 7 του άρθρου 56 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα που έλκει ρυμουλκούμενο εκ των ανωτέρω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης που λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 51

Η παράγραφος 2 του άρθρου 57 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί συνδυασμό οχημάτων, που δεν είναι εφοδιασμένος με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 52

Η παράγραφος 5 του άρθρου 58 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί μοτοποδήλατο ή μοτοσικλέτα ή τρίτροχο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, που λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 53

Η παράγραφος 2 του άρθρου 59 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 54

Η παράγραφος 2 του άρθρου 60 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, που λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 55

Η παράγραφος 3 του άρθρου 61 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αγροτικό μηχανήμα, που δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο πιο πάνω σύστημα τροχοπέδησης ή αυτό δεν λειτουργεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 56

Η παράγραφος 3 του άρθρου 62 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί μηχανήμα έργων, που δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα τροχοπέδησης, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό

πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 57

Η παράγραφος 3 του άρθρου 63 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ως άνω φώτα πορείας, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 58

Η παράγραφος 3 του άρθρου 64 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ως άνω φώτα διασταύρωσης, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 59

Η παράγραφος 6 του άρθρου 65 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα φώτα θέσης που προβλέπονται και τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 60

Η παράγραφος 3 του άρθρου 66 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα από τα πιο πάνω ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιο πάνω φώτα που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 61

Η παράγραφος 2 του άρθρου 67 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο πιο πάνω φως πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 62

Η παράγραφος 2 του άρθρου 68 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα πιο πάνω φώτα πέδησης, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 63

Η παράγραφος 3 του άρθρου 69 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα εκ των πιο πάνω, το οποίο έχει φώτα ομίχλης που δεν πληρούν τους όρους του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 64

Η παράγραφος 2 του άρθρου 70 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα, το οποίο έχει φως οπισθοπορείας, που δεν πληροί τους όρους του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 65

Η παράγραφος 3 του άρθρου 71 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα, που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο και το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τους πιο πάνω προβλεπόμενους φωτεινούς δείκτες κατεύθυνσης που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 66

Η παράγραφος 6 του άρθρου 72 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, που δεν έχει τους κατά το άρθρο αυτό προβλεπόμενους αντανakλαστήρες, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 67

Η παράγραφος 2 του άρθρου 73 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα ή συνδυασμό οχημάτων, που δεν είναι εφοδιασμένο με το πιο πάνω προβλεπόμενο ηλεκτρικό σύστημα, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 68

Η παράγραφος 7 του άρθρου 74 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα ως άνω προβλεπόμενα φώτα, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 69

Η παράγραφος 3 του άρθρου 75 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί τρίτροχη μοτοσικλέτα, η οποία δεν είναι εφοδιασμένη με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανakλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 70

Η παράγραφος 2 του άρθρου 76 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανakλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 71

Η παράγραφος 2 του άρθρου 77 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανakλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 72

Η παράγραφος 3 του άρθρου 78 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα εκ των πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα φωτισμού, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 73

Η παράγραφος 3 του άρθρου 79 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα από τα πιο πάνω, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με το προβλεπόμενο σύστημα φωτισμού, που να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, ως και αυτός που παραβαίνει τη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ.»

Άρθρο 74

Η παράγραφος 8 του άρθρου 80 αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 75

1. Η παράγραφος 7 του άρθρου 81 αντικαθίσταται ως εξής :

«7. Τα διαφανή μέρη των αυτοκινήτων, οχημάτων και των ρυμουλκουμένων, τα οποία αποτελούν τμήμα του αμαξώματος αυτών, περιλαμβανομένου και του ανεμοθώρακα, καθώς και οποιουδήποτε εσωτερικού χωρίσματος, επιβάλλεται να είναι κατασκευασμένα κατά τρόπο ώστε, αφ' ενός μεν, σε περίπτωση θραύσης τους, ο κίνδυνος τραυματισμού προσώπων να μειώνεται στο ελάχιστο, αφ' ετέρου δε να είναι ορατός τόσο ο οδηγός όσο και οι επιβαίνοντες αυτού. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται οι προδιαγραφές των μεμβρανών που επιτρέπεται να επικολλώνται στα παράθυρα πίσω από τη θέση του οδηγού - συνοδηγού, όταν το αυτοκίνητο διαθέτει δεξιό καθρέπτη, καθώς και οι περιπτώσεις εκείνες που για ιατρικούς λόγους επιτρέπεται η επικόλληση μεμβρανών σε όλα τα παράθυρα του αυτοκινήτου. Ειδικότερα, τα διαφανή μέρη του ανεμοθώρακα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από τέτοια ύλη, ώστε:

α) η διαφάνεια του ανεμοθώρακα να μην ελαττώνεται με την πάροδο του χρόνου·

β) να μην παραμορφώνουν τις εικόνες των αντικειμένων που φαίνονται δια μέσου του ανεμοθώρακα·

γ) σε περίπτωση θραύσης τους, ο οδηγός να έχει ικανή καθαρή θέα της οδού.»

2. Οι παράγραφοι 26 και 27 του άρθρου 81 αντικαθίστανται ως εξής:

«26. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα, τρίτροχο όχημα, μοτοσικλέτα, μοτοποδήλατο, αγροτικό μηχανήμα ή μηχανήμα έργων, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες ασφαλείας ή συστήματα ή που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, στην περίπτωση δε που δεν είναι εφοδιασμένο με τις ζώνες ασφαλείας που προβλέπονται στην παράγραφο 17 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.

27. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα άλλης κατηγορίας, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους, κατά περίπτωση, μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές ή συστήματα ή που έχει μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές ή συστήματα, που δεν πληρούν τις

απαιτήσεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 76

Η παράγραφος 5 του άρθρου 82 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα, το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.»

Άρθρο 77

Η παράγραφος 4 του άρθρου 83 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού, καθώς και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων υπουργικών αποφάσεων, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ.»

Άρθρο 78

Η παράγραφος 4 του άρθρου 86 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Ο κάτοχος οχήματος, ο οποίος δεν το προσκομίζει για τον τακτικό ή έκτακτο τεχνικό έλεγχο εντός της καθοριζόμενης προθεσμίας, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ. Για τη σχετική παράβαση που αφορά σε φορτηγά οχήματα έχει εφαρμογή η ειδική διάταξη του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 79

Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 87 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αυτός που κυκλοφορεί μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο δεν έχει νόμιμο απογραφεί και ταξινομηθεί, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ και με αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι της απογραφής του σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Για τη σχετική παράβαση που αφορά σε φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 80

1. Στο άρθρο 88, από την παράγραφο 1 διαγράφεται η λέξη «ποδήλατο», από την παράγραφο 2 διαγράφονται οι λέξεις «και τα ποδήλατα» και από την παράγραφο 3 διαγράφονται οι λέξεις «και ποδήλατα».

2. Οι παράγραφοι 4, 5 και 6 του άρθρου 88 αντικαθίστανται ως εξής:

«4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο από αυτό, καθώς και τρίτροχο όχημα ή μοτοσικλέτα, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι έξι (6) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ. Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.

5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί αγροτικό μηχανήμα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο ή μηχανήμα έργων με ή χωρίς ρυμουλκούμενο, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.

6. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί μοτοποδήλατο που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας ή του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει αφαιρεθεί ή έχει λήξει, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ, αυτός δε που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί ζωήλατο όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ.»

Άρθρο 81

Η παράγραφος 3 του άρθρου 89 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ. Για τη σχετική παράβαση που αφορά σε φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 82

1. Στο άρθρο 90 από την παράγραφο 1 διαγράφεται η λέξη «ποδήλατο».

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 90 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Οι διαστάσεις, οι προδιαγραφές, ο τρόπος κατασκευής και η διαδικασία χορήγησης των πινακίδων της προηγούμενης παραγράφου, τα της αντικατάστασης αυτών σε περίπτωση απώλειας, κλοπής, καταστροφής ή φθοράς, τα της χορήγησης πινακίδων για δοκιμαστική ή προσωρινή κυκλοφορία, ο τρόπος και η θέση ανάρτησης, τα των εγγραφών και ενδείξεων επ' αυτών, καθώς και οποιοδήποτε σχετικό θέμα, ρυθμίζονται, για τα αυτοκίνητα, καθώς και για τα τρίτροχα οχήματα και τις μοτοσικλέτες και τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τα αγροτικά μηχανήματα με απόφαση του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, για τα μηχανήματα έργων με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, για τα μοτοποδήλατα με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης και για τα ζωήλατα οχήματα με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.»

3. Η παράγραφος 4 του άρθρου 90 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο όχημα, το οποίο δεν έχει τοποθετημένες και τις δύο πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, οι οποίες έχουν νόμιμα χορηγηθεί, καθώς και εκείνος, ο οποίος κυκλοφορεί άλλης κατηγορίας όχημα, που δεν είναι εφοδιασμένο με κανονικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300,00) ευρώ. Με διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300,00) ευρώ τιμωρείται και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα του οποίου οι πινακίδες δεν είναι, για οποιονδήποτε λόγο, ευκρινώς ορατές ή αναγνωρίσιμες από τεχνικά μέσα βεβαίωσης παραβάσεων ή τοποθετεί επ' αυτών μη αντανakλαστικό υλικό. Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 83

Η παράγραφος 4 του άρθρου 91 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.»

Άρθρο 84

Η παράγραφος 3 του άρθρου 93 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ.»

Άρθρο 85

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 94 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Όποιος οδηγεί αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ή μοτοσικλέτα χωρίς να έχει εκδοθεί νόμιμα στο όνομά του η κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και όποιος οδηγεί ενώ η άδεια του έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί για οποιονδήποτε λόγο. Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.»

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 94 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα της εκπαίδευσης και κατάρτισης των υποψή-

φίων εκπαιδευτών των υποψήφίων οδηγών και οδηγών, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η σύνθεση των εξεταστικών επιτροπών και όλα τα θέματα που αφορούν τον τρόπο εξέτασης για τη χορήγηση άδειας εκπαιδευτή υποψήφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, καθώς και τα των διοικητικών και κυρώσεων για τους παραβάτες των διατάξεων της απόφασης αυτής.»

3. Στο άρθρο 94 προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών και κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφίων οδηγών (ΚΕΘΕΥΟ) αυτοκινήτων, τρίτροχων οχημάτων και μοτοσικλετών.

β) Τα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψήφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και της λειτουργίας σχολών και κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφίων οδηγών (ΚΕΘΕΥΟ) οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

γ) Τα της εκπαίδευσης των εξεταστών και των υποψήφίων οδηγών αυτοκινήτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων και τετράτροχων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση, καθώς και τα της επιμόρφωσης των εξεταστών και των εκπαιδευτών υποψήφίων οδηγών. Στην ίδια απόφαση μπορεί να ορισθεί ότι οι υποδείξεις που δίδονται από τον εξεταστή στον υποψήφιο οδηγό για τις ανάγκες των εξετάσεων και στο πλαίσιο αυτών, για χειρισμούς που αντιβαίνουν στις διατάξεις του παρόντος Κώδικα, είναι υποχρεωτικές για τον υποψήφιο οδηγό.

δ) Τα των διοικητικών κυρώσεων για τους παραβάτες των διατάξεων της απόφασης αυτής.»

Άρθρο 86

Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 95 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί, ενώ η άδεια έχει λήξει, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ. Για τη σχετική παράβαση που αφορά σε φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006.»

Άρθρο 87

Η παράγραφος 2 του άρθρου 96 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που οδηγεί μοτοποδήλατο χωρίς να έχει την κατά περίπτωση άδεια οδήγησης ή όταν αυτή έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 88

Η παράγραφος 3 του άρθρου 97 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που οδηγεί αγροτικό μηχανήμα ή μηχανήμα έργων χωρίς να έχει την κατά περίπτωση άδεια ικανότητας οδηγού ή όταν αυτή έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί, τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) μέχρι τριών (3) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 89

Η παράγραφος 2 του άρθρου 100 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της πιο πάνω παραγράφου τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ.»

Άρθρο 90

Η παράγραφος 2 του άρθρου 101 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού και των υπουργικών αποφάσεων, που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»

Άρθρο 91

Η παράγραφος 3 του άρθρου 102 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20,00) ευρώ.»

Άρθρο 92

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 103 προστίθενται οι παραβάτες των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 3 (P-71 και P-72).

2. Η περίπτωση β' της παραγράφου 4 του άρθρου 103 αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Οχημάτων δημόσιας χρήσης.»

3. Το πέμπτο και έκτο εδάφιο της παραγράφου 5 του άρθρου 103 αντικαθίστανται ως εξής:

«Σε κάθε περίπτωση επιβολής του κατά τις πιο πάνω παραγράφων διοικητικού μέτρου ο οδηγός, κάτοχος ή ιδιοκτήτης υποχρεούται, ειδοποιούμενος εγγράφως από την οικεία Αστυνομική Αρχή, να παραδώσει τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς και την άδεια ικανότητας οδηγού αυτοκινήτου εντός προθεσμίας πέντε (5) ημερών από την ειδοποίηση. Αυτός που δεν συμμορφώνεται με τη διάταξη αυτή τιμωρείται με φυλάκιση ενός (1) έως τριών (3) μηνών. Η εκτέλεση του διοικητικού μέτρου δεν επηρεάζεται από την έκβαση της ποινικής δίκης.»

4. α) Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 103, που προστέθηκε με το άρθρο 43 παράγραφος 4 του ν. 2963/2001, αντικαθίσταται ως εξής:

«Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα P-40), επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες.»

β) Το δεύτερο εδάφιο της ίδιας παραγράφου 8 του άρθρου 103 καταργείται.

Άρθρο 93

Το άρθρο 104 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Στον καταλαμβάνόμενο επ' αυτοφώρω να διαπράττει παραβάσεις, για τις οποίες προβλέπονται διοικητικά πρόστιμα, βεβαιώνεται από το αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο για καθεμία από αυτές. Σε περιπτώσεις συγκρότησης μικτών συνεργειών για τη διαπίστωση συγκεκριμένων παραβάσεων, την ποινή του προστίμου επιβάλλει το κατά περίπτωση αρμόδιο όργανο που παρίσταται κατά τον έλεγχο.

2. Ο παραβάτης έχει δικαίωμα να εμφανισθεί εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών, που αρχίζει από την επίδοση της βεβαίωσης στην Αρχή, στην οποία ανήκει το ανωτέρω όργανο, όπως αυτή προσδιορίζεται στη σχετική βεβαίωση παράβασης, προκειμένου να προβάλει τις αντιρρήσεις του.

Αν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν οι προβληθείσες απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον Προϊστάμενο της Αρχής και καταβάλλεται κατά το ήμισυ εντός δέκα (10) ημερών από της βεβαίωσης της παραβάσεως, εκτός της περίπτωσης της παραγράφου 5 του άρθρου 9 του Κ.Ο.Κ., όπου το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται στο ακέραιο. Η απόφαση με την οποία γίνονται δεκτές οι αντιρρήσεις απαιτείται να είναι πλήρως αιτιολογημένη με αναφορά σε συγκεκριμένα περιστατικά και στοιχεία.

3. Εφόσον παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία των δέκα (10) ημερών, το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται στον δικαιούχο Ο.Τ.Α., χωρίς έκπτωση, εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από την βεβαίωσή του.

4. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται και στην περίπτωση που η παράβαση διαπιστώνεται με τεχνικά ή ηλεκτρονικά μέσα. Τα τεχνικά ή ηλεκτρονικά μέσα, με τα οποία διενεργείται η διαπίστωση παραβάσεων, στους χώρους όπου διεξάγεται η δημόσια κυκλοφορία, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον υπάρχει σχετική προειδοποίηση προς το κοινό με σταθερές ή

κινητές πινακίδες για την ύπαρξη και λειτουργία τους. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται ο τρόπος της τοποθέτησής τους, οι τεχνικές προδιαγραφές αυτών των μέσων, η λειτουργία τους για τη διαπίστωση των παραβάσεων, τα σχετικά με την αξιολόγηση των στοιχείων που συλλέγονται από αυτά και τη βεβαίωση των παραβάσεων, τα σχετικά με τους περιορισμούς που επιβάλλονται στη χρήση τους για τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων όσων υπόκεινται στη δράση τους και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Η έναρξη της διαδικασίας γίνεται με την επίδοση της σχετικής βεβαίωσης της παράβασης.

5. Τα πρόστιμα από τις διοικητικές παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., που δεν καταβλήθηκαν εντός της αναφερόμενης προθεσμίας των δύο (2) μηνών, βεβαιώνονται υποχρεωτικά, εντός χρονικού διαστήματος τριών (3) μηνών, από τον οικείο Ο.Τ.Α., στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. φορολογίας του παραβάτη. Η βεβαίωση των προστίμων αυτών γίνεται με τη σύνταξη και αποστολή χρηματικών καταλόγων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 58 του π.δ. 16/1989 όπως ισχύει, εισάγονται σε Ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Κρατικού Προϋπολογισμού, τα δε εισπραττόμενα ποσά, μετά την αφαίρεση των δαπανών είσπραξης, αποδίδονται κατά τετράμηνο στο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, το οποίο τα διανέμει στους Ο.Τ.Α. με βάση συντελεστές κατανομής, που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης που εκδίδεται ύστερα από πρόταση της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία βεβαιώσεως και επιβολής των διοικητικών προστίμων, η διαδικασία και οι δαπάνες της είσπραξης και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

6. Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων επιβάλλεται συνολικό διοικητικό πρόστιμο, το οποίο αποτελείται από το πρόστιμο που προβλέπεται για τη βαρύτερη παράβαση και, το οποίο επαυξάνεται κατά το ήμισυ των προστίμων, τα οποία προβλέπονται για τις άλλες συντρέχουσες παραβάσεις, κατά τον υπολογισμό που προβλέπεται παραπάνω.

7. Σε περίπτωση διαρκούς παράβασης, το αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο, που τη βεβαιώνει, ορίζει εύλογο χρόνο για την άρση της και αν ο παραβάτης δεν συμμορφωθεί επιβάλλει νέο πρόστιμο, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, μετά από κάθε νέα βεβαίωση της παράβασης.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Δικαιοσύνης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναπροσαρμόζονται τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για παραβάσεις του παρόντος Κώδικα.»

Άρθρο 94

Το άρθρο 105 καταργείται.

Άρθρο 95

Η παράγραφος 4 του άρθρου 107 καταργείται.

Άρθρο 96

Όπου στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αναφέρεται ο όρος «άτομα με ειδικές ανάγκες» ή ο όρος «άτομα με μειωμένη κινητικότητα» αντικαθίσταται από τον όρο «Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ)».

Άρθρο 97

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει ύστερα από τρεις (3)

μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη

συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 17.30', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 26 Ιανουαρίου 2007 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση της υπ' αριθμόν 28/13-11-2006 επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

