**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ B΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 3 Ιουνίου 2025, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.40΄, στην **Αίθουσα** **Γερουσίας** του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθαν σε κοινή συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, υπό την προεδρία της Προέδρου της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, κυρίας Φωτεινής Αραμπατζή, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Προεδρεύουσα των Επιτροπών, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών των Επιτροπών.

Από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βρεττάκος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Κοτίδης Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Κτιστάκης Ελευθέριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λιβανός Μιχαήλ, Λυτρίβη Ιωάννα, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Οικονόμου Βασίλειος, Παππάς Ιωάννης, Σταϊκούρας Χρήστος, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Μουλκιώτης Γεώργιος, Μπιάγκης Δημήτριος, Παρασκευαΐδης Παναγιώτης, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Ζεϊμπέκ Χουσεϊν, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας ημέρα.

Αρχίζει η κοινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης.

Ως προς τον προγραμματισμό των συνεδριάσεων. Η πρόταση του Προεδρείου είναι να συνεχίσουμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου αύριο, Τετάρτη 4 Ιουνίου και ώρα 12:00, με την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και να συνεχίσουμε την επόμενη συνεδρίαση στις 16:00 για την κατ’ άρθρων συζήτηση. Η τέταρτη συνεδρίαση, που θα διατεθεί για τη β’ ανάγνωση, προτείνω να διεξαχθεί την Παρασκευή 6 Ιουνίου και ώρα 10:00 το πρωί. Όλες οι συνεδριάσεις των Επιτροπών θα πραγματοποιηθούν εδώ, στην αίθουσα της Γερουσίας.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό, οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές να προτείνουν τους φορείς που επιθυμούν να κληθούν στην αυριανή συνεδρίαση, προκειμένου οι υπηρεσίες να τους ενημερώσουν αμέσως μετά και εγκαίρως. Θα παρακαλούσα, λοιπόν, οι προτάσεις σας να κατατεθούν όπως γνωρίζετε και γραπτώς στη Γραμματεία ώστε να καταρτιστεί ο σχετικός κατάλογος, τον οποίο θα αναγνώσω κατά τη διάρκεια της σημερινής συνεδρίασης.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Ιωάννης Γιώργος, για την πρότασή του.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καλημέρα κυρία Πρόεδρε, καλημέρα κ. Υπουργέ, καλημέρα σε όλους.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Με συγχωρείτε, κ. Γιώργο. Παρακαλώ, κ. Μεταξά, τι θα θέλατε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής Κ.Ο. «ΚΟΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ»):** Θέλω να εκφράσω τη γνώμη μας για τις συνεδριάσεις που προτείνετε.

Νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σύντομο το χρονικό διάστημα που έχετε θέσει. Καταρχάς, για την κατ’ άρθρον συζήτηση να σας πω ότι καταλαβαίνω. Ωστόσο, κοιτάξτε να δείτε, το νομοσχέδιο κατατέθηκε το Σάββατο και έχει αρκετές αλλαγές σε σχέση με το νομοσχέδιο της Διαβούλευσης. Το κείμενο δε, κ. Υφυπουργέ, έχει αρκετά λάθη. Δεν ξέρω αν τα έχετε δει. Πολλά λάθη.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Με αυτό όμως τώρα, όπως καταλαβαίνετε, προχωράτε σε μια περαιτέρω παρατήρηση πλην των διαδικαστικών.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής Κ.Ο. «ΚΟΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΟΣ»):** Αυτό οδηγεί σε μεγαλύτερη δουλειά και πρέπει να γίνει μελέτη του κειμένου. Δεν ψηφίζεται ως Κώδικας, το καταλαβαίνω, θα έχουμε και τη ψηφοφορία κατ’ άρθρο, ωστόσο θέλουμε περισσότερο χρόνο για να το μελετήσουμε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Σήμερα είναι Τρίτη, σωστά, και την Παρασκευή στις 10:00 είναι η τελευταία συνεδρίαση. Σίγουρα είμαστε με βάση τον Κανονισμό, οπότε έχουν τηρηθεί τα προβλεπόμενα με βάση τον Κανονισμό.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Με συγχωρείτε, κυρία Πρόεδρε, δεν είμαστε με βάση τον Κανονισμό. Δεν ερμηνεύετε τον Κανονισμό σωστά.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Καταρχάς, δεν έχετε τον λόγο, με βάση τον Κανονισμό.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Επί της διαδικασίας, θα ήθελα τον λόγο.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κύριε Καζαμία, έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ. Τον πήρα τώρα με βάση τον Κανονισμό.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Σας τον έδωσα, για την ακρίβεια.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Έχω να σας πω, με βάση τον Κανονισμό, ότι οι προθεσμίες αυτές που προβλέπονται δεν είναι καθόλου με βάση τον Κανονισμό. Οπότε, θα σας παρακαλούσα θερμά να μην δίνετε την ψευδαίσθηση ότι ακολουθείτε ο Κανονισμός. Θεωρούμε ότι οι προθεσμίες είναι πάρα πολύ «σφιχτές» και αναρωτιόμαστε γιατί. Υποψιαζόμαστε ότι αυτό γίνεται διότι έχει συμφωνηθεί με το Υπουργείο μία ημέρα για την Ολομέλεια, χωρίς όμως να την έχει αποφασίσει η Διάσκεψη των Προέδρων. Όπως γνωρίζετε η Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, δηλαδή της νομοθετικής εξουσίας, είναι αρμόδια να τα κάνει αυτά. Συνεπώς, θα έπρεπε να δώσετε περισσότερο χρόνο για να μελετήσουν οι Βουλευτές σωστά τον Κώδικα.

Άρα αυτές οι προθεσμίες, οι οποίες έχουν γίνει ρουτίνα πλέον την τελευταία 2ετία από τότε που εκλεγήκαμε παραβιάζουν τον Κανονισμό συστηματικά. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να προχωρούμε έτσι ωσάν και να μην συμβαίνει τίποτα, ωσάν και αυτή να είναι μια κανονικότητα, δεν είναι κανονικότητα και θέλουμε να αλλάξουν οι ημερομηνίες.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κύριε συνάδελφε έχετε μία διαφορετική εικόνα αντιλαμβάνομαι για τον Κανονισμό, σε κάθε περίπτωση τηρείται απαρεγκλίτως…….

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Τα διαστήματα ανάμεσα στις Επιτροπές πρέπει να είναι μεγαλύτερα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Εάν νομίζετε ότι δεν τηρείτε ο Κανονισμός, να το καταθέσετε κατά την παρέμβαση σας. Επίσης όπως γνωρίζετε η Διάσκεψη των Προέδρων είναι την Πέμπτη ως είθισται, οπότε όλα όσα είπατε για συμφωνίες, όπως καταλαβαίνετε, να μην προτρέχουμε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ο Κανονισμός λέει ότι ανάμεσα στην τρίτη συνεδρίαση και στην τέταρτη συνεδρίαση πρέπει να μεσολαβούν 7 μέρες. Το γνωρίζετε αυτό ή δεν το γνωρίζετε;

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ναι το γνωρίζουμε.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Αν το γνωρίζετε μη δίνετε παραπλανητικές απαντήσεις του τύπου ότι εγώ ερμηνεύω τον Κανονισμό, γιατί εγώ σας λέω ότι υπάρχει και λέτε ότι το γνωρίζετε, άρα παραβιάζετε τον Κανονισμό με αυτά που λέτε….

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Δεν παραβιάζεται ο Κανονισμός

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** και θα ήθελα από τα άλλα κόμματα να τοποθετηθούν επι της διαδικασίας που προβλέπετε, γιατί δεν είναι κανονική η διαδικασία.

 **ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Δεν παραβιάζεται ο Κανονισμός. Ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο έχει ο κύριος Γιώργος για να προτείνει του φορείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Καλημέρα σε όλους.

Για την ακρόαση των φορέων προτείνουμε την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος, την Ένωση Εισαγγελέων Ελλάδος, την ΕΣΑμεΑ, την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, την Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων ΜΚΟ, την Ι.Ο.ΑΣ., την SOS Τροχαία Εγκλήματα, το Ινστιτούτο των Μεταφορών ΕΚΕΤΑ, την ΚΕΔΕ, τον ΟΑΣΑ, τον ΟΣΕΘ, τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδας, την Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των Πεζών, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί, το ΤΕΕ, τον Σύνδεσμο Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων Ελλάδας, το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας ΕΚΑΒ, την Μοτοσικλετιστική Ομοσπονδία Ελλάδος, το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του Μετσόβιου Πολυτεχνείου και τον Σύλλογο Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ).

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νικολαΐδης, επίσης για να προτείνει φορείς.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ίσως κάποια τα επαναλάβω, γιατί δεν συγκράτησα τι έχει πει ο συνάδελφος.

Τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ), το Ινστιτούτο Μεταφορών (ΙΜΕΤ – ΕΚΕΤΑ), το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΤΕΕ, το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, την Ελληνική Αστυνομία - Τροχαία Αστυνομία, την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), τον SOS Τροχαία Εγκλήματα – Πανελλαδικό Σύλλογο, το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς», την Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ), το Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ), το Σωματείο Εργαζομένων ΟΣΥ, το Σωματείο Εργαζομένων ΟΑΣΑ, την Ελληνική Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία, το Ελληνικό Ινστιτούτο Μοτοσυκλέτας «ΜΟΤΟΘΕΣΙΣ», τον Σύλλογο Φίλοι του Ποδηλάτου, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, τον Σύνδεσμο Ελληνικών Γραφείων Μελετών (ΣΕΓΜ) και τον Σύλλογο Μελετητών Ελλάδος (ΣΜΕ).

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Προχωράμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ», κ. Μεϊκόπουλο για τις δικές του προτάσεις.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Εγώ θα επαναλάβω σίγουρα φορείς που έχουν ήδη ακουστεί.

Το Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ), το Σωματείο Οδηγών Ταξί Αττικής (ΣΟΤΑ), το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», τον σύλλογο SOS Τροχαία Εγκλήματα – Πανελλαδικός Σύλλογος, τον Σύλλογο Αστικών Ποδηλατών – Ποδηλατική Κοινότητα, τον Σύλλογο Φίλοι του Ποδηλάτου, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, το Ελληνικό Ινστιτούτο Μοτοσυκλέτας, την Ελληνική Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία, τον Σύλλογο Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων & Ρυμουλκούμενων Τροχοσπίτων Ελλάδος, την ΕΣΑμεΑ και την Ελληνική Λέσχη Αυτοκινούμενων Τροχοσπίτων.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε. Προχωράμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας», κ. Μεταξά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ):** Συμφωνούμε με όσα ακούστηκαν.

Νομίζω δεν ακούστηκε ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών τους οποίους και θέλουμε να κληθούν.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή της Ελληνική Λύση, κ. Κοτίδη.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Καλημέρα σας.

Πάρα πολλοί φορείς θα επαναληφθούν, αλλά δεν πειράζει. Προτείνουμε την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστυνομικών Υπαλλήλων (ΠΟΑΣΥ), την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, την Ελληνική Λέσχη Αυτοκινούμενων Τροχοσπίτων και τον Σύλλογο Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων & Ρυμουλκούμενων Τροχοσπίτων Ελλάδος.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε. Συνεχίζουμε με τις προτάσεις που θα ακουστούν από την Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Θα επαναληφθώ κι εγώ αρκετά.

Τον SOS Τροχαία Εγκλήματα - Πανελλήνιο Σύλλογο, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Πτυχιούχων Μηχανικών Οχημάτων, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΣΕΟ), τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Δημοσιογράφων Αυτοκινήτου Μοτοσυκλέτας, τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, την Ελληνική Ομοσπονδία Αστικής Ποδηλασίας, τον Σύλλογο Μελετητών Δημοσίων Έργων Κεντρικής Μακεδονίας, τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Θάνος Bλαστός, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, το Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί, την ΕΥΘΥΤΑ, το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας Ρόδου, την Πρωτοβουλία ΠΕΖΗ, τον Σύνδεσμο Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων, τον Σύλλογο Αστικών Ποδηλάτων Αττικής, την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, τη Λέσχη Ελλήνων Μοτοσικλετιστών, τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Ελλάδας και τον ΟΣΥ, τις Οδικές Συγκοινωνίες.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ωραία και προχωρούμε με τον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘’ΝΙΚΗ’’, κ. Δελβερούδη.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘’ΝΙΚΗ’’»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί, το Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής, την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστυνομικών Υπαλλήλων, το Πανελλήνιο Σωματείο Δημοτικών Αστυνομικών και την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει για να προτείνει φορείς, ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κ. Καραναστάσης.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Καλημέρα σας κι από μένα. Κι εγώ, ίσως, επαναληφθώ σε κάποια.

Το Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, τον SOS Τροχαία Εγκλήματα – Πανελλήνιο Σύλλογο που αναφέρθηκε πολλές φορές, την Ελληνική Εταιρεία Οδικής Ασφάλειας, το Ινστιτούτο Μεταφορών, την Ομοσπονδία Ταξί, την Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Φορτηγών ΔΧ, Συλλόγους Επαγγελματιών Οδηγών Εκπαιδευτών Οδήγησης, την Ελληνική Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία και τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Ιωάννης Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Η δική μας πρόταση είναι για τη Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας, το ΥΜΕΤ, τον Σύλλογο Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων και Ρυμουλκούμενων Τροχοσπίτων Ελλάδος ΣΕΑΡΤΕ, τον Σύλλογο Ελλήνων Κοινωνιολόγων (ΣΕΚ), τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Πτυχιούχων Μηχανικών Οχημάτων, την Ομοσπονδία Ταξί ΣΑΤΑ, τις ενώσεις των Αστικών και Υπεραστικών Συγκοινωνιών ΟΑΣΑ, ΟΣΕΘ, ΚΤΕΛ και την ΕΣΑμεΑ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Έχει ζητήσει τον λόγο για να προτείνει φορείς και ο ανεξάρτητος Βουλευτής, κ. Χουρδάκης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΧΟΥΡΔΑΚΗΣ:** Πρόεδρε, σας παρακαλώ, θέλω να προσκληθούν - εκτός όσων έχουν ήδη ακουστεί - το Σωματείο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής του Νότιου Τομέα Αττικής, το οποίο, επίσης, εκπροσωπεί και τη Βόρεια Αθήνα τη Δυτική Αθήνα και την Ανατολική Αττική. Περίπου 300 μέλη-σχολές οδηγών, οι οποίοι δεν εκπροσωπούνται στην αντίστοιχη Ομοσπονδία, έχουν συνεννοηθεί μεταξύ τους, να τους εκπροσωπήσει ο κ. Χασούρης. Θα σας το στείλω και γραπτώς.

Επίσης, σε ό,τι αφορά όσα ακούστηκαν για τις προθεσμίες, θα ξέρετε ότι ο Κανονισμός δεν αφορά αυτά που περιγράφηκαν και, προφανώς, δεν είμαστε βάσει του Κανονισμού, αλλά είμαστε με fast track διαδικασίες.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Επειδή υποδεικνύετε στο Προεδρείο «τι λέει ο Κανονισμός», σας υποδεικνύω, λοιπόν, κι εγώ να διαβάσετε προσεκτικότερα το άρθρο 90 του Κανονισμού. Ευχαριστούμε πολύ.

Εισερχόμαστε, τώρα, στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Όποιος συνάδελφος επιθυμεί, εκτός από τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές να λάβει τον λόγο μετά την τοποθέτηση των Εισηγητών, παρακαλώ να ενημερώσει τη Γραμματεία.

Τον λόγο έχει για 15 λεπτά ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Ιωάννης Γιώργος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Αξιότιμη κυρία Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, είναι για μένα ξεχωριστή τιμή και βαθιά προσωπική στιγμή η δυνατότητα που μου δίνεται σήμερα, να παρουσιάσω ένα νομοθέτημα που δεν αφορά μόνο κανόνες και διατάξεις, αλλά ζωές, συνείδησης και καθημερινότητες. Το παρόν νομοσχέδιο δεν είναι, απλώς, μια θεσμική παρέμβαση, είναι μια προσπάθεια να αλλάξουμε νοοτροπίες, να θέσουμε προτεραιότητες και να διαμορφώσουμε ένα νέο πολιτισμό οδικής συμπεριφοράς, έναν πολιτισμό που δε συμβιβάζεται με την αδιαφορία και την απώλεια.

Κυρίες και κύριοι, στεκόμαστε σήμερα μπροστά σε ένα ζήτημα που μας αφορά όλους, ένα ζήτημα που δε γνωρίζει ηλικίες, επαγγέλματα ή κοινωνικές τάξεις. Το γεγονός ότι συνεχίζουμε να θρηνούμε ανθρώπινες ζωές στην άσφαλτο καθιστά επιτακτική τη λήψη επιπρόσθετων μέτρων. Χρειαζόμαστε μια πιο αποτελεσματική και στοχευμένη πολιτική που να βασίζεται όχι μόνο στην καταστολή, αλλά στην πρόληψη, στην εκπαίδευση, στη διαμόρφωση κουλτούρας υπευθυνότητας. Η Πολιτεία έχει χρέος -και αυτό είναι αδιαπραγμάτευτο- να διασφαλίσει ότι κανένας θάνατος στους δρόμους δε θα θεωρείται αναπόφευκτος, ότι η ανθρώπινη ζωή δεν είναι στατιστικό σε κάποιο πίνακα, αλλά ο πυρήνας κάθε δημόσιας πολιτικής.

Συνεπώς έχουμε συλλογική ευθύνη. Έχουμε ευθύνη να επενδύσουμε σε πολιτικές που σώζουν ζωές, που ενισχύουν τη συνοχή της κοινωνίας μας, που κάνουν τους δρόμους ασφαλείς για όλους, για τον οδηγό, για τον πεζό, για το παιδί στο σχολικό, τον ηλικιωμένο που διασχίζει τη διάβαση. Η οδική ασφάλεια δεν είναι απλώς ένας τεχνικός όρος, είναι δείκτης πολιτισμού, είναι δείκτης σεβασμού στον άνθρωπο, είναι δείκτης ποιοτικής διακυβέρνησης. Όλοι γνωρίζουμε πως η «μάχη» για την οδική ασφάλεια δεν κερδίζεται μόνο με νόμους ή πρόστιμα, κερδίζεται με παιδεία, κερδίζεται με ενημέρωση, κερδίζεται με σεβασμό στη ζωή, τη δική μας ζωή και των γύρω μας.

Τα τροχαία ατυχήματα εξακολουθούν να αποτελούν μια από τις πιο σύνθετες και επείγουσες προκλήσεις για τη δημόσια πολιτική στη χώρα μας. Πρόκειται, για ένα ζήτημα με έντονο ανθρωπιστικό, κοινωνικό και οικονομικό αποτύπωμα που αγγίζει κάθε οικογένεια, κάθε πολίτη. Αν θέλουμε μια κοινωνία ασφαλή, ανθρώπινη και πολιτισμένη, τότε η οδική ασφάλεια οφείλει να είναι πολιτική προτεραιότητα «πρώτης γραμμής». Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες μελέτες και αναλύσεις ορισμένα από τα κύρια αίτια των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα είναι η υπερβολική ταχύτητα και η παραβίαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, η χρήση των κινητών και των οθονών και η απόσπαση προσοχής του οδηγού, η μη τήρηση των τυπικών κανόνων παθητικής ασφάλειας, η χρήση ζώνης, κράνους, ο έλεγχος του οχήματος πριν από τη χρήση, η χρήση εξαρτησιογόνων ουσιών και η κατανάλωση αλκοόλ, η κατάσταση του οδικού δικτύου και η πλημμελής συντήρηση και σήμανση των δρόμων, η ανεπαρκής εκπαίδευση και ενημέρωση, η επικαιροποίηση των γνώσεων περί οδικής ασφάλειας και πρόληψης, η ελλιπής προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, η συμπεριφορά του οδηγού η οποία και αποτελεί την κύρια αιτία για το 65% έως και 95% των τροχαίων περιστατικών.

Η Ελλάδα εξακολουθεί να καταγράφει υψηλά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων και θυμάτων σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Παρά την αισθητή βελτίωση που έχει σημειωθεί την τελευταία 10ετία χάρη τόσο στις στοχευμένες πολιτικές όσο και σε εκτεταμένα έργα υποδομής και αναβάθμισης του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα με την παράδοση της Εγνατίας και της Ιόνιας Οδού, αλλά και τις παρακάμψεις ορεινών σχηματισμών μέσα από σύγχρονους αυτοκινητόδρομους, καθώς και στη σημαντική αναβάθμιση της συμπεριφοράς των σύγχρονων οχημάτων και των πλοηγικών συστημάτων που διαθέτουν, ένα σημαντικό τμήμα ατυχημάτων εξακολουθεί να αφορά νέους κυρίως ανθρώπους. Τα πιο πρόσφατα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το 2024 δείχνουν ότι την περίοδο 2013 - 2022 υπήρξε μείωση 13,4% στα τροχαία ατυχήματα, 25,6% στους θανάτους, 45,2% στους βαριά τραυματίες και 14,3% στους ελαφρά τραυματίες. Το 2022 πάνω από 20.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ και οι πλέον ευάλωτες κατηγορίες ήταν οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές.

Η εικόνα της χώρας μας σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ιδιαίτερα ανησυχητική και σύμφωνα με τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η Ελλάδα κατατάσσεται στην 6η χειρότερη θέση όσον αφορά τους θανάτους από τροχαία δυστυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκων. Είναι σαφές επίσης ότι υπάρχουν σημαντικές, αρνητικές επιπτώσεις στην παραγωγική ικανότητα των νέων θυμάτων ενώ το σύστημα υγείας καλείται να ανταποκριθεί υπό δύσκολες συνθήκες στην ανάγκη εφαρμογής μακροχρόνιων πρωτοκόλλων θεραπείας για την αποκατάσταση των τραυματισμών. Ο ευρωπαϊκός μέσος όρος θανάτων από τροχαία ανέρχεται περίπου σε 46 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων, στην Ελλάδα όμως ο αντίστοιχος δείκτης παραμένει σημαντικά υψηλότερος αγγίζοντας τους 65 θανάτους ανά εκατομμύριο, κατατάσσοντας τη χώρα μας μεταξύ των λιγότερο ασφαλών στην Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Βασικές παραβάσεις, θα έλεγε κάποιος πως είναι, η χρήση του κινητού τηλεφώνου, 3η αιτία πρόκλησης τροχαίας σύγκρουσης στην Ελλάδα για το 2024, που αφορά την απόσπαση της προσοχής του οδηγού.

Επιπλέον είναι η μη χρήση κράνους, από τους 646 νεκρούς από τροχαίες συγκρούσεις το 2023 οι 250 μετέβαιναν σε δίτροχα, ποσοστό 38,7%. Το 2023 στην Ελλάδα δήλωσε ότι χρησιμοποιεί κράνος το 80,3% των οδηγών, το αντίστοιχο ποσοστό στην Ευρώπη είναι 97%. Κράνος δήλωσε ότι χρησιμοποιεί το 65,5% των συνεπιβατών έναντι 94,4% στην Ευρώπη.

Η μη χρήση ζώνης, το 25% των θανάτων από τροχαία στην Ευρωπαϊκή Ένωση σχετίζονται με τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας. Η χρήση της στην Ελλάδα είναι χαμηλότερη από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, 19.800 θάνατοι από τροχαίες συγκρούσεις στην ΕΕ, το 25% σχετίζονταν με το αλκοόλ, αντίστοιχο το ποσοστό και στην Ελλάδα. Οι πιο θανατηφόρες ώρες του Σαββατοκύριακου είναι τα ξημερώματα της Κυριακής -δηλαδή οι συγκρούσεις επιστροφής από το Σάββατο βράδυ- είναι η πιο θανατηφόρα μέρα της εβδομάδας με 106 νεκρούς. Τις μεταμεσονύκτιες ώρες και τις πρώτες πρωινές η αναλογία συγκρούσεων θανάτου χειροτερεύει δραματικά.

Η παραβίαση του ορίου ταχύτητας. Υπέρβαση πάνω από τα 50 χιλιόμετρα, 338.419 παραβάσεις το 2024. Η πιο συχνή παράβαση που καταγράφηκε στην Ελλάδα για το 2024. Παράβαση ορίου ταχύτητας οι γνωστές κόντρες ή ταχύτητα άνω των 200 χιλιομέτρων, το καλοκαίρι του 2024 στην Αττική βεβαιώθηκαν 17.835 παραβάσεις σχετικές με αυτοσχέδιους αγώνες.

Τέλος, έρχονται να συμπληρώσουν τη λίστα των παραβιάσεων η παραβίαση σηματοδότη, 18.612 παραβάσεις για το 2024, 525 καταγεγραμμένα τροχαία το 2023, η παραβίαση του σήματος «STOP», η οδήγηση χωρίς δίπλωμα και παραβάσεις που βεβαιώθηκαν για στέρηση άδειας ικανότητας οδηγού 79.549 συνολικά.

Συνεπώς, αντιλαμβανόμαστε πως η Ελλάδα απέχει πολύ από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο νεκρών ανά εκατομμύριο από τροχαία, όταν ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 46 και στην Ελλάδα είναι 61. Οι αριθμοί όμως από μόνοι τους δεν αρκούν. Πίσω από κάθε στατιστική υπάρχει μια ανθρώπινη ιστορία, μια οικογένεια που δοκιμάζεται, ένα παραγωγικό δυναμικό που χάνεται.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό των θυμάτων αφορά νέους ανθρώπους, γεγονός που υπονομεύει τον οικογενειακό προγραμματισμό, τη δημογραφική προοπτική και την αναπτυξιακή δυναμική της χώρας, υπάρχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην παραγωγική ικανότητα των νέων θυμάτων, ενώ το σύστημα υγείας καλείται να ανταποκριθεί υπό δύσκολες συνθήκες στην ανάγκη εφαρμογής μακροχρόνιων πρωτοκόλλων θεραπείας για την αποκατάσταση των τραυματισμών. Καθίσταται, λοιπόν, επιτακτική η λήψη επιπρόσθετων μέτρων και η χάραξη πιο αποτελεσματικής και στοχευμένης πολιτικής στον τομέα της οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στόχος αυτού του νομοσχεδίου είναι σαφής, να διασφαλίσουμε τη συμμόρφωση των οδηγών, να επιβάλλονται ποινές που είναι δίκαιες και αναλογικές ως προς τη σοβαρότητα και την επικινδυνότητα κάθε παράβασης και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται η είσπραξη των προβλεπόμενων προστίμων.

Σε ό,τι αφορά το σκέλος των ποινών, αυτές στοχεύουν κυρίως τον ίδιο τον οδηγό, με μέτρα όπως το χρηματικό πρόστιμο ή η αφαίρεση της άδειας οδήγησης και όχι στο όχημα, αφού αυτό μπορεί να χρησιμοποιείται από περισσότερα του ενός πρόσωπα. Δεν είναι, λοιπόν, δίκαιο να τιμωρείται το μέσο όταν αυτός που πρέπει να ελεγχθεί και να αναλάβει την ευθύνη είναι ο ίδιος ο άνθρωπος που βρίσκεται πίσω από το τιμόνι. Οι ποινές δεν είναι οριζόντιες, πρέπει να είναι ανάλογες με τη βαρύτητα της κάθε παράβασης, γι’ αυτό και ταξινομούνται ανάλογα με την επικινδυνότητα. Άλλες είναι οι παραβάσεις που μπορεί να προκαλέσουν σοβαρό τροχαίο, όπως η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη, η υπερβολική ταχύτητα, η επικίνδυνη προσπέραση, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και άλλες εκείνες που είναι σαφώς λιγότερο επικίνδυνες, όπως μια παράνομη στάθμευση ή η έλλειψη των απαραίτητων εγγράφων κατά την οδήγηση.

Επιπλέον προβλέπεται ένα σύστημα κλιμάκωσης για τους οδηγούς που επανειλημμένα παρανομούν. Θέλουμε να υπάρξει συνέπεια, όχι μόνο στον έλεγχο αλλά και στην εφαρμογή, και γι’ αυτό ορίζουμε σαφώς τον τρόπο πληρωμής των προστίμων ώστε να γίνεται με απλό και λειτουργικό τρόπο χωρίς να ταλαιπωρείται ο πολίτης με γραφειοκρατικές διαδικασίες.

Ταυτόχρονα, προχωρούμε σε μια χρήσιμη παρέμβαση, τη μείωση του ανώτατου ορίου ταχύτητας από τα 50 στα 30 χιλιόμετρα την ώρα εντός κατοικημένων περιοχών, εκτός και αν προβλέπεται διαφορετικά με ειδική σήμανση. Είναι μια ρύθμιση που αναμένεται να συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στις πόλεις, εκεί όπου κυκλοφορούν κατά κύριο λόγο οι πιο ευάλωτοι χρήστες της οδού, πεζοί, ποδηλάτες, χρήστες ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων και μοτοσικλετιστές. Σε αυτούς τους χρήστες, βέβαια, εντάσσονται και παιδιά και μετακινούμενοι με καρότσια και ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνετε για όλους αυτούς, αφού η ανάγκη της ασφάλειάς τους είναι αυξημένη και απαιτεί ειδικές ρυθμίσεις.

Θα ήθελα, επίσης, να επισημάνω ότι η παρουσία της τεχνητής νοημοσύνης προβλέπεται να παίξει ουσιαστικό και καθοριστικό ρόλο στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα στις διατάξεις που αφορούν την κυκλοφορία λεωφορείων χωρίς οδηγό, βλέπουμε ξεκάθαρα τη χρήση τεχνολογιών που βασίζονται στην τεχνητή νοημοσύνη, όπως η αυτόνομη πλοήγηση, η αναγνώριση του περιβάλλοντος και η λήψη αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο. Παράλληλα, η απομακρυσμένη παρακολούθηση αυτών των οχημάτων μέσω αισθητήρων, καμερών και μικροφώνων, δείχνει ότι αξιοποιούνται συστήματα που αναλύουν δεδομένα και ανιχνεύουν περιστατικά αυτόματα. Συνεπώς, μπορούμε να πούμε πως ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας στην πράξη «ανοίγει το δρόμο» για την είσοδο της τεχνητής νοημοσύνης στη ρύθμιση και στον έλεγχο της κυκλοφορίας.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας δεν είναι απλώς ένα τεχνικό πρόβλημα, είναι πολιτικό, ηθικό και κοινωνικό, είναι δείκτης του πολιτισμού μας, της ευθύνης μας απέναντι στους πολίτες και της αποτελεσματικότητας, αν θέλετε, της διακυβέρνησης που προσφέρουμε. Χρειαζόμαστε ένα εθνικό σχέδιο για την οδική ασφάλεια, με διατομεακή συνεργασία, με ενίσχυση της Τροχαίας, με ασφαλείς υποδομές, με ουσιαστικό έλεγχο και πρόληψη, αλλά, πρωτίστως, με επένδυση στον άνθρωπο.

Όλοι γνωρίζουμε ότι η «μάχη» για την οδική ασφάλεια δε θα κερδηθεί μόνο με αυστηροποίηση ποινών, θα κερδηθεί με συνείδηση, με εκπαίδευση από το σχολείο, με καμπάνιες που δεν απευθύνονται απλώς στη λογική αλλά στην καρδιά και στη συμπεριφορά των πολιτών. Θα κερδηθεί όταν κάθε παιδί μαθαίνει να περνά με ασφάλεια το δρόμο και κάθε ενήλικας καταλαβαίνει ότι η ταχύτητα, η απερισκεψία και η κακή στιγμή, μπορούν να καταστρέψουν ζωές.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών προχωρά με σχέδιο, με αποφασιστικότητα και με ευθύνη. Επενδύει σε νέες υποδομές, έξυπνα συστήματα μεταφορών, καλύτερη σήμανση και φωτισμό. Επενδύει στην εκπαίδευση, στην πρόληψη και σε πιο αυστηρούς ελέγχους. Διεκδικούμε μια νέα οδική κουλτούρα με σεβασμό στο συνάνθρωπο, με ευθύνη απέναντι στον εαυτό μας, με αξιοπρέπεια στους δρόμους. Δεν είναι εύκολο αλλά είναι αναγκαίο. Σας καλώ λοιπόν να στηρίξουμε όλοι μαζί το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, γιατί η ανθρώπινη ζωή είναι αδιαπραγμάτευτη και η ευθύνη είναι κοινή, γιατί η οδική ασφάλεια είναι ζήτημα ζωής και ευθύνης και πρέπει να είναι η υπέρτατη εθνική προτεραιότητα.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Αναστάσιος Νικολαΐδης, για 15 λεπτά.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι δεν υπάρχει άνθρωπος, όχι μόνο εντός της αίθουσας αλλά σε οποιοδήποτε σημείο της χώρας, που να μην πιστεύει ότι τα τροχαία δυστυχήματα και η απώλεια ζωής των συνανθρώπων μας είναι μια αληθινή τραγωδία. Δεν χρειάζεται ανάλυση αριθμητικών δεδομένων για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος, ούτε και παράθεση συγκριτικών στοιχείων με άλλες χώρες ή με τον μέσο όρο της ΕΕ για να κατανοήσουμε τη σοβαρότητα του θέματος. Τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν την κύρια αιτία απώλειας των νέων. Η απώλεια συμπολιτών μας στην άσφαλτο είναι σε καθημερινό επίπεδο μία τρομακτική πραγματικότητα και γι’ αυτό οφείλουμε να λάβουμε κάθε απαραίτητη πρωτοβουλία για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η υπερβολική ταχύτητα, η παραβίαση του σήματος «STOP» και του κόκκινου σηματοδότη, η χρήση του κινητού, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων ουσιών και οι επικίνδυνοι ελιγμοί είναι οι βασικές αιτίες των τροχαίων και οφείλουμε να έχουμε σε πρώτο πλάνο τρόπους αντιμετώπισης των συγκεκριμένων συμπεριφορών.

Ένα από τα εργαλεία που υπάρχουν για την αύξηση της οδικής ασφάλειας είναι και ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, χωρίς βέβαια να είναι το μόνο. Ο υπάρχων ΚΟΚ συντάχθηκε το 1999 και από τότε έχουν γίνει μικρές τροποποιήσεις. Είναι προφανές ότι θα πρέπει να υπάρξουν αλλαγές καθώς έχουν περάσει πάνω από δυόμισι δεκαετίες. Είναι εύλογο ότι οι συνθήκες και τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Σε αυτό το πλαίσιο εισάγεται σήμερα προς επεξεργασία στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου από κοινού με την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Τα ερωτήματα που προκύπτουν αφορούν συνολικά το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Ο νέος ΚΟΚ ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και μπορεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα των πολιτών και των τοπικών κοινωνιών; Βελτιώνει την οδική ασφάλεια; Συμβάλλει στη βελτίωση των συνθηκών που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους οδηγοί και πεζοί; Μπορεί να δώσει λύσεις σε μείζονα προβλήματα όπως το κυκλοφοριακό ή η στάθμευση; Αυτά είναι τα ερωτήματα που πρέπει να έχουμε στις σκέψεις μας κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων για τον νέο ΚΟΚ, έχοντας όμως παράλληλα στο μυαλό μας και το γεγονός ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν μπορεί από μόνος του να επιφέρει αύξηση της οδικής ασφάλειας και μείωση των τροχαίων. Χρειάζεται ένα πλέγμα ενεργειών για τις οποίες πρέπει να υπάρχει ανάλογη αποφασιστικότητα.

Ένα βασικό ζήτημα αφορά την αστυνόμευση και την τήρηση όσων προβλέπονται από τη νομοθεσία καθώς όσο αυστηρές προβλέψεις και να υπάρχουν, χωρίς έλεγχο θα καταστούν ουσιαστικά ανεφάρμοστες. Το τρίπτυχο είναι πρόληψη - έλεγχος - καταστολή και πρέπει έμφαση να δίνεται σε κάθε μέρος. Παρά λοιπόν τα όποια στοιχεία παρουσιάζονται περί αύξησης του αριθμού των ελέγχων, η εικόνα στην κοινωνία είναι η ελλιπής αστυνόμευση. Οι έλεγχοι δεν επαρκούν και δεν μπορούν να λειτουργήσουν έτσι όπως λειτουργούν αυτή τη στιγμή, αποτρεπτικά. Εν τάχει να αναφέρω ότι, με τις συνεχείς αποσπάσεις των αστυνομικών από το ένα μέρος στο άλλο και στη συνέχεια νέες αποσπάσεις για να καλυφθούν προηγούμενα κενά, είναι πολύ λογικό να υπάρχει έλλειψη αστυνόμευσης, καθώς οι αστυνομικοί κάνουν βόλτες ανά την Ελλάδα αντί να επιτελούν το έργο τους.

Επιπλέον, για την αύξηση της οδικής ασφάλειας απαιτούνται και οι κατάλληλες οδικές υποδομές, όπως φυσικά και οι συντηρήσεις στο οδικό δίκτυο με την κατάλληλη σήμανση, τις διαγραμμίσεις και τα στηθαία. Επίσης είναι απαραίτητη η ένταξη μαθήματος οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης. Άλλα μέτρα που μπορούν να συμβάλλουν είναι η περαιτέρω ενεργοποίηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για σύνταξη επίκαιρων κυκλοφοριακών μελετών που θα καλύπτουν τα σύγχρονα δεδομένα, καθώς και η επένδυση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ώστε να κινούνται λιγότερα οχήματα στους δρόμους. Όσον αφορά τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, η κατάσταση είναι τραγική και χρειάζονται πραγματικές τομές για να υπάρξει βελτίωση σε όσα αναγκάζονται να βιώνουν συμπολίτες μας και όχι επικοινωνιακές προσεγγίσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι είμαστε σήμερα εδώ για να συζητήσουμε το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και πραγματικά θα έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον να ενημερωθούμε για τον τρόπο με τον οποίο προέκυψαν οι προτεινόμενες αλλαγές. Υπήρχαν επιστημονικές έρευνες και κυκλοφοριακές μελέτες; Αξιοποιήθηκαν θετικά παραδείγματα από το εξωτερικό; Υιοθετήθηκαν διαπιστωμένα καλές πρακτικές; Καταγράφηκαν δεδομένα και αξιολογήθηκαν ώστε να αποτελέσουν μέρος μιας στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας με ορίζοντα τις επόμενες δεκαετίες; Αποφεύχθηκαν οι αποσπασματικές προσεγγίσεις και αντιμετωπίστηκαν οι υφιστάμενες ανάγκες συνολικά; Πρόκειται για ένα συνεκτικό και ολοκληρωμένο νομοθέτημα, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση, το οποίο καλλιεργεί την οδική κουλτούρα στη χώρα μας;

Τα δεδομένα τα οποία έχουμε στη διάθεσή μας μέχρι στιγμής, είναι αλήθεια ότι μας προβληματίζουν. Πρώτα απ’ όλα, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας τέθηκε σε διαβούλευση πριν από περίπου 6 μήνες και έρχεται προς ψήφιση μετά από πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα και ενώ παράλληλα υπήρξε αλλαγή στην ηγεσία του Υπουργείου. Μάλιστα ενώ τέθηκαν προς διαβούλευση 106 άρθρα, τελικά κατατέθηκε στη Βουλή σχέδιο νόμου με 129 άρθρα, 10 επιπλέον για τον ΚΟΚ και 1 ακόμα Μέρος με λοιπές διατάξεις οι οποίες δεν έχουν μεταξύ τους συνοχή.

Αναμένουμε με πραγματικό ενδιαφέρον τις νομοθετικές βελτιώσεις, καθώς τα λάθη που υπάρχουν είναι αρκετά και σημαντικά. Παραδείγματος χάρη, στο Μέρος Δ΄ σχετικά με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις, υπάρχει αναφορά στην Κοινή Υπουργική Απόφαση για μάθημα οδικής κυκλοφορίας, το οποίο όμως δεν αναφέρεται στο νομοσχέδιο, όπως επίσης υπάρχουν μεταβατικές διατάξεις που δεν παραπέμπουν πουθενά. Δυστυχώς αυτή η προχειρότητα γεννά προβληματισμό και επιτείνει την ανησυχία μας. Επίσης προβληματικές είναι και οι εκθέσεις που συνοδεύουν το σχέδιο νόμου, καθώς παραπέμπουν σε λάθος αριθμό άρθρων.

Συνεπώς, οφείλετε να μας ενημερώσετε για το αν σκοπεύετε να φέρετε τροπολογίες που θα σχετίζονται με ζητήματα οδικής ασφάλειας και θα αφορούν νομοθετικές παρεμβάσεις άλλων Υπουργείων. Είναι προφανές ότι εφόσον όλοι επιθυμούμε το βέλτιστο αποτέλεσμα, τότε θα πρέπει να ενημερωθούμε εγκαίρως ώστε να έχουμε επαρκές χρονικό διάστημα για να καταθέσουμε και τις δικές μας προτάσεις, όπως για παράδειγμα μια πρόταση που οφείλετε να λάβετε σοβαρά υπόψη είναι και ο μηδενισμός του ΦΠΑ για την προμήθεια κράνους και εξοπλισμού προστασίας. Το 2019 μειώθηκε στο 13% και στη συνέχεια υπήρξαν δηλώσεις κυβερνητικών στελεχών για τον μηδενισμό του. Ελπίζουμε να κατανοήσετε τη σημασία της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας και να την υιοθετήσετε. Είναι χρέος μας να εξαντλήσουμε κάθε περιθώριο ώστε οι συμπολίτες μας να προμηθεύονται απαραίτητο εξοπλισμό για την προστασία τους. Είναι γνωστό το σύνθημα «το κράνος σώζει ζωές» και ακριβώς γι’ αυτό τον λόγο τα όποια έσοδα του κράτους πρέπει να περάσουν σε δεύτερη μοίρα. Από την άλλη θεωρούμε ότι η ανάθεση του ελέγχου για χρήση κράνους από όσους πωλούν καύσιμα, τέθηκε εκτός ατζέντας και δεν θα επανέλθει. Συζητήθηκε κατά την περίοδο της διαβούλευσης, υπήρξε και σχετική ενημέρωση στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, όμως θεωρούμε ότι δεν πρέπει να προχωρήσει, καθώς ουσιαστικά το ζήτημα με τη χρήση κράνους είναι ένα ακόμα θέμα ελέγχου και για αυτό τον έλεγχο υπάρχουν ήδη αρμόδια κρατικά όργανα, εκτός αν επιθυμείτε να φτάσουμε στο σημείο αντί να γίνονται έλεγχοι στους δρόμους για τους οδηγούς των μηχανών για το αν φοράνε κράνος ή όχι, να γίνονται έλεγχοι στα βενζινάδικα για το αν οι βενζινοπώλες ελέγχουν τους οδηγούς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου μερικά σχόλια για βασικές αλλαγές που φέρνει το νομοσχέδιο στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για να γίνει αντιληπτό από όλους τους συναδέλφους και ειδικά από την ηγεσία του Υπουργείου ότι το περιεχόμενο έχει προβληματικά στοιχεία και θα χρειαστούν τροποποιήσεις για να μπορεί να είναι λειτουργικό και να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Πρώτα απ’ όλα, όσον αφορά το νέο όριο ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων είναι πραγματικά εντυπωσιακό το γεγονός ότι χρειάστηκαν 4 χρόνια για να υλοποιηθεί κάτι που εξαγγέλθηκε για πρώτη φορά το 2021. Ωστόσο, σχετικά με το περιεχόμενο της ρύθμισης, θα πρέπει να διευκρινιστεί τι θα ισχύει σε δρόμους που η μία λωρίδα χρησιμοποιείται ως ζώνη στάθμευσης. Τι θα συμβαίνει σε αυτούς τους δρόμους; Επίσης, απαιτείται ειδική μέριμνα και σαφής νομοθετική πρόβλεψη για μειωμένο όριο ταχύτητας σε περιοχές με μεγάλη ροή πεζών ειδικά παιδιών, όπως είναι τα σχολεία, τα πάρκα, οι παιδικές χαρές και οι αθλητικές εγκαταστάσεις. Όπως επίσης στο θέμα της διήθησης των δικύκλων χρειάζεται ειδική μέριμνα. Όταν η διήθηση γίνεται ανάμεσα σε οχήματα και πεζοδρόμια καθώς μπορεί να προκύψει κίνδυνος για τους πεζούς.

Επιπλέον, δεν γίνεται να μην αναφέρουμε πως σε σχέση με την αρχική ρύθμιση που κατατέθηκε προς διαβούλευση υπάρχουν τεράστιες διαφορές. Όσον αφορά το μείζον ζήτημα με τη χρήση των λεωφορειόδρομων από τα ταξί, εμείς κύριε Υπουργέ δεν πρόκειται να κρυφτούμε. Πρώτα απ’ όλα οφείλετε ξεκάθαρες απαντήσεις για τη στάση της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου και γιατί άλλαξε ο σχεδιασμός από την παρούσα. Κυρίως όμως αναμένουμε ενημέρωση για τα δεδομένα που οδήγησαν στην υιοθέτηση αυτής της ρύθμισης. Εμείς, ως ΠΑΣΟΚ, προτείνουμε την εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης από επιστημονικό φορέα που θα λάβει υπόψη όλα τα δεδομένα, στη συνέχεια πιλοτική εφαρμογή με μακρά χρονική περίοδο ώστε να καλύπτονται ακόμη και ειδικές περίοδοι και τέλος απόφαση από επιστημονική επιτροπή για να υπάρξει η κατάλληλη νομοθέτηση. Όπως επίσης ζητάμε διευκρινίσεις και για την πρόβλεψη στο σχέδιο νόμου για τα ηλεκτρικά ταξί που θα επιτρέπεται να κινούνται στο λεωφορειόδρομο. Η ερώτηση είναι, αυτά δεν θα εμποδίζουν την κίνηση των λεωφορείων; Ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα αφορά τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα. Δίνεται η δυνατότητα κίνησής τους με 25 χιλιόμετρα σε δρόμους όπου τα υπόλοιπα οχήματα θα κινούνται με όριο 50. Πρόκειται για σοβαρό θέμα ασφάλειας. Επιπροσθέτως, θα πρέπει να εξεταστεί η θέσπιση ενός διπλώματος μικρο-κινητικότητας ώστε να έχουν ένα επιπλέον επίπεδο εκπαίδευσης οι χρήστες τους που αυτοί οι χρήστες μπορεί να είναι 12 ή 15 ετών. Είναι επίσης σημαντικό να μπει μια τάξη στη στάθμευση των ηλεκτρικών οχημάτων ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα. Ο Δήμος Αθηναίων ορθώς αναλαμβάνει σχετική πρωτοβουλία, όμως σίγουρα χρειάζεται να παρέμβει και το Υπουργείο.

Αναφέρθηκα εν συντομία σε κάποια ζητήματα που προκύπτουν και αφορούν άρθρα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τα οποία ξεχωρίζουν. Είμαι βέβαιος ότι στις επόμενες συνεδριάσεις θα έχουμε την ευκαιρία να αναπτύξουμε ακόμη περισσότερο τις θέσεις μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η μεταρρύθμιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν πρέπει να είναι απλώς μια άσκηση πολιτικής νομοθέτησης με έμφαση στις κυρώσεις, αλλά θα πρέπει να έχει ως βασική στόχευση την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής πρόληψης με έμφαση στην εκπαιδευτική διαδικασία όχι μόνο στο σχολικό περιβάλλον αλλά και στη δια βίου εκπαίδευση των πολιτών. Μια νέα οδηγική κουλτούρα με έμφαση στο σεβασμό μπορεί να καταστεί εφικτή. Η ανάγκη για εθνική επανεκκίνηση στους δρόμους και στα πεζοδρόμια είναι δεδομένη. Σε αυτή την προσπάθεια οφείλουμε να συμβάλλουμε όλοι λειτουργώντας με την απαραίτητη υπευθυνότητα. Το οφείλουμε στους συνανθρώπους μας που χάθηκαν στην άσφαλτο στις οικογένειες τους που πορεύονται με αυτή την απώλεια, αλλά και στις επόμενες γενιές που πρέπει να απολαμβάνουν το αγαθό της ασφάλειας στις μετακινήσεις τους. Οι δρόμοι πρέπει να γίνουν ασφαλείς και όχι σημεία τραγωδίας που ένα εκκλησάκι θα μας υπενθυμίζει διαρκώς ότι σε αυτό το σημείο χάσαμε έναν συνάνθρωπό μας.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Αλέξανδρο Μεϊκόπουλο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΉΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει μια αλήθεια που θεωρώ ότι δεν επιδέχεται αμφισβήτηση, ούτε κομματική προσέγγιση. Η ανάγκη για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας η οποία είναι κοινή, είναι επιτακτική και είναι υπερκομματική.

Επομένως θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου με τα θετικά, με αυτά που συμφωνούμε. Πρέπει να μειωθεί δραστικά ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων και των συμπολιτών μας που χάνονται στους δρόμους. Υπολογίζετε ότι γύρω στις 600 με 700 ανθρώπινες ζωές χάνονται κάθε χρόνο στην άσφαλτο, στην πραγματικότητα εξαφανίζεται ένα ελληνικό χωριό. Άλλοι τραυματίζονται και άλλοι μένουν ανάπηροι με τα θύματα να είναι κατεξοχήν νέοι άνθρωποι. Πρέπει λοιπόν, να αλλάξει η νοοτροπία, να αποκτήσουμε κυκλοφοριακή νοημοσύνη και κουλτούρα κινητικότητας και συνύπαρξης στον δημόσιο δρόμο. Με άλλα λόγια, να μην μπορεί να κάνει ο καθένας ό τι θέλει. Να επενδύσουμε στον άνθρωπο και στις υποδομές, όπως γίνεται στο εξωτερικό, με μια σαφή όμως στρατηγική βασισμένη στην πρόληψη, να αλλάξουμε τη συστηματική προτίμηση του Έλληνα προς το αυτοκίνητο.

Το μέχρι σήμερα λοιπόν, εφαρμοζόμενο μοντέλο που στηρίζεται μόνο και αποκλειστικά σε επιβολή προστίμων, αν και όταν αυτά επιβάλλονται, δεν μας έχει οδηγήσει μέχρι σήμερα πουθενά. Η Ελλάδα, δυστυχώς, παραμένει ένα ευρωπαϊκό αντιπαράδειγμα. Αν συμφωνούμε ότι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί εθνική αποστολή, η θέσπιση ενός νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας επί της ουσίας είναι μόνο η αρχή. Ένα σημαντικό βήμα υπό την προϋπόθεση ότι θα εφαρμοστεί, θα ελεγχθεί και θα ενταχθεί σε μια συνολική στρατηγική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν κοιτάξει κανείς τον δημόσιο διάλογο και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, θα δει ότι ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν παρουσιάζεται ως το νέο σύστημα κανόνων για το πώς να οδηγούμε, πώς πρέπει να κινούμαστε σωστά, πώς να συνυπάρχουμε στο δρόμο, αλλά ως ο νέος τιμοκατάλογος παραβάσεων. Το μήνυμα που εκπέμπεται δεν είναι «μάθε πώς να κινείσαι στο δρόμο για να είσαι εσύ και οι άλλοι ασφαλής» αλλά το «πρόσεξε, γιατί θα πληρώσεις και δες πόσο θα σου κοστίζει από εδώ και

πέρα η παράβασή σου». Στην πραγματικότητα, η συντριπτική πλειοψηφία των τροποποιήσεων αφορούν κυρώσεις και πρόστιμα. Παρότι η θέσπιση αυστηρών ποινών έχει αποδειχθεί ότι από μόνη της δεν είναι αποτελεσματική ως αποτρεπτικό μέσο, επιλέγεται και πάλι η ίδια φιλοσοφία της στιγμιαίας καταστολής και των εξοντωτικών προστίμων.

Κύριε Υπουργέ, δεν γίνεται να μην παρατηρήσουμε την δυσαναλογία μισθού διοικητικών κυρώσεων, που δείχνει ξεκάθαρα ότι τα πρόστιμα επιδιώκουν να λειτουργήσουν μόνο τιμωρητικά και όχι εκπαιδευτικά. Γιατί, για να είναι εκπαιδευτικά, πρέπει να είναι και ρεαλιστικά και κοινωνικά δίκαια. Η οδική ασφάλεια δεν είναι μόνο θέμα ποινής, είναι κυρίως θέμα νοοτροπίας. Η Κυβέρνηση, αγνοεί αυτήν την επιστημονική τεκμηρίωση επιλέγοντας τον εύκολο δρόμο, να εισπράξει και όχι να θεραπεύσει εφόσον η λογική είναι «ο παραβάτης πληρώνει, το κράτος εισπράττει». Η ερώτηση που τίθεται σε αυτό είναι, πόσα από αυτά τα χρήματα επιστρέφουν στην κοινωνία για την πρόληψη, την επιτήρηση, την εκπαίδευση ή σε τρόπους αποτροπής παραβάσεων ώστε να μην μπορεί να κάνει κανείς ό,τι θέλει και σε υποδομές που προλαμβάνουν ατυχήματα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να είμαστε ειλικρινείς σε αυτή την αίθουσα, στην Ελλάδα το πρόβλημα δεν είναι η έλλειψη νόμων και προβλεπόμενων ποινών. Το πρόβλημα είναι η μη εφαρμογή τους. Το πρόβλημα έγκειται στη λογική της μεταχείρισης και στο ότι ορισμένοι είναι υπεράνω νόμων και τιμωρίας. Οι χώρες που έχουν πετύχει σημαντική μείωση των τροχαίων δεν βασίζονται αποκλειστικά στην τιμωρία, αναγνωρίζουν και ανταμείβουν την υπεύθυνη συμπεριφορά. Φορολογικές ελαφρύνσεις, για παράδειγμα σε πολίτες που αντικαθιστούν τη χρήση ΙΧ με τη χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ή ποδήλατο, χαμηλότερα ασφάλιστρα. Θεωρών πως πρέπει και εμείς να εξετάσουμε θετικά κίνητρα για την ενθάρρυνση της ασφαλούς οδήγησης.

Παρατηρήσαμε αναλυτικά την κωδικοποίηση των παραβάσεων στο νέο πλαίσιο και την εισαγωγή της έννοιας της υποτροπής αλλά δεν είδαμε τη στρατηγική σας για την οδική παιδεία. Πώς θα ενσωματωθεί η κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολικά προγράμματα; Πώς θα εκπαιδεύσουμε και πώς θα μάθουμε στα παιδιά ότι η εικόνα του οδηγού που βρίζει, που χρησιμοποιεί το όχημά του επιθετικά, η κακώς εννοούμενη «μαγκιά» στο τιμόνι, δεν είναι αυτό που πρέπει να γίνουν τα παιδιά μας. Δυστυχώς, δεν είδαμε όσο διεξοδικά προβλέπονται οι παραβάσεις και οι ποινές, να γίνεται εξίσου αναφορά σε προγράμματα οδικής αγωγής σε σχολεία, σε γειτονιές και σε τοπικές κοινωνίες.

Όσον αφορά το νέο πλαίσιο για τα όρια ταχύτητας, συγκεκριμένα τα 30 χιλιόμετρα την ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές για δρόμους μικρού πλάτους χωρίς νησίδα και τα 50 χιλιόμετρα για βασικούς αστικούς δρόμους με νησίδα. Αποτελούν, σίγουρα, από τα πολύ θετικά σημεία του νέου κώδικα που δυστυχώς ήρθε δειλά και με μεγάλη καθυστέρηση, συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Όπου υπάρχουν οχήματα και πεζοί, πρέπει το όριο να είναι 30 χιλιόμετρα την ώρα. Άλλωστε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας το έχει ορίσει ως το βασικό ελάχιστο για να μην έχουμε θανάτους στους δρόμους. Σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες το όριο αυτό δεν εφαρμόζεται μόνο σε γειτονιές, αλλά και σε κεντρικούς δρόμους, με στόχο όχι μόνο την ασφάλεια, αλλά και τη μείωση της αυτοκίνησης συνολικά. Μια ταμπέλα με σήμανση ορίου ταχύτητας τα 30 χιλιόμετρα, δεν αλλάζει τίποτα αν ο δρόμος είναι σχεδιασμένος για να ενθαρρύνει την ταχύτητα, λαμβάνοντας υπόψη και τη δυσκολία που θα υπάρξει να αστυνομευτεί το μέτρο αυτό. Πώς θα εφαρμοστεί και πώς θα αστυνομευτεί αυτό το όριο, όταν δεν μπορούμε να εφαρμόσουμε καν το όριο ταχύτητας των 50 χιλιομέτρων; Η μείωση, λοιπόν, του ορίου ταχύτητας αποτελεί ένα «βήμα». Όμως δεν αρκεί να θέτουμε μόνο νέα όρια σε παλιούς δρόμους, χρειαζόμαστε και ήπιες υποδομές, ασφάλεια πεζών, ποδηλατοδρόμους. Επιμένω στο θέμα των ποδηλατοδρόμων και την παρωδία που παρατηρείται σε πολλές πόλεις. Ποδηλατόδρομοι που ενώνουν το πουθενά με το πουθενά, ποδηλατόδρομοι που εξαφανίζονται, με λίγα λόγια ποδηλατόδρομοι που χρησιμοποιήθηκαν για την απορρόφηση ευρωπαϊκών κονδυλίων, χωρίς να υπάρχει πραγματική πρόθεση να δημιουργηθεί ποδηλατική κουλτούρα. Πάνω σε αυτό θέλω να κάνω μια φιλολογική ερώτηση. Που πήγαν τα χρήματα αυτά; Ποιος αξιολόγησε την αναποτελεσματικότητα τους; Γιατί ξηλώθηκαν και φτιάχτηκαν ξανά; Ποιος ανέλαβε αυτή την ευθύνη; Είναι μια άλλη συζήτηση αυτό.

Μαζί λοιπόν με τον ορισμό των ρεαλιστικών ορίων ταχύτητας και την αυστηρή τήρησή τους, ένα θέμα που πρέπει να αντιμετωπιστεί και αφορά την οδική ασφάλεια είναι η ελλιπής και προβληματική σήμανση των δρόμων. Η σημερινή πραγματικότητα είναι άκρως απογοητευτική, κατεστραμμένες πινακίδες, λάθος τοποθέτηση ή και πλήρης απουσία, ανεπαρκής φωτισμός και διαβάσεις που δεν φαίνονται, φανάρια οχημάτων και πεζών που ανάβουν ταυτόχρονα, αυθαίρετος χρονισμός του κίτρινου σήματος, καμία συνάρτηση με το όριο ταχύτητας ή το μήκος της διασταύρωσης και πολλά άλλα. Θέλουμε υπεύθυνους οδηγούς, αλλά χρειαζόμαστε και υπεύθυνους δρόμους.

Συνεχίζω με την σαφή διάθεση του νέου κώδικα να παραχωρήσει οδικό χώρο σε οχήματα μικρού κινητικότητας. Τα δίκυκλα, τα μοτοποδήλατα και οι μοτοσικλέτες αποτελούν κυκλοφοριακή λύση στις μεγάλες πόλεις. Υπάρχουν συμπολίτες μας που κινούνται καθημερινά μέσα στο κυκλοφοριακό χάος εκτεθειμένοι στη βροχή, στο κρύο, τη ζέστη και το κυριότερο στον άμεσο κίνδυνο, καταλαμβάνοντας παράλληλα πολύ λιγότερο χώρο σε σχέση με ένα αυτοκίνητο. Η διήθηση, λοιπόν, δηλαδή η δυνατότητα του δικύκλου να περνά ανάμεσα από ακινητοποιημένα οχήματα, είναι θεωρητικά ένα μέτρο που θα μπορούσε να έχει λογική βάση και το οποίο εφαρμόζεται υπό αυστηρότατες προϋποθέσεις σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες. Όμως εδώ, κύριε Υπουργέ, μιλάμε για την Ελλάδα. Πολύ φοβόμαστε πως τελικά η διήθηση θα μετατραπεί από «λύση» σε «παγίδα». Ένας νέος κανόνας, χωρίς δυνατότητα αστυνόμευσης, με αυξημένο ρίσκο για προσκρούσεις, τραυματισμούς ή και θανάτους. Για παράδειγμα, στη Γαλλία εφαρμόστηκε το 2016 σε 11 περιφέρειες της χώρας, το 2021 όμως καταργήθηκε ως επιτρεπτή πράξη του δικυκλιστή. Όταν δεν μπορούμε να εφαρμόσουμε ούτε τα αυτονόητα, δηλαδή την τήρηση των ορίων ταχύτητας μέσα στις πόλεις, θα μπορέσουμε να εφαρμόσουμε και να ελέγξουμε μια τόσο σύνθετη ρύθμιση όπως είναι η διήθηση;

Μια άλλη περίπτωση είναι τα νέα οχήματα μικροκινητικότητας που μπήκαν στη ζωή μας, τα πατίνια και τα ηλεκτρικά σκούτερ. Η προσπάθεια της Κυβέρνησης να δώσει στοιχεία σχετικά με το πού και πόσο γρήγορα μπορούν να κινούνται, για το κράνος κλπ., για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα, νομίζω ότι χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Ιδιαίτερα λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται πολύ συχνά για 15χρονους αναβάτες χωρίς δίπλωμα, χωρίς εκπαίδευση, οι οποίοι κινούνται ανάμεσα σε αυτοκίνητα και φορτηγά, σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και ταχύτητες ύψους 25 χιλιομέτρων την ώρα τη στιγμή που τα υπόλοιπα οχήματα θα κινούνται στα 50 χιλιόμετρα και περισσότερο. Αν πραγματικά θέλουμε τα ηλεκτρικά πατίνια να ενταχθούν υπεύθυνα στο κυκλοφοριακό οικοσύστημα, χρειαζόμαστε πλαίσιο, παιδεία, κανόνες, έλεγχο και ασφάλεια. Αντιλαμβάνομαι ότι η Κυβέρνηση, προσπαθεί να ανταποκριθεί στα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα και τις νέες τάσεις. Ας δούμε όμως και τα δεδομένα όπως ισχύουν. Ούτε υποδομές, ούτε σταθμοί στάθμευσης, ούτε εκπαίδευση αναβατών, ούτε ασφαλιστική πρόβλεψη, ούτε κυκλοφοριακή σήμανση. Χωρίς όλα αυτά προσθέτουμε απλώς ένα ακόμα πρόβλημα στα πολλά υφιστάμενα προβλήματα της ελληνικής κυκλοφοριακής πραγματικότητας και μεταφέρουμε το «κόστος» -εντός εισαγωγικών- σε πεζούς και οδηγούς.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να αναφερθώ στο θέμα της παράνομης κίνησης στις λεωφορειολωρίδες και την απαγόρευση της κίνησης έμφορτων συμβατικών ταξί παρά μόνο για επιβίβαση ή αποβίβαση. Αν η πρόθεσή σας ήταν όντως αγνή, αν θέλετε με αυτόν τον τρόπο να προωθήσετε την «πράσινη» μετάβαση και τη βιώσιμη κινητικότητα, θα σας πω ένα απλό πράγμα. Απλά αποτύχατε. Επιλέξατε τη σύγκρουση αντί για διάλογο με τον κλάδο και την εργαλειοποίηση των λεωφορειολωρίδων με όρους μπόνους αγοράς. Τέτοιες ρυθμίσεις δεν ενισχύουν, αλλά υπονομεύουν την ίδια την έννοια της «πράσινης» μετάβασης, γιατί αυτή δεν μπορεί και δεν πρέπει να συνδέεται με ειδικές μεταχειρίσεις, αποκλεισμούς και αδιαφάνεια. Ουσιαστικά έτσι χάνει το περιβαλλοντικό και κοινωνικό της πρόσημο και δυστυχώς γίνεται συνώνυμο της πολιτικής σκοπιμότητας.

Για να είμαστε ειλικρινείς, όταν το κυκλοφοριακό χάος είναι καθημερινότητα τότε κάθε ρύθμιση χωρίς υποδομή είναι ευχολόγιο, εξυπηρέτηση ή ακόμα χειρότερα ένας καθαρά εισπρακτικός μηχανισμός. Η οδική ασφάλεια, κύριε Υπουργέ, δεν βελτιώνεται με επικοινωνιακά «πυροτεχνήματα» ή νομοθετικές εξαγγελίες χωρίς αντίκρισμα. Όσο αυστηρός και να είναι ένας Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αν δεν συνοδεύεται από έλεγχο, επιτήρηση, διαφάνεια, κοινωνική αποδοχή και κατάλληλες υποδομές πολύ απλά, στην πράξη δεν θα εφαρμοστεί. Όταν ο πολίτης βλέπει πως δεν υπάρχει έλεγχος θεωρεί το νόμο προσχηματικό και το οδικό χάος συνεχίζεται. Χωρίς τροχονομική αστυνόμευση με επαρκές προσωπικό και σύγχρονα μέσα, ένα αξιόπιστο σύστημα δίκτυο παρακολούθησης παραβάσεων με σεβασμό φυσικά στα προσωπικά δεδομένα και φυσικά διαφάνεια στα πρόστιμα όχι διακριτική εφαρμογή του νόμου, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας θα εφαρμοστεί απλά στα χαρτιά.

Συνοψίζοντας, δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ο πολίτης μόνο ως εν δυνάμει παραβάτης. Πρέπει να του δοθούν τα εργαλεία και τα κίνητρα να γίνει ένας συνειδητοποιημένος χρήστης του δρόμου.

Αναλυτικότερα επί του νομοσχεδίου θα τοποθετηθούμε στην κατ’ άρθρον συζήτηση. Όσον αφορά την τελική μας στάση, κρατάμε επιφύλαξη στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, κ. Μεταξάς, για 15 λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»)**: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, παρά τις τυμπανοκρουσίες και την προσπάθεια της Κυβέρνησης εδώ και αρκετό καιρό με εμφανίσεις στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, αρθρογραφία και τα γνωστά φιλοκυβερνητικά ρεπορτάζ να παρουσιάσει ως τομή τις διατάξεις του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η αλήθεια είναι ότι έχουμε μπροστά μας ένα κείμενο το οποίο επί της αρχής δεν διαφέρει καθόλου από προηγούμενες αντίστοιχες νομοθετικές ρυθμίσεις. Ρυθμίσεις που όπως δείχνουν και τα στοιχεία δεν ανταποκρίθηκαν τελικά με αποτελεσματικό τρόπο στις ανάγκες ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας και της αποφυγής τροχαίων ατυχημάτων.

Το κείμενο είναι διαποτισμένο με τη γενικότερη ανορθολογική, αντιεπιστημονική και αντιδραστική αντίληψη σύμφωνα με την οποία η αυστηροποίηση των διοικητικών κυρώσεων και ποινών, με την εισαγωγή ακόμη πιο επιβαρυντικών στις περιπτώσεις υποτροπής, αποτελεί δήθεν πανάκεια για την αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων και παραβατικών συμπεριφορών στη συγκεκριμένη περίπτωση στην οδική κυκλοφορία. Κινείται στη γνωστή και αποτυχημένη, όσον αφορά την αποτελεσματικότητά της, εισπρακτική λογική μέσω της αύξησης των προστίμων την είσπραξη των οποίων επιχειρεί με πιο άμεσο τρόπο, όπως αναφέρεται επιδοκιμαστικά και στην Αιτιολογική Έκθεση του νομοσχεδίου.

Παραμένει εγκλωβισμένο στη λογική της ατομικής ευθύνης - και δεν λέμε βέβαια ότι δεν υπάρχει και αυτή, όμως την αποθεώνει - με σκοπό τη μετάθεση της συζήτησης από το σύνολο των παραγόντων που απαιτούνται για να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και φυσικά πρώτα και κύρια για να φεύγει η συζήτηση από τις κρατικές ευθύνες που ξεκινούν από τις ίδιες τις υποδομές έως φυσικά και την εκπαίδευση, γιατί σε τελική ανάλυση αυτά είναι τα πρωταρχικά ζητήματα που επιδρούν καταλυτικά στην εξασφάλιση της αποφυγής τροχαίων ατυχημάτων.

Δεν είναι τυχαίο ότι ακόμα και στα στοιχεία που παρουσιάζονται σε σχέση με τα αίτια των ατυχημάτων στους δρόμους, ποτέ ή σχεδόν ποτέ, δεν αναδεικνύεται η συσχέτιση του ατυχήματος με την κατάσταση, για παράδειγμα του οδικού άξονα ή την κατάσταση του οχήματος, τη συσχέτιση αυτών και άλλων αντίστοιχων παραγόντων και τελικά με την ατομική συμπεριφορά, τον χρόνο αντίδρασης, την αποτελεσματικότητα της αντίδρασης κ.ο.κ..

Άραγε, γιατί δεν γίνονται έρευνες; Γιατί δεν συγκεντρώνονται στοιχεία για το πώς επιδρούν στην οδική συμπεριφορά οι μισθοί «πείνας», τα 13ωρα που έχετε θεσμοθετήσει, η λεγόμενη «διευθέτηση του χρόνου εργασίας» και τα άλλα εξοντωτικά αντεργατικά μέτρα στα πλαίσια των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών και πάντα για τον, κατά τα άλλα, κοινό στόχο της ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας των καπιταλιστών; Ή για το πώς επιδρά ο άναρχος χωροταξικός σχεδιασμός, με κριτήριο πάλι το κέρδος; Ή το διαρκές τρέξιμο μιας λαϊκής οικογένειας για το κυνήγι δεξιοτήτων για τα παιδιά της από μικρή ηλικία, αφού έχετε διαλύσει το δημόσιο σχολείο κ.ο.κ.;

Ενδεικτικό αυτής της αποσπασματικής -και τελικά αντιεπιστημονικής λογικής- είναι τα όσα αναφέρονται στα κείμενα της ΕΕ, ότι βάση της στρατηγικής αποτελεί παραδοχή, όπως λένε μέσα τα κείμενα, ότι οι άνθρωποι κάνουν σφάλματα, μεταθέτοντας εξ αρχής την όλη συζήτηση στη λογική του ανθρώπινου λάθους. Πρόκειται για μια συνολική αντίληψη σε σχέση με τις μεταφορές, την προστασία της ασφάλειας και της ζωής, όπως την είδαμε και τη βλέπουμε με αφορμή το έγκλημα στα Τέμπη και τις σιδηροδρομικές μεταφορές αντίστοιχα τις αεροπορικές, τις θαλάσσιες κ.ο.κ.. Σε συνθήκες που αυτή η προστασία λογαριάζεται ως κόστος και που πολλές φορές μετατίθεται στις πλάτες του λαού και μετά με ευκολία του καταλογίζεται και η ευθύνη για τη μη συμμόρφωση. Σε συνθήκες που κάτω από τα κέρδη, κάτω από τη λογική και εξασφάλιση της κερδοφορίας για τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους συνθλίβονται οι ανάγκες του λαού ακόμα και το δικαίωμα στην ασφαλή μετακίνηση. Σε συνθήκες που το εχθρικό για το λαό αστικό κράτος αξιοποιεί κάθε ευκαιρία για να προωθήσει τις απαιτήσεις των μονοπωλίων. Σε αυτές τις συνθήκες, η λογική αυτή αποτελεί μια πολύ βολική «καραμέλα» για τους υπερασπιστές του συστήματος του καπιταλισμού και της βαρβαρότητάς του.

Ενώ υπάρχουν όλες οι τεχνολογικές και επιστημονικές δυνατότητες, που μπορούν να μπουν στην υπηρεσία του ανθρώπου, μένουν αναξιοποίητες στο βαθμό που δεν φέρνουν προστιθέμενη αξία, δηλαδή κερδοφορία, για μια χούφτα παράσιτα και όταν αξιοποιούνται αυτό γίνεται με τα κριτήρια της καπιταλιστικής οικονομίας. Με άλλα λόγια, έχεις να πληρώσεις τότε μπορείς να τις αξιοποιήσεις. Από τα σύγχρονα και πιο ασφαλή αυτοκίνητα μέχρι τη σωστή συντήρησή τους, μέχρι την αξιοποίηση των πιο σύγχρονων οδικών αξόνων, όλα μπαίνουν κάτω από αυτό το πρίσμα. Ακόμα και η ίδια η κατασκευή ασφαλούς και σύγχρονης υποδομής για τις μεταφορές και τις οδικές μεταφορές, με όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας της ανθρώπινης ζωής, ακόμα και αυτή για το αν θα φτιαχτεί ή όχι ασφαλής δρόμος μπαίνει στη μέγγενη των επιλέξιμων έργων, δηλαδή, θα φτιαχτούν μόνο αν έχουν κάποιο όφελος για τους ομίλους.

Τα διόδια ανάμεσα στον Βόλο και τη Λάρισα είναι 3,8 ευρώ και για διαδρομή με επιστροφή το κόστος φτάνει σχεδόν στα 8 ευρώ. Αν συνυπολογιστεί το κόστος των καυσίμων για μία διαδρομή που είναι σχεδόν καθημερινή για πολλές λαϊκές οικογένειες, μιλάμε σχεδόν για μισό μισθό το μήνα. Τι κάνουν οι περισσότεροι; Χρησιμοποιούν τον παράδρομο ή την παλαιά Εθνική Οδό, που ασφαλώς είναι στα «μαύρα τους τα χάλια», αφού δεν συντηρούνται και πέραν των άλλων, γιατί δεν είναι και ανταποδοτικά έργα. Από τον ίδιο δρόμο και τα φορτηγά, για να γλιτώσουν το κόστος οι εταιρείες μεταφορών. Ξέρετε πόσα ατυχήματα, δυστυχήματα, έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια μετά την κατασκευή των διοδίων ανάμεσα στον Βόλο και στη Λάρισα στις συγκεκριμένες οδούς; Ποιος ευθύνεται σε αυτή την περίπτωση; Φυσικά και εδώ η απάντησή σας είναι «ανθρώπινο λάθος». Φταίει ο οδηγός, φταίει ο φορτηγατζής ή όπως λέει η ΕΕ, «φταίει ο χρήστης του οδικού δικτύου», αφού πρωταρχική της παραδοχή είναι ότι «οι άνθρωποι κάνουν σφάλματα». Σε αυτές τις συνθήκες ακολουθεί και υπακούει στην παραπάνω λογική, σε αυτή τη γραμμή η νομική αποτύπωση των κανόνων οδικής συμπεριφοράς, στη συγκεκριμένη περίπτωση και ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Δείτε, για παράδειγμα, τις διατάξεις για τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις όπου και εδώ με τυμπανοκρουσίες η Κυβέρνηση αναδεικνύει την αυστηροποίηση των ποινών για τους οδηγούς που παραβιάζουν τη σήμανση. Την ίδια στιγμή ωστόσο δεν λύνεται το βασικό πρόβλημα. Σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, που αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε λειτουργία, υπάρχουν πάνω από 1.550 διαβάσεις, από τις οποίες διέρχονται τροχοφόρα οχήματα, πεζοί, αλλά και ζώα σε αγροτικές περιοχές, που το μεγαλύτερο μέρος είναι αφύλακτο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σε ενεργό δίκτυο είναι 389.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Βάση δικών σας στοιχείων 1.550 διαβάσεις, χωρίς τη στοιχειώδη ύπαρξη και λειτουργία ηχοσυστημάτων προειδοποίησης. Μόλις σε 430 υπάρχουν αυτόματα συστήματα φύλαξης, δηλαδή σύγχρονα μέσα που πολλά είναι ανενεργά λόγω βλάβης του κινητήρα. Κύριε Κυρανάκη, σε πρόσφατη ερώτηση που κάναμε και που εσείς απαντήσατε, είπατε ότι το επόμενο διάστημα θα προκηρυχθεί διαγωνισμός για 100 -επαναλαμβάνω 100- από όλες αυτές τις αφύλακτες διαβάσεις που υπάρχουν. Κατά τα άλλα, όπου βγείτε και όπου σταθείτε δεν παραλείπετε να αναφερθείτε στην αυστηροποίηση των προστίμων.

Αλήθεια, μιας και με προκαλείτε, την απαράδεκτη διάταξη που έχετε εισάγει, η δική σας Κυβέρνηση έχει εισάγει -και όλες οι κυβερνήσεις είχατε διατηρήσει στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας- στα πλαίσια της εξυγίανσης του νομοθετικού πλαισίου για να χωρέσει στην ιδιωτικοποίηση και την απελευθέρωση θα την κρατήσετε; Αναφέρομαι στην παράγραφο 3 του άρθρου 27 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που έρχεται και αυτή να προστεθεί στις εγκληματικές σας ευθύνες για την κατάσταση στους σιδηροδρόμους, αφού προτεραιότητά σας είναι η εξασφάλιση της ασυλίας. Το διατηρήσατε τόσα χρόνια και σας ρωτάω, θα το διατηρήσετε και τώρα; Η παράγραφος 3 λέει, «η έλλειψη ηχοφωτεινής σηματοδότησης ή κινητών φραγμάτων ή προσώπου ρυθμίζοντος τη σε αυτήν», εννοεί την ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση, «κυκλοφορία, ουδεμία συνεπάγεται αστική ή ποινική ευθύνη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις […] για οποιοδήποτε ατύχημα το οποίο μπορεί να συμβεί στην αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση, εφόσον αυτή οφείλεται στη μη τήρηση των σχετικών διατάξεων του παρόντος Κώδικα ή άλλου νόμου […]». Υπάρχουν, λοιπόν, πάμπολλα επιπλέον παραδείγματα για το πώς τελικά ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας προσαρμόζεται στο ασφυκτικό πλαίσιο των ανεπαρκών υποδομών και των υποδομών που έχουν σαφές ταξικό πρόσημο. Θα αναφερθούμε και πιο αναλυτικά στην κατ’ άρθρο συζήτηση.

Θα σταθούμε τώρα στο ζήτημα που απασχόλησε ιδιαίτερα τις προηγούμενες ημέρες, σχετικά με τις λεωφορειολωρίδες. Είναι «ηλίου φαεινότερο» ότι η Κυβέρνηση φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τον αναβρασμό που επικρατεί αυτή τη στιγμή στον κλάδο των επαγγελματιών ταξί, τόσο με τις γενικότερες αντιλαϊκές πολιτικές της, όσο και με τις τραγελαφικές παλινωδίες της στο θέμα που έχει «δει το φως της δημοσιότητας». Σε κάθε περίπτωση η Κυβέρνηση ας μην εμφανίζεται ως υπερασπιστής όσων χρησιμοποιούν Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, γιατί με δική της ευθύνη, όπως και όλων των κυβερνήσεων, αυτά παραμένουν σε άθλια κατάσταση χωρίς να εξασφαλίζεται πύκνωση των δρομολογίων. Ως Κόμμα στηρίζουμε την προτεραιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Επομένως, δεν διαφωνούμε επί της αρχής με τη δυνατότητα η χρήση των λεωφορειολωρίδων να γίνεται αποκλειστικά από τα παραπάνω μέσα, με σαφή προσδιορισμό των όποιων εξαιρέσεων, αλλά και με παράλληλα μέτρα ικανά να βοηθούν στην αποσυμφόρηση, όπως εξασφάλιση δωρεάν χώρων στάθμευσης, αύξηση δρομολογίων για να εξυπηρετούνται οι εργαζόμενοι στην καθημερινότητά τους και ούτω καθεξής. Ανάμεσα σε αυτές τις εξαιρέσεις και πιθανές διευκολύνσεις για τα ταξί φυσικά, τα οποία εκτελούν συμπληρωματικό δημόσιο έργο.

Την ίδια στιγμή παρακολουθούμε τις επισημάνσεις των συνδικαλιστικών οργάνων των επαγγελματιών του κλάδου και είναι αλήθεια ότι σε πολλές περιπτώσεις τα οχήματα αυτά αδυνατούν να κυκλοφορήσουν, ενώ είναι αλλεπάλληλες οι καταγγελίες που δεχόμαστε για εξοντωτικά πρόστιμα. Λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση στο οδικό δίκτυο, ειδικά της Αττικής, υπάρχει ανάγκη εκπόνησης νέας σύγχρονης αντικειμενικής μελέτης που να επανεξετάσει τα περιθώρια χρήσης των λεωφορειολωρίδων κατά περίπτωση ή για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα. Εννοείται αποκλειστικά για τα έμφορτα οχήματα. Παράλληλα, πρέπει να επανεξεταστεί το χρονικό περιθώριο των 30 δευτερολέπτων για επιβίβαση - αποβίβαση και να αυξηθεί, αφού κρίνεται ως μη επαρκής χρόνος. Είναι μέτρο προσαρμοσμένο στην αύξηση της φορομπηχτικής πολιτικής, ενώ είναι σαφές ότι μιλάμε καθαρά για «βιομηχανία» προστίμων.

Σε κάθε περίπτωση τα ζητήματα αυτά που είναι υπαρκτά και προϋποθέτουν επιστημονική προσέγγιση και αντίστοιχες συγκοινωνιακές μελέτες, δεν έχουν καμία σχέση με την τακτική της Κυβέρνησης που εμπαίζει τους επαγγελματίες του κλάδου την οποία καταγγέλλουμε, όπως φυσικά και αυτόν τον εμπαιγμό. Ενώ η ίδια η Κυβέρνηση βρισκόταν σε συζήτηση με τα συνδικαλιστικά όργανα εξετάζοντας εναλλακτικές περιπτώσεις, άλλαξε τακτική ξεσηκώνοντας αντιδράσεις. Αυτές τις αντιδράσεις βέβαια γιγάντωσε και η άρνηση οποιουδήποτε διαλόγου, πέραν των προσχηματικών συναντήσεων με συνδικαλιστικά όργανα της αρεσκείας της.

Είναι επίσης ξεκάθαρο ότι η ίδια η Κυβέρνηση και το Υπουργείο μόνο με όρους επιστημονικής συγκοινωνιακής πολιτικής δεν προσεγγίζει το ζήτημα, αφού ενώ από τη μία εμφανίζεται δήθεν ανένδοτη στην είσοδο των ταξί στις λεωφορειολωρίδες, την επομένη δίνει δυνατότητα εισόδου σε οχήματα μηδενικών ρύπων, δηλαδή ηλεκτρικά, δηλαδή πανάκριβα, που δεν μπορούν να αγοράσουν όλοι οι επαγγελματίες και φυσικά προβαίνει στο συγκεκριμένο μέτρο αποκλειστικά και μόνο για να πριμοδοτήσει την πώληση ηλεκτρικών οχημάτων. Δηλαδή, τα όποια επιχειρήματά σας καταρρίπτονται. Αξιοποιείτε το ζήτημα των λεωφορειολωρίδων για να επιβάλλετε την «πράσινη» μετάβαση, το κόστος της οποίας τελικά συνεπάγεται στήριξη των εταιρειών των ταξί, συγκέντρωση στον κλάδο και καταστροφή των αυτοαπασχολούμενων.

Δεν είναι το μόνο παράδειγμα που δείχνει ότι πέραν όλων των άλλων αξιοποιείτε το νέο κώδικα για να προωθήσετε την αντιδραστική σας πολιτική. Φέρνετε νέες διατάξεις όπως αυτές των άρθρων 17 και 44 του νομοσχεδίου, για την άρση του τηλεφωνικού απορρήτου των οδηγών του εντοπισμού θέσης κ.λπ., της δημιουργίας ψηφιακής βάσης δεδομένων παραβατών οδηγών και άλλα, που συνδέονται με την εξαγγελία που έχετε κάνει για την εγκατάσταση 1300 και πλέον καμερών στην Αττική. Εμείς λέμε, ότι η εμπειρία έχει δείξει πως όλα τα παραπάνω, αυτά τα μέτρα για την άρση του απορρήτου, για τις κάμερες, κάτω από το πρόσχημα της αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος, αλλά και της εγκληματικότητας, αξιοποιούνται ως εργαλεία για τη νομιμοποίηση του συστηματικού καθημερινού φακελώματος των πολιτών σε όλες τις πτυχές της ζωής τους από το διαδίκτυο μέχρι τους δρόμους. Αλήθεια, στην περίπτωση των τροχαίων που γίνονται εξαιτίας χρήσης κινητού τηλεφώνου, η άρση του απορρήτου σε τι αποσκοπεί; Θέλετε να ξέρετε, τι λεγόταν στη διάρκεια της συνομιλίας; Αυτό είναι το θέμα; Έγινε χρήση κινητού και έγινε τροχαίο. Άρα, λοιπόν επαναλαμβάνουμε ότι είναι πρόσχημα, άλλος είναι ο στόχος σας, και για αυτό.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν μπορεί να επιλύσει τα σοβαρά προβλήματα της οδικής ασφάλειας. Είναι φτιαγμένος και αυτός με τα ίδια τα σάπια υλικά των ευρωπαϊκών στρατηγικών, που έχουν ως κριτήριο την αντιμετώπιση της ζωής του λαού ως κόστος, την αποθέωση της ατομικής ευθύνης και της λογικής του ανθρώπινου λάθους, αλλά και τη στήριξη της κερδοφορίας των μεγάλων ομίλων και μαζί βρήκατε ευκαιρία και φέρνετε και νέες αντιδραστικές διατάξεις για την ενίσχυση της καταστολής και παρακολούθησης με στόχο τον εχθρό λαό.

Για όλους αυτούς τους λόγους, καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ(Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για μια διευκρίνηση.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**: Παρακαλώ κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Προφανώς δεν θα τοποθετηθώ επί του συνόλου των παρεμβάσεων, απλά θέλω να ρωτήσω τον συνάδελφο αν αυτή τη διάταξη, την παράγραφο 3 του άρθρου 27, για την οποία με καταγγέλλετε, αν τη βλέπετε στο κατατεθειμένο νομοσχέδιο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»)**: Υπάρχει στον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με ευθύνη δική σας και ευθύνη και των προηγούμενων κυβερνήσεων. Εγώ σας ρωτάω λοιπόν -και διαψεύστε το- στις εξουσιοδοτικές διατάξεις και στα άρθρα μετά, λέει ότι ο προηγούμενος κώδικας καταργείται εκτός από συγκεκριμένες περιπτώσεις. Σας λέω λοιπόν το εξής ευθέως. Αυτή τη συγκεκριμένη παράγραφο θα την καταργήσετε ναι ή όχι;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ(Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Προφανώς. Δεν είναι στο κείμενο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ωστόσο υπήρχε. Αυτό το διαψεύδετε ότι υπήρχε. Διαψεύδετε ναι ή όχι ότι υπήρχε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου).*

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Σας λέω λοιπόν, ότι στον υπάρχον κώδικα υπάρχει.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Νομίζω ότι διευκρινίστηκε το θέμα, κ. Μεταξά.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Κοτίδη, Ειδικό Αγορητής της Ελληνική Λύση. Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για 15 λεπτά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει αλλάξει δραστικά ήδη αρκετές φορές από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ μπορώ να πω. Παρόλα αυτά, τα νούμερα στα τροχαία δυστυχήματα συνεχώς διογκώνονται. Φυσικά, το 2021 είναι μειωμένα. Σκεφτείτε γιατί όμως; Γιατί ήμασταν έγκλειστοι, δεν κυκλοφορούσαμε. Ήταν ένα μέτρο που λειτούργησε υπέρ της οδικής ασφάλειας.

Παρά λοιπόν την αυστηρότητα των ποινών που γίνονται και τώρα, αν και σε πολλά άρθρα υπάρχει μείωση των ποινών -θα τα πούμε αναλυτικότερα και την συζήτηση επί των άρθρων- επιλέγεται πάλι η εύκολη λύση. Η Κυβέρνηση όταν αποτυγχάνει ενισχύει υποτίθεται την οδική ασφάλεια, επιλέγοντας και πάλι με τα προτεινόμενα αυτά άρθρα αυστηρότατες ποινές προς τους παραβάτες ως πανάκεια για τα προβλήματα στους δρόμους, εντείνοντας μεταξύ άλλων τις προστριβές των πολιτών με τα αστυνομικά όργανα.

Όμως, μια πραγματική τομή στην ασφάλεια του οδικού δικτύου θα ήταν η αναβάθμισή του. Με την επιδιόρθωση των επικίνδυνων σημείων, την αντικατάσταση των φθαρμένων σημάνσεων, την εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας στις σιδηροδρομικές και φυσικά και στις άλλες διαβάσεις και ούτω καθεξής. Με άλλα λόγια, υπάρχει παντελής έλλειψη από την κυβερνητική πολιτική ενός σχεδίου πραγματικής ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας. Και γι’ αυτό επιλέγεται αντί αυτού, για επικοινωνιακούς κυρίως λόγους, μια ακραία αύξηση των προστίμων και ποινών προς τους πολίτες για την κάθε μεμονωμένη παράβαση. Για τους λόγους αυτούς προτείνεται και η καταψήφιση πάρα πολλών από τα άρθρα σας.

Κύριε Υπουργέ, όταν κάνουμε ένα «βήμα» για την οδική ασφάλεια, είναι σαν να κάνουμε ένα βήμα σε «κινούμενη άμμο». Δεν θα πετύχουμε τίποτα. Δεν είναι προφητεία, το έχουμε δει σε πάρα πολλές αλλαγές του Κώδικα. Έχει ειπωθεί πολλές φορές πως για την οδική ασφάλεια είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός εθνικού ενιαίου φορέα οδικής ασφάλειας, για να είναι πιο ευκίνητο. Γιατί η εμπλοκή πολλών Υπουργείων όπως του Μεταφορών, του Προστασίας του Πολίτη, το Οικονομίας κτλ., είναι ένα έργο δυσκίνητο. Επομένως είναι απαραίτητος ένα τέτοιος ενιαίος φορέας οδικής ασφάλειας.

Όσον αφορά τα ηλεκτρικά μηχανάκια και πατίνια, δεν υπάρχουν σαφείς κανονισμοί και όροι. Το ότι πρέπει οι χρήστες να φοράν κράνος, φυσικά εννοείται. Το ότι μπορούν να μπαίνουν ανάποδα σε μονόδρομους, δεν έχει ειπωθεί τίποτα, δεν φέρνεται καμία διάταξη.

Έχετε βάλει όριο 40 χιλιόμετρα σε χωματόδρομους. Αλήθεια; Δηλαδή, υπάρχει περίπτωση στον κάμπο της Ημαθίας ή σε κάθε άλλο χωματόδρομο, να μπει ο αστυνομικός και να κάνει έλεγχο, εφόσον δεν κάνει άλλου σε άλλα σημεία, να κάνει σε χωματόδρομο; Είναι δυνατόν; Σαράντα χιλιόμετρα σε χωματόδρομους. Ναι, ισχύει αυτό.

Στα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα εντός κατοικημένης περιοχής έχετε όριο 40 χιλιόμετρα την ώρα. Δηλαδή, βάζετε όριο ταχύτητας τα 30 χιλιόμετρα στα ΙΧ αυτοκίνητα και 40 χιλιόμετρα στα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα; Ποια είναι η λογική σε αυτό; Αποσπασματικά σας αναφέρω δύο, τρία πράγματα.

Τα ταξί που τα απαγορεύετε στις λεωφορειολωρίδες, να ξέρετε ότι αν επιτραπούν - που εμείς είμαστε υπέρ σε αυτό- θα αποσυμφορηθούν πάρα πολύ οι άλλες λωρίδες κυκλοφορίας. Θα το δει όλος ο κόσμος θετικά και θα υπάρχει καλύτερη κυκλοφορία σε αυτές.

Πώς γίνεται να κάνουμε, κύριε Υπουργέ, αντιγραφή μόνο σε λάθος πράγματα από τις χώρες του εξωτερικού. Γιατί δεν αντιγράφετε έναν πλήρες οδικό νόμο από μια χώρα όπως η Σουηδία. Εκεί τι γίνεται; Θα μιλήσω πιο πολύ για την εκπαίδευση. Υπάρχουν εξεταστές για την εξέταση των υποψηφίων οδηγών οι οποίοι έχουν εμπειρία. Προχθές κατεβάσατε ως Κυβέρνηση δια του Υπουργείου Δικαιοσύνης, ότι οι δικαστές θα πρέπει να έχουν τριετή εμπειρία και 30 παραστάσεις τουλάχιστον. Στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών γιατί δεν κάνετε το ίδιο; Γιατί, δηλαδή, αυτοί οι άνθρωποι που εξετάζουν τους οδηγούς σε αυτή τη χώρα δεν έχουν ούτε μισή ώρα εμπειρίας πάνω στην εκπαίδευση. Αυτό το λένε χρόνια οι Ομοσπονδίες Εκπαιδευτών, και μιλώ ως εκπαιδευτής οδήγησης, και δεν το ακούτε καθόλου.

Κύριε Υπουργέ, ξέρετε πως όταν θέλετε να «καθαρίσετε το βούρκο δεν το διαπραγματεύεστε με τα βατράχια», πρέπει να το «καθαρίσετε», δεν θα το συζητήσετε με τους εξεταστές με όποιους είναι αυτοί, ας έχουν εμπειρία και ας κατέβει όποιος θέλει να γίνει εξεταστής και να έχει την ευθύνη αυτού του πράγματος. Μιλάμε όμως και πάρα πολύ για την εκπαίδευση και όλοι λέμε λόγια για την εκπαίδευση ότι δεν είναι σωστή στην Ελλάδα. Σας πληροφορώ ότι οι Έλληνες οδηγοί στο εξωτερικό είναι σαφώς πάρα πολύ καλοί οδηγοί και σας αναφέρω ως παράδειγμα τους ξένους οδηγούς, τους Ευρωπαίους ας πούμε, που έρχονται στην Ελλάδα και κάνουν τα έκτροπα. Σε αυτό το πράγμα δεν φταίει η εκπαίδευση. Σκεφτείτε τι άλλο φταίει. Η αστυνόμευση; Ότι υπάρχουν και εκεί λίγα άτομα; Μπορεί.

Δεν θα μακρηγορήσω, όμως θέλω να τονίσω πως έχουμε προτείνει την ίδρυση μιας Πανεπιστημιακής Έδρας θέλοντας να ανεβάσουμε το επίπεδο της εκπαίδευσης, της εξέτασης και της κοινωνίας γενικά και της οδικής ασφάλειας, γι’ αυτό και να μη μείνουμε στα λόγια της Πανεπιστημιακής Έδρας με τρεις κατευθύνσεις εκπαιδευτών, εξεταστών και συγκοινωνιολόγων. Να γίνει πλέον σε επίπεδο Πανεπιστημιακό.

Αυτά προς το παρόν και επιφυλασσόμαστε για τις επόμενες συνεδριάσεις.

Ευχαριστώ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει για 15 λεπτά η Ειδική Αγορήτρια της Νέας Αριστεράς, η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):**

Ευχαριστώ. Κατ’ αρχάς να διαμαρτυρηθώ και εγώ για τον προγραμματισμό, ειδικά γι’ αυτό το νομοσχέδιο. Εδώ πραγματικά χρειαζόμαστε την άποψη των φορέων και παρατηρώντας τα σχόλια που έγιναν κατά τη διαβούλευση, παρατήρησα πως υπάρχει ενδιαφέρον στην καθημερινότητα από ειδικούς επιστήμονες, Συγκοινωνιολόγους, κ.λπ., και είναι αυτοί που «δουλεύουν» στο δρόμο. Πραγματικά θα έπρεπε να έχουμε ένα περιθώριο να ακούσουμε τι λένε για να μπορέσουμε να τοποθετηθούμε μετά στην κατ’ άρθρο συζήτηση. Κάτι όμως που όπως φαίνεται δεν σας ενδιαφέρει.

Ξεκινώ λέγοντας ότι κατ’ αρχάς είναι θετική η αναθεώρηση του ΚΟΚ, γιατί ήταν αδήριτη ανάγκη. Η επικαιροποίησή του έχει να γίνει από το 2007. Είναι γεγονός ότι το υπάρχον πλαίσιο δεν ανταποκρίνεται πλήρως στις σύγχρονες απαιτήσεις κινητικότητας και οδικής ασφάλειας. Τι θα περιμέναμε όμως από ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό ΚΟΚ; Δεν μιλάμε απλά για τη διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου. Ο ΚΟΚ πρέπει να αποτελεί βασικό εργαλείο για τα εξής. Πρώτον, οδική ασφάλεια προς την κατεύθυνση της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων και της προστασίας των ευάλωτων χρηστών της οδού, πεζοί, ποδηλάτες κλπ. Δεύτερον, επιβολή ποινών, ειδικά για σοβαρές παραβάσεις όπως οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, υπερβολική ταχύτητα. Τρίτον, διευκόλυνση και οργάνωσης της κυκλοφορίας, ειδικά σήμερα με την είσοδο νέων μέσων μετακίνησης όπως πατίνια, αυτόνομα οχήματα κτλ. Ενημέρωση και εκπαίδευση των οδηγών ώστε να εξασφαλιστεί ότι κατανοούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά και συνεχής αξιολόγηση των Σχολών Οδήγησης και του σχετικού εκπαιδευτικού υλικού. Αειφορία, να μην ξεχνάμε και την περιβαλλοντική διάσταση, ο ΚΟΚ πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις που προάγουν τη βιωσιμότητα, δηλαδή προώθηση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, μείωση ρύπανσης από τα οχήματα κλπ. Συνεχής επικαιροποίηση. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας πρέπει να είναι ένα δυναμικό κείμενο που να αναθεωρείται συχνά, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες κινητικότητας στις νέες τεχνολογίες, να εντοπίζονται τα προβλήματα και να εφαρμόζονται διορθώσεις. Τέλος, συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων Κυβέρνηση, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Αστυνομία κλπ.

Τίθεται, λοιπόν, το ερώτημα αν ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που συζητάμε σήμερα εξυπηρετεί τα προηγούμενα και θα ξεκινήσω με τα θετικά. Την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων σε κατηγορίες Ε1, Ε2, Ε3, Ε4Σ ανάλογα με την επικινδυνότητά τους. Την απενοχοποίηση του οχήματος με εισαγωγή ποινών στον οδηγό για επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά. Την θέσπιση ορίου ταχύτητας 30 χιλιόμετρα την ώρα εντός αστικών περιοχών, αν και το συγκεκριμένο μέτρο λόγω περιορισμένης εφαρμογής δεν θα είναι αποτελεσματικό, θα επεκταθώ στη συνέχεια. Τις ρυθμίσεις για τους ευάλωτους χρήστες της οδού, τις αντίστοιχες ρυθμίσεις για τα οχήματα μικρής κινητικότητας, τις τροποποιήσεις για την απαγόρευση στάθμευσης.

Γενικώς όμως παρά τις όποιες θετικές ρυθμίσεις, επίκεντρο στον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας -και αυτό που χαρακτηρίζει και διατρέχει όλο το νομοσχέδιο- είναι οι κυρώσεις και συγκεκριμένα η αυστηροποιήση των κυρώσεων. Άλλωστε, αυτός ήταν και ο αρχικός τίτλος του νομοσχεδίου, «Νέο κυρωτικό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», το οποίο, βεβαίως, κύριε Υπουργέ, το αλλάξατε σε σκέτο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σωστά; Όμως παρά την αλλαγή του τίτλου το περιεχόμενο έχει μείνει ίδιο.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν δίνει απαντήσεις στο πιο σημαντικό ζήτημα που είναι η επιλογή τρόπου και μέσου μετακίνησης από τους χρήστες της οδού, της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου, της πεζής μετακίνησης, της δίκαιης χρήσης του δημόσιου χώρου, όλα όσα οδηγούν σε βιώσιμες, ανθρώπινες πόλεις. Θα έπρεπε να προηγείται ο συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός και να έπονται κυρώσεις. Απουσιάζουν, λοιπόν, οι στόχοι για την αυριανή πόλη με βάση την ευρωπαϊκή εμπειρία. Αλήθεια, εξετάσατε τι καταγράφεται στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες και αν ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης εντάσσεται σε κάποιο ευρωπαϊκό σχεδιασμό; Γιατί αυτό δεν είναι καθόλου εμφανές από το νομοσχέδιο. Εγώ, βεβαίως, εδώ, μπορώ να πω ότι και η χωροταξική και η πολεοδομική διάταξη παίζει ρόλο. Δηλαδή, κανονικά θέλει ένα στρατηγικό… Δεν μπορεί να είναι χώρια το συγκοινωνιακό, το κυκλοφοριακό και χώρια το χωροταξικό. Εδώ δεν έχουμε ποδηλατοδρόμους, ας πούμε. Θα μου πείτε, πώς να καταλάβει κανείς τον στόχο και τη λογική του νομοσχεδίου. Εδώ είναι δύσκολο απλά να το διαβάσουμε. Το νομοσχέδιο είναι τόσο χαοτικό στην ανάγνωσή του που πραγματικά είναι εξαιρετικά δύσκολο να το συγκρίνουμε κυρίως με το κείμενο της διαβούλευσης. Αυτή ήταν η μεγάλη δυσκολία.

Όπως είπαμε οι ποινές αυξάνονται για μια σειρά από παραβάσεις με το ύψος των προστίμων να είναι υψηλότερο σε σχέση με ό,τι ισχύει σήμερα. Κάνετε, όμως, κύριε Υπουργέ, ότι δεν ακούτε τους ειδικούς. Η θέση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων διαχρονικά είναι υπέρ ενός σχετικά χαμηλού ύψους προστίμων σε συνδυασμό με εντατικοποίηση, επιτήρηση της αστυνόμευσης. Η επιβολή αυστηρών ποινών χωρίς επιτήρηση έχει αποδειχθεί ότι συχνά οδηγεί στη μη εφαρμογή του ΚΟΚ. Ειδικά, πλέον, με τα σύγχρονα συστήματα επιτήρησης, όπως κάμερες, το μείζον δεν είναι το ύψος του προστίμου, αν εξασφαλιστεί ότι οι ποινές εφαρμόζονται κανονικά και τα πρόστιμα αποδίδονται.

Το ίδιο ισχύει και για τις προβλέψεις του νομοσχεδίου σε ό,τι αφορά την υποτροπιάζουσα παραβατική συμπεριφορά. Είναι θετικό ότι προβλέπονται αυστηρές ποινές σε περίπτωση επανάληψης της ίδιας παράβασης εντός του έτους ή τρεις φορές εντός πέντε ετών. Δεν προβλέπεται όμως διαφοροποίηση, κλιμάκωση ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης. Παράδειγμα, αν δεύτερη φορά μέσα στο χρόνο κάποιος υπερβεί το όριο ταχύτητας η ποινή παραμένει ίδια, 1000 ευρώ πρόστιμο και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για 180 ημέρες, χωρίς όμως να υπάρχει διαφοροποίηση ανάλογα με το ύψος του ορίου ταχύτητας και το μέγεθος της υπέρβασης. Ειδικά σε απομονωμένες περιοχές, παραβάτες που δεν έχουν άλλη επιλογή μετακίνησης πιθανόν να οδηγούν χωρίς δίπλωμα με ό,τι συνεπάγεται αυτό.

Σε σχέση με τη μείωση του ορίου ταχύτητας εντός των αστικών περιοχών το οποίο συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Να τονίσω ότι είναι μεν θετική πρόβλεψη. Πρόκειται όμως στην ουσία για ένα μέτρο με περιορισμένη εμβέλεια. Θα έλεγα άτολμο, γιατί αφορά μόνο σε μονόδρομους με μία λωρίδα κυκλοφορίας. Με βάση τους κανόνες της συγκοινωνιακής τεχνικής αυτό που καθορίζει αν ένας νόμος έχει όριο τα 30, 40 ή τα 50 χιλιόμετρα είναι τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του και όχι αν είναι μονόδρομος ή διπλής κατεύθυνσης. Δηλαδή, δεν γίνεται τοπικές οδοί με πολύ χαμηλή κυκλοφορία να έχουν όριο ταχύτητας 50 χιλιόμετρα, επειδή είναι διπλής κατεύθυνσης και γειτονικές ελεγκτήριες οδοί να έχουν 30 χιλιόμετρα, επειδή είναι μονής κατεύθυνσης. Σε κάθε περίπτωση, η θέσπιση των 30 χιλιόμετρα την ώρα, ως όριο ταχύτητας πρέπει να επεκταθεί γενικά στις κατοικημένες περιοχές και φυσικά, η θέσπιση χαμηλότερων ορίων ταχύτητας πρέπει να ακολουθήσει σειρά συνοδών μέτρων για τη μείωση της ταχύτητας στην πράξη. Υπάρχουν τα σαμαράκια. Έχει προχωρήσει πολύ η επιστήμη σε αυτά.

Άλλο ένα, «ναι μεν αλλά», είναι ότι στον νέο ΚΟΚ συμπεριλαμβάνεται η δυνατότητα κυκλοφορίας ποδηλάτων υπό προϋποθέσεις σε πεζοδρόμια. Θετικό μέτρο, αλλά δεν μπορούμε να μη θυμηθούμε όλους τους ποδηλατοδρόμους που σχεδιάστηκαν και τελικά καταργήθηκαν. Ήταν η Πτυχιακή μου. Στο Μεταπτυχιακό ασχολήθηκα πάλι με ποδηλατοδρόμους και αυτοί δεν έχουν γίνει ποτέ. Είναι απίστευτο. Αυτή η πολιτική της Κυβέρνησης για τα ποδήλατα. Γενικώς η χώρα δεν έχει αυτή την κουλτούρα, αλλά πραγματικά, δεν ξέρω, αυτό είναι αμφίβολο.

Επιπλέον, ενώ σε άλλες περιπτώσεις έχετε εξαντλήσει την αυστηρότητά σας, η εγκατάλειψη θύματος από οδηγό συνεχίζει να χαρακτηρίζεται πλημμέλημα. Εδώ έχουμε πολλές αντιδράσεις στη διαβούλευση για αυστηροποίηση αυτών των ποινών.

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, όχι.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Όχι; Άλλαξε; Θετικό.

Επίσης, θα μπορούσατε να προχωρήσετε σε πιο τολμηρές παρεμβάσεις. Για παράδειγμα, σε σχέση με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ η οποία αποδεδειγμένα ευθύνεται για την πλειονότητα των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων. Να θεσμοθετηθεί η λογική της μηδενικής κατανάλωσης αλκοόλ, Zero. Έτσι; Έτσι λέει η Ευρώπη και νομίζω ότι έχουμε φτάσει εκεί, γιατί νέοι κυρίως άνθρωποι σκοτώνονται ακριβώς επειδή οδηγούν μεθυσμένοι.

Άλλα μέτρα όπως, μηχανισμός κλειδώματος οχήματος σε περίπτωση χρήσης αλκοόλ ή άλλων ουσιών και αυτά είναι πολύ ενδιαφέροντα, όμως σιγά-σιγά πρέπει να τα εφαρμόσουμε, γιατί πληρώνουμε πολύ «βαρύ φόρο» αίματος. Για όλα αυτά, φυσικά θα το επαναλάβω, γιατί σε ό,τι αφορά στην Οδική Ασφάλεια το παν είναι η επιτήρηση και η αστυνόμευση.

Σε κάθε περίπτωση, πέρα από τις ποινές, αυτό που παίζει καθοριστικό ρόλο στην αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς είναι η εκπαίδευση των πολιτών. Ήδη από το σχολείο, έπειτα κατά τη διαδικασία για την απόκτηση διπλώματος, αλλά και αργότερα, ώστε να διαμορφωθεί αυτό που λέμε «κουλτούρα κινητικότητας και οδικής ασφάλειας». Ένας νόμος που επηρεάζει την καθημερινότητα των πολιτών - πως είναι ο ΚΟΚ- δε γίνεται να μη συνοδεύεται από αντίστοιχες εκπαιδευτικές πολιτικές και όταν μιλάμε για εκπαιδευτικές πολιτικές, αυτό πρέπει να αφορά και στους εκπαιδευτές των υποψήφιων οδηγών, δηλαδή, τις προδιαγραφές και τις δεξιότητες που αυτοί πρέπει να διαθέτουν. Θα πρέπει να υπάρχει ένα σαφές ενιαίο θεσμικό πλαίσιο που να ορίζει τις απαιτήσεις για την κατάρτιση των εκπαιδευτών και αυτό να συνδέεται με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις για την κοινωνία της κυκλοφορίας.

Φυσικά, δε φτάνει να ψηφιστεί ο νέος ΚΟΚ. Το σημαντικό είναι η συστηματική παρακολούθηση και αναθεώρησή του -όπως είπα- ώστε αυτός να αξιολογείται και να προτείνονται τροποποιήσεις με βάση τις εξελίξεις στη χώρα μας, αλλά και τις διεθνείς.

Είναι, πραγματικά, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα, το οποίο «αγγίζει» τις ζωές όλων των πολιτών όπως και την ποιότητα του δημόσιου

χώρου. Για εμάς, στη Νέα Αριστερά, η όποια αξιολόγηση του ΚΟΚ δε μπορεί, παρά να γίνεται μέσα από το πρίσμα της βιωσιμότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης, της αλληλεγγύης και του σεβασμού προς όλους τους χρήστες της οδού.

Ανέφερα αναλυτικά, προηγουμένως, ότι παρά τα θετικά του σημεία ο νέος ΚΟΚ, ως σύνολο, αποτυγχάνει να προχωρήσει σε μια ουσιαστική αναδιάρθρωση του υφιστάμενου πλαισίου και αυτό δεν είναι η μόνη αποτυχία της Κυβέρνησης, η οποία με τις πολιτικές της στον τομέα των μεταφορών έχει αποτύχει, συνολικά, να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που τίθενται σε ό,τι αφορά στην Οδική Ασφάλεια και στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Είχα δουλέψει στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για πρώτη φορά. Είχαμε κάνει πολύ καλή δουλειά τότε. Στα σχέδια, εδώ, βλέπουμε ότι περιορίζεται σε αποσπασματικές πολιτικές χωρίς συνέχεια. Υλοποιούνται σήμερα κάποια ΣΒΑΚ -είναι 170 και ίσως και παραπάνω- αλλά αποσπασματικά και, συνήθως, χωρίς να ακολουθούνται οι επιστημονικές κατευθύνσεις, ενώ δεν υπάρχει σύστημα καταγραφής-παρακολούθησης. Παράλληλα, τα εν λόγω σχέδια δεν έχουν προχωρήσει σε πολλές πόλεις της Ελλάδας -και αυτό είναι σημαντικό- με αποτέλεσμα να μην υπάρχει σε αυτές σχεδιασμός που να ενσωματώνει την ανάπτυξη δικτύων, ποδηλατοδρόμων, ασφαλείς πεζόδρομους, δημόσιες και προσβάσιμες συγκοινωνίες. Ουσιαστικά αυτό κάνουν τα ΣΒΑΚ. Βάζουν μέσα στην πόλη αυτά τα μέσα, κάνουν πιο ήπια την κυκλοφορία και παρεμβαίνουν όλοι οι εμπλεκόμενοι και αυτό είναι, πάντα, το πιο σημαντικό σε αυτή την διαδικασία.

Ως ένα σχόλιο μόνο, να τονίσω πως η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει όραμα και μακρόπνοο σχεδιασμό και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Δεν υπάρχει στρατηγική πίσω από τα μέτρα που προωθούνται από το Υπουργείο, μέτρα που να βρίσκονται στην κατεύθυνση του περιορισμού της χρήσης ΙΧ και προώθησης ενός οργανωμένου πολυτροπικού συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Δυο επισημάνσεις, όσον αφορά στο σύστημα των αδειών οδήγησης, που για να καταλάβει κανείς πόσο σημαντικό είναι αυτό, θα πω το εξής. Αναφέρθηκε πριν ο συνάδελφός, «οι δρόμοι κ.λπ.». Η αλήθεια είναι ότι οι 3 παράγοντες δυστυχημάτων είναι, οδηγός, όχημα και υποδομή. Σε μεγάλο βαθμό η υποδομή έχει βελτιωθεί στη χώρα, γενικώς – βεβαίως, υπάρχουν περιπτώσεις όπως ο ΒΟΑΚ ας πούμε κ.λπ. - όπως και τα οχήματα. Δεν ξέρω βέβαια, τώρα, μετά την κρίση βλέπουμε και οχήματα χωρίς ΚΤΕΟ κ.λπ.. Πάντως, φαίνεται ότι ο οδηγός εμπλέκεται στο 95% των ατυχημάτων και για το 75% είναι αποκλειστικά υπεύθυνος. Έτσι λένε οι μελέτες. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, πόσο σημαντική είναι η εκπαίδευση ενός οδηγού και εδώ μπαίνουν και όλα τα χαρακτηριστικά –αναφέρθηκαν και πριν – της «μαγκιάς». Ειδικά οι άντρες νέοι οδηγοί είναι αυτοί που δημιουργούν περισσότερα - μια άλλη μελέτη το έχει πει αυτό πριν χρόνια. Άρα, είναι πολύ σημαντική η καλλιέργεια μιας κουλτούρας ασφαλούς οδήγησης με σεβασμό στους κανόνες.

Εδώ, δεν τα έχει πάει καλά η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Από το 2019 κατάργησε ένα αδιάβλητο σύστημα που είχε θεσμοθετηθεί την περίοδο 2015-2019, το οποίο είχε βέβαια προβλήματα και τα οποία θα έπρεπε να διορθωθούν, αλλά ήταν μια «τολμηρή» παρέμβαση που επιχειρούσε να δώσει τέλος στα κέντρα διαφθοράς και στη συναλλαγή για την έκδοση μιας άδειας οδήγησης. Είναι τρομακτικό ότι πάνε γονείς και πληρώνουν, για να πάρουν τα παιδιά τους διπλώματα, δηλαδή, να σκοτωθούν ή να σκοτώσουν. Επανήλθε το παλιό, στρεβλό, διεφθαρμένο σύστημα τάχα «προσωρινά». Πέρασαν 2 χρόνια, αλλά ήρθε ένας νόμος λίγο να το διορθώσει, ο οποίος προέβλεπε μεγάλο αριθμό διατάξεων της δευτερογενούς νομοθεσίας, οι οποίες σε προηγούμενο νομοσχέδιο -πάντα αναφέρω, εγώ, την Οδική Ασφάλεια- ο προκάτοχός σας κ. Οικονόμου, παραδέχτηκε ότι «μέχρι σήμερα δεν έχουν βγει Υπουργικές Αποφάσεις». Άρα, αυτό το στρεβλό, διεφθαρμένο σύστημα εξακολουθεί να «ζει και να βασιλεύει». Πολύ βασικό αυτό.

Επίσης, θα ήθελα να πω δύο κουβέντες για την οδική ασφάλεια, που τα λέμε και τα ξαναλέμε, αυτή την εθνική πληγή, όπου και εκεί οι επιδόσεις της Κυβέρνησης είναι κάτω από τη βάση. Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους. Είχαμε μια μείωση από το 2010 μέχρι το 2020, βέβαια και πάλι ήμασταν πάνω από τον πανευρωπαϊκό μέσο όρο αλλά μετά το 2021, 624 νεκροί στην άσφαλτο, το 2022, 654 νεκροί στην άσφαλτο, το 2023, 637 νεκροί στην άσφαλτο, το 2024, 665 νεκροί στην άσφαλτο δεν συζητάμε καν για τους πολυτραυματίες και τραυματίες και βεβαίως αυτό συνεχίζεται και το 2025. Εδώ να θυμίσω ότι ο στόχος του εθνικού στρατηγικού σχεδίου οδικής ασφάλειας για μείωση νεκρών και βαριά τραυματιών μέχρι το 2030 κατά 50% μοιάζει μάλλον απίθανο να συμβεί. Έχουμε θέσει κατά καιρούς και έχω θέσει πολλές ερωτήσεις στο Υπουργείο και στη συγκεκριμένη ερώτηση, λοιπόν, θέταμε τα εξής ζητήματα. Τη σύσταση ενός κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας ο οποίος θα έχει αποκλειστική ευθύνη για την οδική ασφάλεια, τη δημιουργία ενός εθνικού ταμείου οδικής ασφάλειας για την ορθότερη κατανομή των πόρων σε δράσεις και μέτρα οδικής ασφάλειας, εδώ μπορούμε να πούμε ότι τα πρόστιμα από τις παραβάσεις μπορεί να πηγαίνουν σε αυτό το ταμείο, τη δημιουργία εθνικού παρατηρητηρίου οδικής ασφάλειας, των δράσεων στοχευμένης ενημέρωσης σε σχολεία και ομάδες υψηλού κινδύνου και μακροπρόθεσμα τη θέσπιση υποχρεωτικής διδασκαλίας του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία για να αποκτηθεί αυτή η κουλτούρα οδικής ασφάλειας. Τα πάρκινγκ κυκλοφοριακής αγωγής δεν έχουν συμβάλει από ότι φαίνεται, θέλει κάτι άλλο. Αυτά παραμένουν εξαγγελίες, δεν ξέρω αν θα μας πείτε κάτι από όλα αυτά ή αν προβλέπεται κάτι από όλα αυτά. Θα επανέλθουμε στην επόμενη συνεδρίαση.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Στο σημείο αυτό γίνεται η β’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Από την Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βρεττάκος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Κοτίδης Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Κτιστάκης Ελευθέριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λιβανός Μιχαήλ, Λυτρίβη Ιωάννα, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Οικονόμου Βασίλειος, Παππάς Ιωάννης, Σταϊκούρας Χρήστος, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Μουλκιώτης Γεώργιος, Μπιάγκης Δημήτριος, Παρασκευαΐδης Παναγιώτης, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Ζεϊμπέκ Χουσεϊν, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος

Αφού ευχαριστήσουμε την κυρία Πέρκα, να συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον Ειδικό Αγορητή από την “Νίκη”, κ. Δελβερούδη.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που έρχονται με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο είναι και πολλές και σημαντικές, αν είναι προς τη σωστή ή τη λάθος κατεύθυνση θα το δούμε στην πορεία. Η δική μας θέση είναι ότι όσες φορές και να αλλάξει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δεν θα υπάρχει καμία βελτίωση στους δρόμους, αν δεν γίνουν αλλαγές σε 2 βασικούς άξονες. Ο πρώτος είναι η βελτίωση του οδικού δικτύου και ο δεύτερος είναι η σωστή οδική παιδεία. Όταν οι δρόμοι, ειδικότερα οι επαρχιακοί, έχουν αυτά τα «χάλια» που γνωρίζουμε με λακκούβες ετών, με περασμένες ή μουτζουρωμένες πινακίδες, όταν δεν υπάρχει επαρκής φωτισμός, μπάρες προστασίας και άλλα, η οποιαδήποτε προσπάθεια βελτίωσης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι σαν να δίνουμε παυσίπονο για νάρκωση σε χειρουργείο. Επιπλέον, γνωρίζουμε όλοι ότι η συμπεριφορά ημών των οδηγών στην Ελλάδα δεν είναι και η καλύτερη, από όλες τις απόψεις. Λίγο η παντελής έλλειψη μαθημάτων οδικής συμπεριφοράς στα σχολεία, λίγο η ατιμωρησία, λίγο τα περίφημα διπλώματα χωρίς διαφανείς τρόπους ή άνευ σοβαρής εξέτασης ανανέωση διπλωμάτων σε ηλικιωμένους, καθιστούν και εμάς τους οδηγούς μέρος του συνολικού προβλήματος. Εάν το Υπουργείο δώσει βαρύτητα σε αυτούς τους 2 άξονες, θα μου πείτε η βελτίωση του οδικού δικτύου δεν είναι στη δική σας αρμοδιότητα αλλά η σοβαρή εκπαίδευση των οδηγών μαζί με μαθήματα οδικής ασφάλειας σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες, τότε θα έχει όντως νόημα να συζητούμε για τις αλλαγές στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Δυστυχώς, οι κυβερνήσεις διαχρονικά έχουν δείξει μεγάλη αδιαφορία για την οδική ασφάλεια με αποτέλεσμα να θρηνούμε συνεχώς θύματα νέους ή μεγαλύτερους ανθρώπους, να ξεκληρίζονται οικογένειες και να καταστρέφονται ζωές. Δεν είναι κάτι που έχουμε την πολυτέλεια να συζητάμε χαλαρά και να πειραματιζόμαστε. Η σοβαρότητα της οδικής ασφάλειας είναι τέτοια, ώστε πρέπει όλοι μας να μεριμνήσουμε άμεσα, γιατί το τροχαίο ατύχημα είναι κάτι που μπορεί να συμβεί στον καθένα μας και να του καταστρέψει τη ζωή από τη μία στιγμή στην άλλη, διότι μπαίνοντας στο αυτοκίνητο ένας οδηγός μπορεί να καταστεί και θύτης και θύμα. Επομένως, σήμερα και όλες τις ημέρες που θα συζητούμε για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οφείλουμε να δούμε τις διατάξεις αυτές με τη δέουσα σοβαρότητα και, θα λέγαμε, με ιερότητα.

Πρώτο ζήτημα, αν χρειάζονται αλλαγές στον υφιστάμενο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η γνώμη μας είναι ότι χρειάζονται σημαντικές αλλαγές, όμως, σε μια πρώτη ανάγνωση, παρατηρούμε ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις στον Κώδικα δεν στοχεύουν ευθέως στην πρόληψη της επικινδυνότητας, κάτι που θα έπρεπε να είναι προτεραιότητα.

Κατά τη σημερινή συζήτηση θα αναφερθώ σύντομα στα πιο σημαντικά, κατά τη γνώμη μου, ζητήματα του Κώδικα. Στην Αιτιολογική Έκθεση αναφέρεται ότι με το νέο Κώδικα γίνεται προσπάθεια οι κυρώσεις να είναι ανάλογες των παραβάσεων ώστε να τιμωρούνται αυστηρότερα αυτές που μπορεί να προκαλέσουν σοβαρό ατύχημα, δηλαδή η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η υπερβολική ταχύτητα, η αντικανονική προσπέραση, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ κ.τ.λ., ενώ οι λιγότερο επικίνδυνες παραβάσεις, όπως η παράνομη στάθμευση, να επισύρουν ηπιότερες ποινές.

Συμφωνούμε, φυσικά, σε αυτόν τον αυτονόητο στόχο. Όμως, στην πραγματικότητα, οι σοβαρές παραβάσεις διαπιστώνονται και πιστώνονται πολύ σπανιότερα απ’ ό,τι οι ελαφριές παραβάσεις. Αποτέλεσμα είναι να μένουν συνήθως ατιμώρητες οι πρώτες, δηλαδή οι βαριές παραβάσεις, και να τιμωρούνται οι δεύτερες, δηλαδή οι εύκολες. Συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο από αυτό που αναφέρει ως στόχο η Αιτιολογική Έκθεση και θα εξηγήσουμε το γιατί.

Η Τροχαία συνήθως κάνει βόλτες, κατά το κοινώς λεγόμενο, ειδικά στο κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, για να παίρνει πινακίδες για παράνομη στάθμευση σε μέρη όπου υπάρχει σήμανση απαγόρευσης, αλλά στην ουσία δεν εμποδίζουν σε τίποτα την κυκλοφορία τα σταθμευμένα οχήματα ούτε και προκαλούν σοβαρά τροχαία ατυχήματα. Υπάρχουν συγκεκριμένα σημεία της πρωτεύουσας όπου έστω και 10 λεπτά να σταθμεύσει κάποιος το όχημά του θα του πιστωθεί οπωσδήποτε η παράβαση και θα χρειαστεί να πληρώσει το πρόστιμο για να πάρει πίσω τις πινακίδες του, μετά από αρκετό καιρό φυσικά, περιμένοντας στις ατελείωτες ουρές στα γραφεία της Τροχαίας.

Αυτή είναι μια ποινή δυσανάλογη με την παράβαση αλλά δε θέλω να σταθώ σε αυτό, στέκομαι στο ότι η παράνομη στάθμευση γίνεται αντιληπτή με πολύ μεγάλη πιθανότητα και πολύ εύκολα σε αντίθεση με τις σοβαρές και επικίνδυνες παραβάσεις που προανέφερα, οι οποίες συνήθως δε γίνονται αντιληπτές και άρα δεν τιμωρούνται. Η παράβαση του ορίου ταχύτητας σε συγκεκριμένα σημεία και δρόμους αλλά και η κατανάλωση αλκοόλ ή η χρήση ναρκωτικών ουσιών πριν την οδήγηση, είναι εγκληματικές παραβάσεις που συνήθως γίνονται αντιληπτές αφού προκαλέσουν ατύχημα.

Γιατί, όμως, συμβαίνει αυτό; Τα μπλόκα για ελέγχους και αλκοτέστ είναι ελάχιστα, τη στιγμή που η Τροχαία είναι απασχολημένη, όπως είπαμε, με τις κλήσεις για παράνομη στάθμευση. Οι σοβαρές παραβάσεις, ναι μεν τιμωρούνται αυστηρότερα αλλά οι πιθανότητες να πιστωθούν αυτές οι παραβάσεις είναι ελάχιστες. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που μπορεί να λυθεί αν υπάρχει πρόθεση.

Αρκεί ο Κώδικας να εισάγει αυστηρότερες ποινές ή θα έπρεπε πρωτίστως να κινείται προς την κατεύθυνση της πυκνότητας των ελέγχων; Αν γνωρίζει κάποιος ότι είναι πολύ μικρή η πιθανότητα να γίνει αντιληπτή η παράβασή του από τα όργανα της Τροχαίας, π.χ. αν τρέχει με υπερβολική ταχύτητα, θα τρέξει πολύ πιο εύκολα, θα αναπτύξει ταχύτητα σκεπτόμενος «δε θα με δει κανένας, μπορώ να τρέξω όσο θέλω». Άρα, εάν με επιλεκτική τοποθέτηση συνεργείων ελέγχου της Τροχαίας σε σημεία όπου υπάρχει υψηλή συχνότητα σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων θα υπάρχει σίγουρα διασφάλιση ότι αυτά θα μειωθούν έως και θα μηδενιστούν. Είναι απλό.

Αυτό, βέβαια, προϋποθέτει από πλευράς της Τροχαίας στρατηγικό σχεδιασμό, στατιστική συγκέντρωση στοιχείων για το που γίνονται τα περισσότερα ατυχήματα και κάτω από ποιες συνθήκες. Θα σώζονταν ζωές αν υπήρχε πρόβλεψη στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, π.χ. να διενεργούνται κατά τις νυκτερινές ώρες έλεγχοι στους δρόμους κοντά στα νυκτερινά κέντρα διασκέδασης. Από εκεί φεύγουν οι νέοι μας είτε έχοντας καταναλώσει ποτά είτε έχοντας καταναλώσει οτιδήποτε άλλο. Πριν οι οδηγοί αυτοί θέσουν σε κίνδυνο τη δική τους ζωή αλλά και τη ζωή άλλων πολιτών πρέπει να γίνεται έλεγχος σε αυτούς τους δρόμους.

Αντί να μετατρέπουμε την Τροχαία σε μέσο είσπραξης δημοσίων εσόδων, με την καθημερινή «περατζάδα» σε κεντρικούς δρόμους με παρανόμως σταθμευμένα οχήματα, ας αξιοποιήσουμε το προσωπικό της Τροχαίας σε δράσεις προληπτικές και φυσικά χρήσιμες και σωτήριες. Με αυτό τον τρόπο θα καταλήξουμε στο ζητούμενο, δηλαδή να αυτοκυριαρχούνται οι οδηγοί με τον φόβο της αυστηρής ποινής και να συμμορφώνονται στους κανόνες της ασφαλούς κοινωνικής διαγωγής και οδικής συμπεριφοράς.

Θέλω να επανέλθω όμως λίγο στο ζήτημα της παράνομης στάθμευσης. Υπάρχουν κάποιες περιοχές στις οποίες η ελεύθερη θέση στάθμευσης είναι είδος υπό εξαφάνιση. Στην Αθήνα είναι πολύ συχνό το φαινόμενο, συνήθως στο κέντρο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά, αν και το πρόβλημα υπάρχει και σε άλλες πόλεις αλλά και στα αθηναϊκά προάστια. Δεν μπορούμε να είμαστε τόσο αυστηροί με την παράνομη στάθμευση όταν δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης για τους οδηγούς γιατί τίθεται το ερώτημα «τι θα τα κάνει τα αυτοκίνητα ο κόσμος;». Υπάρχουν δρόμοι με μεγάλο πλάτος, όπου υπάρχει σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης. Εφόσον η Πολιτεία και οι Δήμοι δεν έχουν φροντίσει ώστε να υπάρχουν επαρκείς χώροι στάθμευσης, θα πρέπει να δούμε το πρόβλημα και από τη θέση των οδηγών. Επαναλαμβάνω πως ο Έλληνας, δυστυχώς, έχει τη νοοτροπία να πηγαίνει με το αυτοκίνητο. Φυσικά, δεν έχουν όλοι την πολυτέλεια να χρησιμοποιούν, καθημερινά, ιδιωτικά γκαράζ για τα αυτοκίνητά τους αλλά ούτε και να πληρώνουν θέση πάρκινγκ. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει μια ανοχή και μια διαβάθμιση των παραβάσεων. Δεν μπορεί να πιστώνεται το ίδιο πρόστιμο σε κάποιον που στάθμευσε παράνομα σε ένα στενό δρόμο κλείνοντάς τον και παρεμποδίζοντας την κυκλοφορία σε αυτόν, με κάποιον που στάθμευσε σε ένα πλατύ δρόμο χωρίς να παρεμποδίζει κανέναν και να του αφαιρείται η πινακίδα, ένα μέτρο που έχει ταλαιπωρήσει πολύ κόσμο διότι δεν μπορεί μετά, για τον καιρό που ορίζει η αφαίρεση της πινακίδας, να χρησιμοποιεί ο οδηγός του όχημα του, το οποίο είναι απαραίτητο για πολλούς εργαζόμενους αλλά και για τις ανάγκες μεταφοράς της οικογένειάς του.

Επιπλέον, θα πρέπει να τεθεί απαγόρευση της πρακτικής αυτής που παρατηρούμε να υπάρχει, δηλαδή το να τοποθετούν στο οδόστρωμα τελάρα ή μια καρέκλα ή ένα μικρό μηχανάκι, ένα ποδήλατο, για να κρατάνε θέση πάρκινγκ. Αυτό είναι μια πρακτική που δυστυχώς, δεν ξέρω πού αλλού μπορεί να υπάρχει. Έχει επικρατήσει πάντως στην Ελλάδα και παραμένει ατιμώρητη. Οι δημόσιες θέσεις στάθμευσης δεν είναι τσιφλίκι κανενός για να βάζει καρέκλες και τελάρα, αποτρέποντας τους άλλους να σταθμεύσουν στο σημείο.

Όσον αφορά τη μείωση του ορίου ταχύτητας εντός κατοικημένων περιοχών από τα 50 χιλιόμετρα την ώρα στα 30 χιλιόμετρα την ώρα, δεν ξέρουμε αν μπορεί να εφαρμοστεί και αν είναι βιώσιμο αυτό το όριο -ενδεχομένως, να αυξήσει σε δραματικό βαθμό την κυκλοφοριακή συμφόρηση, δεν ξέρω αν αυτό το έχετε προβλέψει ως ενδεχόμενο- ή απλώς να μείνει ο νόμος ανεφάρμοστος. Να μην νομοθετούμε κάτι, απλά για να πούμε ότι νομοθετήσαμε. Τα 50 χιλιόμετρα την ώρα νομίζουμε ότι είναι ένα ρεαλιστικό όριο ταχύτητας για τις κατοικημένες περιοχές, αρκεί να τηρείται. Στη Γερμανία δεν πηγαίνεις ούτε με 51, μάλλον για να το πω σωστά, οι άνθρωποι δεν πηγαίνουν. Ανέφερα ενδεικτικά αυτό το κράτος γιατί ήμουν πρόσφατα εκεί. Τα περισσότερα ατυχήματα προκαλούνται από τις υπερβολικές ταχύτητες και σίγουρα τα 50 χιλιόμετρα δεν είναι μια υπερβολική ταχύτητα και αν συνδυαστούν με την ευλαβική τήρηση και των υπολοίπων των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, δεν θα προκαλούνται ατυχήματα, τουλάχιστον σοβαρά.

Όσον αφορά τα μέτρα για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των ατόμων με αναπηρία για την άμεση μετακίνηση οχημάτων που σταθμεύουν παράνομα σε ράμπες, ειδικούς χώρους και θέσεις στάθμευσης οχημάτων, νομίζουμε ότι είναι σε σωστή κατεύθυνση αλλά δεν θα λύσουν το πρόβλημα των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι συμπολίτες με κινητικές δυσκολίες στις μετακινήσεις τους. Τα πεζοδρόμια των ελληνικών πόλεων είναι απροσπέλαστα από νόμιμες ή παράνομες χρήσεις των καταστημάτων εστίασης αλλά κυρίως από αυθαίρετες και παράνομες καταλήψεις των πεζοδρομίων με σκάλες, κτίσματα και άλλα. Αν όντως υπάρχει διάθεση να βοηθήσουμε τους ανθρώπους αυτούς, τους συνανθρώπους μας με κινητικά προβλήματα, πρέπει να δούμε το πρόβλημα στη ρίζα του, στο ότι όλο το οδικό δίκτυο και η πολεοδομία έχουν δημιουργηθεί σαν να μην υπάρχουν αυτοί οι άνθρωποι.

Σχετικά με την αυστηροποίηση των ποινών για σοβαρές και επικίνδυνες παραβάσεις, όπως την εν κινήσει χρήση κινητού τηλεφώνου ή τη μη παραχώρηση προτεραιότητας σε σιδηροδρομικό όχημα, την παραβίαση φωτεινής σηματοδότησης ή κινητού φράγματος προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, τη στάθμευση σε σιδηροδρομική διάβαση, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή χωρίς δίπλωμα οδήγησης, θεωρούμε ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και δεν υπάρχει αμφιβολία γι’ αυτό.

Θέλουμε όμως να τονίσουμε ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα, που δεν θίγεται από το υπό ψήφιση νομοσχέδιο, με κάθε σεβασμό στους ηλικιωμένους ανθρώπους, τους οποίους σεβόμαστε και αγαπάμε, γιατί και εμείς έχουμε δικούς μας ηλικιωμένους ανθρώπους. Υπάρχουν περιπτώσεις που λόγω γήρατος δεν θα έπρεπε να πιάνουν το τιμόνι, έχουν προκληθεί από αυτή την αιτία πολλά ατυχήματα, αλλά οι ηλικιωμένοι σε κάποιες περιπτώσεις αρνούνται να αποδεχθούν ότι έχουν μειωθεί τα αντανακλαστικά τους και εξακολουθούν να οδηγούν βάζοντας σε κίνδυνο άθελά τους και τους εαυτούς τους αλλά και τους άλλους ανθρώπους. Το κράτος οφείλει να είναι αυστηρό με τα όρια ηλικίας των οδηγών, ξαναλέω, με κάθε σεβασμό σε αυτούς τους ανθρώπους, διότι εδώ μιλάμε για ανθρώπινες ζωές. Όσο επικίνδυνο είναι να οδηγηθεί ένας άνθρωπος υπό την επήρεια αλκοόλ, το ίδιο επικίνδυνο είναι να οδηγεί ένας άνθρωπος με μειωμένη όραση, με μειωμένη σταθερότητα των χεριών και φυσικά όχι αντανακλαστικά όπως ενός άλλου ανθρώπου.

Τέλος, θεωρούμε μεγάλο σφάλμα την εξαίρεση των ταξί από την ελεύθερη πρόσβαση στις λεωφορειολωρίδες και νομίζουμε ότι είναι ένα άδικο μέτρο, γιατί το ταξί είναι ένα ακριβό μέσο σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς και θα πρέπει να παρέχει και τις ανάλογες υπηρεσίες. Αν χρησιμοποιήσω ένα ταξί για να πάω κάπου και κάνω την ίδια ώρα που θα έκανα χρησιμοποιώντας άλλο τρόπο, νομίζω ότι δεν είναι σωστό γιατί, για παράδειγμα το λεωφορείο, που ορθώς έχει ελεύθερο δρόμο για να κινηθεί γρηγορότερα, παρότι είναι φθηνότερο, θα παρέχει στις ώρες αιχμής καλύτερη εξυπηρέτηση από τα ταξί. Αυτό πιθανόν να επιφέρει αρνητικές συνέπειες στον κλάδο των ταξί, καθώς οι πολίτες δεν θα τα προτιμούν για να μην μπλέξουν στην κίνηση, είναι απλό. Άλλωστε και στην πράξη τα ταξί θα πρέπει να έχουν μια άνεση στο που θα κάνουν στάση. Μεταφέρει το ταξί έναν άνθρωπο και δεν πρέπει να μπει στη λεωφορειολωρίδα να τον αφήσει ή να τον παραλάβει από εκεί; Τα ταξί κάνουν συνεχώς στάσεις επιβίβασης ή αποβίβασης πελατών. Αν δεν μπορούν να κινηθούν ελεύθερα στην λεωφορειολωρίδα σε κεντρικούς δρόμους θα είναι πραγματικά πολύ δυσχερές, και δεν είναι μόνο θέμα ενός συνδικαλιστικού κλάδου, αλλά και όλων, γιατί πολλές φορές θα χρειαστούμε να πάρουμε ταξί για να πάμε γρήγορα. Δεν ξέρω αν αληθεύει αυτό που έχω ακούσει ότι θα επιτρέπεται στα ταξί που έχουν ηλεκτρικό να κυκλοφορούν στη λωρίδα ενώ στα άλλα που έχουν βενζίνη και πετρέλαιο όχι. Αληθεύει; Φαντάζομαι πως αυτό είναι ένα κίνητρο -όπως προείπε και συνάδελφος- για να αλλάξουν όλοι οι επαγγελματίες ταξί τα αυτοκίνητά τους, αν έχει κάποιος την οικονομική δυνατότητα να το κάνει. Αν θα δώσετε οικονομικό κίνητρο για να γίνει αυτό, και νομίζω ότι γίνεται αντιληπτό ότι θα έχει κάποια βάση, καλώς.

Κλείνοντας θα πω ότι, σε γενικές γραμμές το νομοσχέδιο επιδέχεται βελτιώσεις για τις οποίες θα μιλήσουμε αναλυτικά στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής και στην Ολομέλεια, ως εκ τούτου επιφυλασσόμαστε επί της αρχής του νομοσχεδίου.

 Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε και συνεχίζουμε με τον Ειδικό Αγορητής της Πλεύση Ελευθερίας, κ. Αδαμάντιο Καραναστάση.

Έχετε τον λόγο για 15 λεπτά.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, να σας ευχηθώ καλή επιτυχία και καλή τύχη στο νέο, «ηλεκτρικό» πόστο που αναλάβατε.

Κυρίες και κύριοι, μιλήσαν πάρα πολλοί σε αυτή την επιτροπή, έκανε πάρα πολλές συνεδριάσεις, φιλικά, με αληθινή έγνοια, όλοι μας νομίζω, με ελάχιστες παραφωνίες και σχεδόν καμία ένταση, γι’ αυτό που συμβαίνει στους δρόμους της χώρας, γι’ αυτό που συμβαίνει εκεί έξω, για όλους τους θανάτους, για όλες τις κακοτεχνίες, για όλη αυτή την τραγική εικόνα, που αντιμετωπίζουμε όλοι μας με την κάνοντας μια μικρή βόλτα στους δρόμους της πρωτεύουσας, της επαρχίας και της συμπρωτεύουσας.

Βέβαια να σας πω ότι προσωπικά είμαι φανατικός της μηχανής, και όσοι με ξέρουν από παλιά γνωρίζουν ότι δεν ξεκολλούσα, δεν κατέβαινα, από τη μηχανή μου όλη μέρα και τώρα έχω να την οδηγήσω πάνω από χρόνο, κάτι που είχα πει και σε ομιλία μου στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, άλλο μισό χρόνο πριν, με αποτέλεσμα να «ρημάζει» η μηχανή μου, ακριβώς για το λόγο του ότι είμαι τρομοκρατημένος. Σε κάθε μου βόλτα, σε κάθε μου έξοδο και με το αυτοκίνητο πια, βλέπω όλα αυτά τα αυτοκίνητα πάνω σε διαβάσεις, τα παιδιά ξαπλωμένοι κάτω και φυσικά σε κάθε βόλτα με τη μηχανή, αν δεν είχα την εμπειρία να αποφύγω τουλάχιστον τρεις περιπτώσεις θανατηφόρου ατυχήματος, εγώ. Φαντάζομαι τι συμβαίνει στους άλλους πολίτες της χώρας που την «πατάνε» απλώς με ανθρώπους οι οποίοι δεν έχουν ιδέα πώς να οδηγούν.

Σημείωσα κάποια πράγματα λοιπόν, κάποιες σκέψεις που συζητήσαμε με την ομάδα μου -την οποία μου αρέσει να αναφέρω ονομαστικά, την Έρρικα, την Αθηνά, τη Ζωή και το νεοφερμένο μας Γιώργο τον super Γιώργο. Συζητήσαμε, κύριε Υπουργέ, για την επιδότηση κράνους την οποία δεν βλέπω. Νομίζω πως είναι πολύ σημαντικό μέτρο η επιδότηση κράνους. Τα είπαμε και τα έχουμε αναλύσει σε πολλές συνεδριάσεις επιτροπών. Δεν πωλείται αυτοκίνητο χωρίς ζώνη ασφαλείας ούτε σου επιβάλλει το να αγοράζεις ζώνη ασφαλείας για το αυτοκίνητό σου, οπότε αντίστοιχα θα ήταν πάρα πολύ έξυπνο μέτρο να δίνετε μια επιδότηση, μια ελάχιστη επιδότηση, για το κράνος και μετά να γράφονται για παράβαση όλοι οι μηχανόβιοί σαν εμένα εάν δεν φοράνε κράνος. Αυτή την στιγμή το κράτος βάζει ένα πρόστιμο σε κάποιους που δεν αγόρασαν κάτι, γι’ αυτό και δεν ξέρω κατά πόσο είναι νόμιμο αυτό το πράγμα. Δηλαδή, πρώτα να δίνεται μια επιδότηση κράνους και μετά να δίνονται τα πιο αυστηρά πρόστιμα και θα συνταχθώ και εγώ μαζί σας που δεν βγάζω το κράνος όταν είμαι επάνω στη μηχανή, ούτε εγώ ούτε τα παιδιά μου ούτε όποιος ανεβαίνει σε αυτή.

Μιλήσαμε για τις ολοκληρωμένες στρατηγικές για την εκπαίδευση των πολιτών και θα μιλήσουμε και μετά γι’ αυτό, αντί της επιβολής ποινών, μιλήσαμε για την ενσωμάτωση προγραμμάτων οδικής ασφάλειας στην Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση και την ανάπτυξη εκπαιδευτικών διαφημιστικών εκστρατειών που θα στοχεύουν στην ευαισθητοποίηση των οδηγών και των πεζών και προσφέρθηκα να συνεισφέρω κι εγώ σε αυτό μέσα από τη δουλειά μου. Μιλήσαμε για τη σχολική εκπαίδευση, για τα υποχρεωτικά μαθήματα οδικής αγωγής από το δημοτικό, για την επανεκπαίδευση των οδηγών, για την οποία θα μιλήσω λίγο αργότερα. Μιλήσαμε για διαρκείς εκστρατείες βάσει στατιστικών και στόχων, μιλήσαμε για την οδική αμέλεια και την επικίνδυνη συμπεριφορά, για γερασμένα και κακοσυντηριμένα οχήματα και πάρα πολλές φορές για τις ανεπαρκείς υποδομές. Μιλήσαμε για εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου, μιλήσαμε για κίνητρα για την ανανέωση των οχημάτων, όλων των οχημάτων όχι μόνο των ταξί, για κυκλοφοριακή αγωγή στα σχολεία, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση με καμπάνιες όπως είπα και πριν. Μιλήσαμε για ενιαίο φορέα οδικής ασφάλειας, είπαμε ακόμη και για εισαγωγή διατάξεων προστασίας δεδομένων στα ηλεκτρονικά συστήματα παρακολούθησης -πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα τα προσωπικά δεδομένα- και όλα αυτά τα AI συστήματα που τόσο πολύ ευαγγελιζόμαστε και με ελάχιστη γνώση. Το λέω εγώ με πάρα πολύ μεγάλη γνώση και πάρα πολύ μεγάλη μελέτη καθημερινά για τα ΑΙ μοντέλα.

Μιλήσαμε λοιπόν για την εκπαίδευση και πρότεινα την επανεκπαίδευση όλων των οδηγών. Μίλησα ανοιχτά μέσα από το Κοινοβούλιο για τη «μαφία» των διπλωμάτων, γιατί ξέρουμε όλοι μας πως δίνονται τα διπλώματα σε αυτή τη χώρα και ιδίως στην πρωτεύουσα. Γνωρίζουμε επίσης ότι μπορείς με ένα ποσό να σου το στείλουνε στο σπίτι και το λέω μέσα από το Κοινοβούλιο ξανά, κύριε Υπουργέ κάντε κάτι, κάντε κάτι, κάντε κάτι κυκλοφορούν δολοφόνοι εκεί έξω. Το φαινόμενο αυτό εντάθηκε κατά την περίοδο του κορονοϊού που οι άνθρωποι φοβόντουσαν να μπούνε στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και αγοράστηκαν πάρα πολλά διπλώματα. Κυκλοφορούν δολοφόνοι εκεί έξω που δεν ενδιαφέρονται και δεν είναι ότι δεν ξέρουν τι σημαίνει το stop, απλά το ρισκάρουν και περνάνε μήπως και το καταφέρουν. Αυτό συμβαίνει και γι’ αυτό είμαι και εγώ τρομοκρατημένος στους δρόμους αυτή τη στιγμή. Άνθρωποι που τους δόθηκε το δίπλωμα, που αγόρασαν το δίπλωμα, δεν έχουν καμία οδηγική παιδεία και γι’ αυτό πρέπει να μπουν κάμερες στα οχήματα των εξετάσεων, πρέπει να γίνει αυτό που είπαμε για τους εξεταστές για την εμπειρία των εξεταστών, να γίνεται έλεγχος και επανεξέταση και να περάσουμε όλοι ξανά με ένα μικρό παράβολο να εξεταστούμε ξανά, όλοι. Είναι εξαιρετικά σημαντικό. Το έχω πει και μιλάω ανοιχτά μέσα από το Κοινοβούλιο για τη «μαφία» των διπλωμάτων. Είναι επιτακτική η ανάγκη μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής σε πρόγραμμα δημόσιας εκπαίδευσης, η αναβάθμιση των ισόπεδων διαβάσεων τρένων σε ανισόπεδες, είτε υπόγειες, είτε υπέργειες.

Ο τιμωρητικός χαρακτήρας του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας πρέπει να εστιάσει στις αντικοινωνικές παραβάσεις όπως η επιθετική οδήγηση, οι παράνομες επιδείξεις, οι αγώνες ταχύτητας, η παράνομη στάθμευση σε θέσεις αναπήρων κ.λπ. και κυρίως κύριε Υπουργέ, απέναντι στον τιμωρητικό χαρακτήρα που διέπει τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά και τον προηγούμενο, και γενικώς σε αυτή η διάρθρωση τιμωρητικού χαρακτήρα που διέπει το νομοσχέδιο και που βλέπω καθημερινά, εμείς προτείνουμε ως παράδειγμα τον πολιτισμό. Θα ήταν πάρα πολύ σημαντικό να δίνουν το καλό παράδειγμα τα σώματα ασφαλείας και να υπάρχει μια πρόβλεψη του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για αυτό. Τα σώματα ασφαλείας πρέπει να δίνουν το παράδειγμα και όμως δεν το δίνουν. Δεν το δίνουμε ούτε εμείς οι Βουλευτές. Αν δούμε Βουλευτή, να μην έχει τους αστυνομικούς μπροστά για να περάσει, αν δουν οι πολίτες τον αστυνομικό να τηρεί όλα τα φανάρια, όλες τις διαβάσεις επιμελέστατα, οι πολίτες θα αισθανθούν διαφορετικά. Το πιστεύω απόλυτα αυτό. Το είπα σε προηγούμενη Επιτροπή και μου είπε ο πρώην Πρόεδρος της Επιτροπής, εγώ δεν έχω δει κανέναν αστυνομικό να περνάει με κόκκινο. Αλήθεια; Πάμε κύριε Υπουργέ, μια βόλτα τώρα να ποιούμε ένα καφέ, κάτω στην Πανεπιστημίου. Τα σώματα ασφαλείας, να δίνουν το παράδειγμα, είναι πολύ σημαντικό, όπως συμβαίνει σε προηγμένες χώρες. Τα σώματα ασφαλείας δεν είναι υπεράνω του νόμου, είναι ο νόμος και αυτό πρέπει να διεκδικήσουμε, όπως και τις ποινές στα σώματα ασφαλείας τα οποία δεν αναφέρονται. Νομίζω πως το άρθρο 58 λέει κάτι για τα οχήματα συνολικά, για τα νοσοκομειακά, χωρίς όμως να θεωρούνται ποινές για το τι γίνεται αν για παράδειγμα ένα νοσοκομειακό χωρίς να υπάρχει ανάγκη, να περνάει ένα κόκκινο φανάρι, ή φυσικά ο αστυνομικός που δεν λογαριάζει τίποτα πια στους δρόμους. Είναι πολύ χειρότερα τα πράγματα από ότι πριν από κάποια χρόνια.

Τα λέω όλα αυτά κύριε Υπουργέ, γιατί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που προτείνεται όντως εκσυγχρονίζει πάρα πολλά πράγματα, και προσωπικά τον βλέπω πολύ θετικά. Εκσυγχρονίζει ζητήματα σε σχέση με το τι συνέβαινε το 1999, το τι συνέβαινε το 2007 κατά την επικαιροποίησή του και το τι συμβαίνει το 2025. Έχουν αλλάξει τα οχήματα, έχουμε αλλάξει και εμεί οι ίδιοι, η κοινωνία, η τεχνολογία, τα συστήματα ασφαλείας. Όμως έχω την εντύπωση πως παρά τις πολλές συνεδριάσεις της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας σχετικά με τον ΚΟΚ, δεν τις λάβατε υπόψη, σαν να μην έγιναν ποτέ. Ο πρώην Πρόεδρός της μας είχε πει ότι όλες οι εισηγήσεις μας θα πάνε κατευθείαν στον Πρωθυπουργό και θα γίνουν εκθέσεις και θα μας μοιράσει τις εκθέσεις αυτές. Γιατί συνεδριάζαμε; Γιατί τα λέγαμε αυτά; Αναζητήστε τα σας παρακαλώ πολύ, κύριε Υπουργέ. Ελέγχθηκαν από όλους μας, από όλους μας, πολύ σημαντικά πράγματα και είναι κρίμα να μην ενταχθούν σε ένα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που έχει θετικά, πολύ θετικά χαρακτηριστικά και έναν εκσυγχρονιστικό χαρακτήρα. Είναι πολύ σημαντικό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Καραναστάση.

Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στον κ. Ιωάννη Κόντη.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε αυτό τον Κώδικα, το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, στον οποίο υπάρχει κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και προστίμων με το νέο Point System. Προσπαθεί να γίνει μια ορθολογική διάρθρωση των κυρώσεων με την ψηφιακή βεβαίωση παραβάσεων και τη διασύνδεση υπηρεσιών σε μια προσπάθεια για εκσυγχρονισμό και διαφάνεια, η οποία όμως, έχει κάποια θέματα και στη μέριμνα για επαγγελματίες οδηγούς, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα.

Κατά τη σημερινή μου τοποθέτηση δεν θα μιλήσω για τα άρθρα, θα κάνω απλά μια γενική αναφορά. Η υπερβολική αυστηρότητα των προστίμων χωρίς κοινωνικό φίλτρο, είναι ένα θέμα, γιατί δεν υπάρχει μέριμνα για ανθρώπους ευάλωτους ή που δεν έχουν τις οικονομικές δυνατότητες να ανταπεξέλθουν σε πρόστιμα. Ίσως τώρα θα πει κανείς πως είναι «μπρος γκρεμός και πίσω ρέμα». Το θέμα είναι ότι πρέπει να υπάρχει ένας εξορθολογισμός σε αυτό. Η επαναφορά της υπαίθριας διαφήμισης για μας είναι ένα θέμα, γιατί πλέον υπονομεύει το δημόσιο χώρο και το κράτος δείχνει έτοιμο να παραχωρήσει και πεζοδρόμια και περιφράξεις για διαφημιστικά συμφέροντα σε βάρος της αισθητικής και της ασφάλειας. Επίσης, μεγάλο θέμα είναι οι ρυθμίσεις για στάθμευση και χρήση δημοτικών χώρων, που εδώ υπάρχει «πολύ νερό για να μπει στο αυλάκι» γιατί, δεν είναι μόνο αυτά που αναφέρει το νομοσχέδιο.

Σε αυτό το σημείο θέλω να τονίσω το εξής. Εάν μελετήσει κανείς στατιστικά τα ατυχήματα που γίνονται στην Ελλάδα κάθε χρόνο, που είναι πάνω από 600 οι νεκροί, αλλά και περίπου 30.000 τραυματίες τους οποίους ξεχνάμε και οι περισσότεροι μπορεί να αποθεραπεύονται, αλλά υπάρχουν άλλοι οι οποίοι μένουν ανάπηροι μέσα από ατυχήματα. Και αν δούμε στατιστικά ότι πλέον αντί του 23% που ήταν πριν μερικά χρόνια τα θανατηφόρα ατυχήματα με δίκυκλα είναι 48% με 50%, βλέπουμε ότι έχει διπλασιαστεί αυτό το ποσοστό και έχει φτάσει να είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό των όλων ατυχημάτων που συμβαίνουν με θανατηφόρα κατάληξη.

Είναι πολύ σημαντικό και πολύ κρίσιμο να εξετάσουμε γιατί συμβαίνει αυτό. Πρώτον έχουμε άθλιους δρόμους. Πηγαίνει κανείς, όχι μακριά από το κέντρο, σε περιοχές όπως το Χαλάνδρι ή άλλες περιοχές, που το βράδυ αν δεν προσέξει κανείς έχει λακκούβες πάνω σε λακκούβες γιατί ανοίγουν το δρόμο με φρεάτια και τα κλείνουν πρόχειρα. Προσωπικά έχω δει πολλά ατυχήματα με δίκυκλα να συμβαίνουν όχι από απροσεξία των οδηγών αυτοκινήτων ούτε του δίκυκλου, αλλά από τις κακοτεχνίες που υπάρχουν στο δρόμο. Είναι τρομερό αυτό. Δεν υπάρχει ενιαία συνέχεια του δρόμου, έχουμε τη λύση της συνέχειας-συνέχεια και αφήνουμε τα αυτοκίνητα, τα ΙΧ, τα δίκυκλα, τα ποδήλατα και τα πατίνια να κυκλοφορούν σε αυτούς τους δρόμους. Πρέπει πρώτα, λοιπόν, να φροντίσουμε οι δρόμοι μας να είναι ανάλογη των Τελών Κυκλοφορίας που πληρώνουν οι οδηγοί, οι οποίοι απαιτούν να έχουν καλούς δρόμους για να κινούνται σε αυτούς και όχι να ρισκάρουν τη ζωή τους μη γνωρίζοντας αν θα πέσει σε μια λακκούβα, σε μια πέτρα ή οτιδήποτε άλλο. Η οδική συμπεριφορά, η οδική παιδεία και όλα αυτά έπονται γιατί πρώτα έρχεται το να έχουμε καλούς δρόμους, για να αναζητούμε τα υπόλοιπα μετά. Δεν είναι αυτονόητο ότι σε ένα κακό δρόμο με οποιαδήποτε οδική συμπεριφορά ή οδική παιδεία θα αποφύγεις το ατύχημα.

Επίσης ένα άλλο θέμα σημαντικό, κύριε Υπουργέ, που κανένας δεν μιλάει γι’ αυτό και κανείς δεν το μελετάει σοβαρά είναι έχουν προστεθεί στην κυκλοφορία πάρα πολλοί αλλοδαποί είτε αγοράζοντας αυτοκίνητα είτε μηχανάκια. Θα σας δώσω ένα απλό παράδειγμα. Εγώ, για να πάω σπίτι μου κατεβαίνω ένα μονόδρομο και μπαίνω δεξιά σε μονόδρομο σπίτι μου και δύο φορές έχω βρεθεί με αλλοδαπό ντελιβερά, ο οποίος βγαίνει ανάποδα και ανεβαίνει ανάποδα και έχω κινδυνέψει να τον σκοτώσω. Εγώ θα είμαι υπεύθυνος αν πέσω επάνω του που πετάγεται ξαφνικά ανάποδα; Η παιδεία την οποία δεν έχουν, ίσως επειδή προέρχονται από άλλες χώρες και εδώ δεν τους εξετάζουμε; Στέκομαι στο θέμα των ντελιβεράδων, ειδικά στους αλλοδαπούς από Πακιστάν, από Μπαγκλαντές κτλ.. που κινούνταν με δίτροχα. Τους έχει εξετάσει καμία ελληνική αρχή να δει αν τα διπλώματα τους κατ’ αρχήν έχουν συνάφεια με τα Ελληνικά; Για το αν γνωρίζουν τα σήματα που υπάρχουν σε όλη την Αθήνα; Αν γνωρίζουν τις μονοδρομήσεις, αν γνωρίζουν τις ανάγκες που έχει; Προσωπικά δεν πιστεύω ότι το έχουμε κάνει και πάρα πολλές φορές αυτοί οι ίδιοι έχουν πέσει θύμα τροχαίων ατυχημάτων, έχουν σκοτωθεί πάρα πολλοί, ακριβώς πάνω σε αυτή την άγνοια τους.

Ρώτησα σχετικά αστυνομικούς που μου είπαν ότι συνήθως τους σταματάνε και συνήθως έχουν άλλο δίπλωμα το οποίο δεν μπορούν να δουν και να ελέγξουν. Έχουν μεταφραστεί τα διπλώματα τους ελληνικά; Είναι ένα θέμα αυτό και είναι πάρα πολλοί αυτοί, οι οποίοι εργάζονται και συζητάμε για να προστατεύσουμε αυτούς τους ανθρώπους. Δεν λέω ότι δεν πρέπει να οδηγούν, να προστατευθούν και οι ίδιοι να μάθουν. Όπως μάθαμε εμείς τον Κώδικα, όπως εξεταστήκαμε μήπως πρέπει να περάσουν εξετάσεις και οι ίδιοι; Και όσοι είναι αλλοδαποί που έρχονται στην Ελλάδα με διπλώματα, τα οποία δεν γνωρίζουμε πώς απέκτησαν; Εγώ μπορώ να σας φέρω από χώρα του εξωτερικού 5 διπλώματα και πρέπει να το βλέπουμε και αυτό.

Επίσης, σχετικά με το θέμα της στάθμευσης των αυτοκινήτων. Στους δρόμους μας πλέον, και το γνωρίζουμε όλοι, η κυκλοφορία είναι αφόρητη, ειδικά εδώ στο κέντρο της Αθήνας. Όταν κατεβεί κανείς τη Σόλωνος για να πάει στη Βουκουρεστίου ή τους ποιο κάτω δρόμους, για να μπει Ακαδημίας και να έρθει στη Βουλή απαιτείται ηρωική προσπάθεια, για να μπορέσει να στρίψει. Γιατί; Γιατί σταματάνε δεξιά και αριστερά τα αυτοκίνητα μέχρι τη γωνία και δεν μπορεί κανείς να περάσει, δεν ξέρω αν το έχετε παρατηρήσει και ο ίδιος. Υπάρχουν στη Βουκουρεστίου, και το φέρνω πάλι ως παράδειγμα, αριστερά και δεξιά παρκαρισμένα αυτοκίνητα, περνάς σε μία «τρίχα» με κίνδυνο να ακουμπήσεις ή όχι άλλα οχήματα, δεν ξέρω θα πρέπει να επιτρέπεται και αριστερά και δεξιά σε μικρούς τέτοιους δρόμους η στάθμευση ακριβώς επειδή δεν έχουμε δυνατότητα να παρκάρουν τα αυτοκίνητα; Δεν θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα ειδικά γι’ αυτούς τους δρόμους που ενώνουν κεντρικές αρτηρίες όπως η Ακαδημίας, η Πανεπιστημίου κτλ. να μην υπάρχει; Αν «φρακάρει» ένα αυτοκίνητο με μια οδηγό, γεγονός που μου έχει τύχει, και να μην μπορεί να περάσει ή να έχει δυσκολία να περάσει στο «χαρτί» που λέμε από τα διπλανά τελείωσε, δημιουργείται πρόβλημα. Δεν πρέπει να δούμε, τι θα γίνει με αυτά; Αυτοί που παρκάρουν εκεί, γιατί δεν υπάρχει μέριμνα και στις δύο πλευρές για τους κατοίκους επιτρέπεται στη μία πλευρά. Κάτι που πρέπει να γίνει και με αυτό. Κυκλοφοριακή συμφόρηση δημιουργείται και με αυτό και μετά αρχίζουν οι παρανομίες και σε άλλους δρόμους που δεν πρέπει να παρκάρουν, βλέπουμε ότι παρκάρουν.

Παρατηρώ, στο δρόμο που ανέφερα, αυτοκίνητα που επί ένα χρόνο έχουν την πινακίδα στο εσωτερικό του, μέσα από το τζάμι, για να μην μπορούν να τους τις αφαιρέσουν βγάζουν τις πινακίδες, τις βάζουν εσωτερικά και τελείωσε. Περνάνε αυτοκίνητα της αστυνομίας και κανένας δεν ασχολείται. Θα βγάλω και εγώ τις πινακίδες μου, λοιπόν, και θα μπορώ να αφήνω το αυτοκίνητό μου όπου θέλω και είναι σωστό; Πιστεύω πως θα πρέπει να γίνει κάτι για αυτό.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, στο θέμα της ηλεκτρονικής αναγνώρισης από μηχανήματα, θα σας πω ένα κόλπο που χρησιμοποιούν πολλοί. Αλλάζουν τις πινακίδες τους με τρόπο, με αποτέλεσμα να έρθει λάθος κλήση σε κάποιον χωρίς να έχει δικαίωμα για ένσταση, και θα σας φέρω ένα απλό παράδειγμα. Υπάρχει ένα φυλλαράκι που το πουλάνε στο ίντερνετ και το κολλάνε μαγνητικά στην πινακίδα, ένα φύλλο δέντρου μικρό. Όταν τους σταματήσει τροχονόμος και γίνει επιτόπου έρευνα έχουν ένα τηλεκοντρόλ το πατάνε και πέφτει το φυλλαράκι κάτω και δεν τρέχει τίποτα, είναι φτηνό. Εάν όμως όχι, αυτό παραποιεί την πινακίδα - εγώ λέω τι συμβαίνει - και πείτε μου εσείς τι παράβαση θα έρθει εκεί; Μήπως παραλάβω εγώ την κλήση του οδηγού με το φυλλαράκι;

Υπάρχουν, λοιπόν, πολλά θέματα τέτοια τα οποία πρέπει πρώτα να «εξουδετερώσουμε» και μετά να φτάσουμε στον αυτοματισμό της φωτογραφίας από την κάμερα, για να μην επεκταθώ στο θέμα των προσωπικών δεδομένων που ελλοχεύουν στο αν η κάμερα φωτογραφήσει το μπροστινό μέρος και βγει η φωτογραφία μου κ.λπ., ας πούμε ότι πήρε την πίσω πινακίδα μου, που συνήθως αυτό δεν γίνεται, αυτή με το φυλλαράκι. Άλλοι αλλάζουν τον αριθμό της πινακίδας με μία μονωτική ταινία -το 6 γίνεται εύκολα 8- και πάει η κλήση αλλού. Εγώ πήρα κλήση περσινή - θα σας τη φέρω, κύριε Υπουργέ – για ένα Μερσεντές που έχω πουλήσει εδώ και 5 χρόνια. Δεν ξέρω τώρα πώς έγινε αυτό και μου ήρθε η κλήση. Εδώ και 5 χρόνια δεν το έχω το αυτοκίνητα αλλά την πήρα. Πρέπει, λοιπόν, να αναγνωρίσουμε ότι υπάρχουν πολλά θέματα τα οποία πρέπει να επιλυθούν που μόνο με τον αυτοματισμό δεν θα τα ξεπεράσουμε.

Θα επανέλθω στα θέματα της οδήγησης των δικύκλων και στα μηχανάκια. Τα μηχανάκια τα αφήσαμε και περνάνε μεταξύ λωρίδων παρότι είναι τόσα πολλά. Προσωπικά μόνο στην Αίγυπτο έχω δει όσα έχει η Ελλάδα, δηλαδή, εκατομμύρια. Όταν τα βρεθείς σταματημένος σε ένα φανάρι βλέπεις να ξεχύνονται, γιατί ακριβώς οι άνθρωποι υποφέρουν και δεν μπορούν να οδηγήσουν αυτοκίνητο. Βλέπω μεγάλους ανθρώπους, στα 50 τους και στα 60, αναγκαστικά να στρέφονται στα μηχανάκια χωρίς να έχουν οδηγήσει ή να έχουν άλλη προγενέστερη συνάφεια στη οδηγική τους ζωή. Αλλά εκτός από τους έμπειρους έχουμε και τους άπειρους οδηγούς και επιπλέον έχουμε τα πατίνια.

Κύριε Υπουργέ, ειδικά με τα πατίνια πρέπει να γίνει κάτι. Έρχονται τουρίστες που πάνε με ένα πενηνταράκι στο δρόμο και ξαφνικά νοικιάζουν ένα αυτόματο πατίνι και προχωράνε, κανείς δεν ξέρει ποιοι είναι οι ιδιοκτήτες τους και τα παρατάνε στο δρόμο. Κάποτε στη Θεσσαλονίκη, επειδή είχε δημιουργηθεί πρόβλημα οι Θεσσαλονικείς τα πέταγαν στη θάλασσα και νομίζω ότι τα πετάνε ακόμα. Γιατί; Γιατί πέφτανε πάνω τους. Νοίκιαζε κάποιος ένα πατίνι, του έφευγε το φρένο, ανέβαινε στο πεζοδρόμιο και έπεφτε πάνω σε έναν πολίτη. Αγανάκτησαν, λοιπόν, οι πολίτες και τα πετούσαν στη θάλασσα. Ήταν μιας εταιρείας και είχαν πράσινο χρώμα, τώρα έχει γεμίσει με κόκκινα κάποιας άλλης εταιρείας. Ξέρετε εσείς ποιοι είναι οι ιδιοκτήτες των πατινιών; Έχουν αντιπροσώπους εδώ; Κάποτε δεν είχαν. Είναι μια Εταιρεία στη Φινλανδία, ήταν στη Σουηδία και είχε κάποιον εδώ που πήγαινε και τα μάζευε απλά και φρόντιζε τις μπαταρίες τους.

Υπάρχουν διαφόρων ειδών πατίνια. Υπάρχει πατίνι που τρέχει στο δρόμο με 100 χιλιόμετρα, το έδειξε μια μέρα η τηλεόραση στη Συγγρού με 100 χιλιόμετρα -το είδατε νομίζω- και εννοείται πως είναι παράνομο, αλλά ο κάτοχός του το πείραξε, το πήγε σε κάποιο μαγαζί και το έφτιαξε. Όταν ένα πατίνι πηγαίνει με 100 χιλιόμετρα, ένα πετραδάκι να βρεθεί μπροστά του τελείωσε, ο τύπος θα γίνει ανάμνηση. Υπάρχουν και πατίνια τα οποία πηγαίνουν με 40 ή 25 χιλιόμετρα που θεωρείται η ταχύτητά τους -τα χρησιμοποιούν πάρα πολύ και οι τουρίστες- αλλά ορισμένοι οδηγοί δεν ξέρουν να τα οδηγούν και βλέπουμε να τρέμει το τιμόνι. Μια βόλτα στην Μητροπόλεως να κάνετε θα βρεθείτε ανάμεσα σε πατίνια στο πεζοδρόμιο. Δεν πρέπει να γίνει κάτι με αυτούς; Εγώ πιστεύω ότι πρέπει να μπει πινακίδα στα πατίνια, πρέπει να μπουν και όροι ασφάλισης έναντι τρίτων για ζημιές ή οτιδήποτε άλλο συμβεί και σίγουρα να μην τα νοικιάζουν τόσο εύκολα στον οποιονδήποτε πηγαίνει που δεν ξέρουμε την ηλικία του, καταρχήν. Πηγαίνει και νοικιάζει με ένα πενηνταράκι με μία κάρτα πιστωτική. Επίσης, να μην τα παίρνουν ανήλικοι, γιατί βλέπουμε να τα κυκλοφορούν παιδάκια 14 και 15 χρονών. Είναι οχήματα που κινούνται στην κυκλοφορία, δεν είναι αστείο και επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δρόμο. Θα πρέπει να πληρούν όλες τις συνθήκες ασφαλείας σαν κάτι που κυκλοφορεί στο δρόμο και πιστεύω ότι και για τα ποδήλατα που μπαίνουν στην κυκλοφορία θα πρέπει να υπάρχει μια πινακίδα για να ξέρουμε τι είναι ο καθένας. Επίσης, να έχουν ίδιο μέσο το οποίο να τους προστατεύει, δηλαδή, να έχουν κράνος οπωσδήποτε, κάτι το οποίο προβλέπεται από τον κανονισμό.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε κανονισμούς, έχουμε κανόνες, έχουμε νόμους, δεν χρειάζεται να προσθέτουμε συνέχεια, πρέπει να τους εφαρμόζουμε, όπως είπε προηγουμένως και ο συνάδελφος. Είναι το ίδιο όπως τις συζητήσεις που κάνουμε για το μπάσκετ και τα επεισόδια που έγιναν προχθές -που σύμφωνα με τους νόμους τους οποίους ήδη έχουμε, πανεύκολα πάνε φυλακή όλοι χωρίς να χρειάζεται να βγάλουμε άλλους νόμους. Έχουμε νόμο σχετικά με το ιδιώνυμο αδίκημα, τιμωρώντας με φυλάκιση όσους προκαλούν σε βία, όσους φωνάζουν, όσους κάνουν επεισόδια. Δεν εφαρμόζουμε τους νόμους, οπότε τι ψάχνουμε, να βγάλουμε καινούργιους νόμους που να ερμηνεύσουν τους προηγούμενους; Αρκεί να τους τηρούμε.

Επομένως, όσον αφορά το ευαίσθητο αυτό θέμα που είναι η κίνηση στη ζωή μας -που, δυστυχώς ή ευτυχώς, αποτελεί την «αιμορραγία» των Ελλήνων, αποτελεί το αίτιο θανάτου των περισσοτέρων Ελλήνων σήμερα, πρόκειται για μια εμπόλεμη κατάσταση, έχουμε έναν ακήρυχτο πόλεμο καθημερινά στην άσφαλτο. Σίγουρα, πρέπει να υπάρξουν αυστηροί νόμοι, να τους τηρήσουμε, να δουν οι πολίτες ότι τηρούνται, αλλά να υπάρχει και δικαιοσύνη, μην υπάρξει αδικία.

Επιπλέον, κύριε Υπουργέ, για το θέμα του ορίου ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων. Πιστεύω ότι πολλά αυτοκίνητα δεν θα μπορούν να μετακινηθούν με αυτό το όριο. Ένα αυτοκίνητο κινούμενο με 30 χιλιόμετρα σε ανηφορικό δρόμο είναι πολύ πιθανό να σβήσει, να ακινητοποιηθεί. Είναι πολύ χαμηλή η ταχύτητα των 30 χιλιομέτρων. Ακόμα και οι Αμερικανοί που είναι σχολαστικοί έχουν όριο ταχύτητας τα 35 μίλια, δηλαδή, τα 50 χιλιόμετρα. Νομίζω ότι θα το δούμε στην πράξη για τα 30 χιλιόμετρα, αλλά θα δημιουργηθεί ένα κομβόι αυτοκινήτων που θα πηγαίνει σιγά σιγά και ο ένας θα σπρώχνει τον άλλον, γιατί κάποια δεν θα κινούνται. Πρέπει να είμαστε ορθολογιστές και να θέτουμε τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση, ειδικά στους δικούς μας δρόμους με τα πολλά σαμαράκια. Με όριο ταχύτητας τα 30 χιλιόμετρα ούτε σαμαράκι δεν είναι εύκολο να περάσει το αυτοκίνητο. Πιστεύω ότι τα 50 χιλιόμετρα είναι ένα όριο ασφαλείας με το οποίο ο οδηγός, αν φοράει ζώνη, δεν διατρέχει κίνδυνο να σκοτωθεί ή να σκοτώσει κάποιον. Τώρα αν με τα 30 χιλιόμετρα υπάρξει θέμα, θα το δούμε στην πορεία, θα κάνουμε άλλο νομοσχέδιο. Εύχομαι, πάντως να μπει μια τάξη. Το νομοσχέδιο έχει και θετικά και αρνητικά, θα ακούσουμε και τις τοποθετήσεις από τους φορείς που θα κληθούν.

Κύριε Υπουργέ, κλείνοντας θα ήθελα να επισημάνω ένα μεγάλο θέμα που υπάρχει με τα τροχόσπιτα, για τον λόγο αυτό τρείς Κοινοβουλευτικές Ομάδες προτείναμε να κληθεί ο σύλλογος των ρυμουλκούμενων τροχόσπιτων, ο ΣΕΑΡΤΕ. Είναι μεγάλο θέμα αυτό και για τους Έλληνες κατόχους τροχόσπιτων αλλά και για τους τουρίστες, γιατί νομοθετήσαμε χωρίς να έχουμε προβλέψει να υπάρχουν τα “stops” για τροχόσπιτα. Το έχουμε νομοθετήσει την απαγόρευσή τους σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Τουρισμού, πλέον απαγορεύονται παντού. Όμως, το παρόν νομοσχέδιο έχει συνάφεια με το παραπάνω ζήτημα. Πιστεύουμε ότι πρέπει να βρεθεί μία λύση, ώστε να μπορούν να παρκάρουν και τα τροχόσπιτα για μια μέρα όπως ήδη βλέπουμε πως γίνεται με τα φορτηγά αυτοκίνητα που παρκάρουν στο πλάι του δρόμου. Φυσικά δεν συζητάμε για περιοχές Natura, παραλίες, ιστορικούς τόπους κ.λπ., για μία ημέρα ή για ένα περιορισμένο, μικρό χρονικό διάστημα να μπορούν να παρκάρουν.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Με την ομιλία του κυρίου Κόντη ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών.

Έχουν ζητήσει το λόγο και έχουν εγγραφεί στον κατάλογο των ομιλητών, 3 συνάδελφοι. Πριν τους δώσω τον λόγο, να ανακοινώσω τους προταθέντες φορείς που θα κληθούν για ακρόαση στη 2η συνεδρίαση της Επιτροπής.

Ξεκινώ Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (Ε.Κ.Α.Β.), Ένωση Εισαγγελέων Ελλάδος (Ε.Ε.Ε.), Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος (Ε.Α.Ε.Ε.), Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.), Πανελλαδικός Σύλλογος «S.O.S. - Τροχαία Εγκλήματα», Ελληνική Μοτοσικλετιστή Ομοσπονδία (ΕΛ.ΜΟΤ.Ο.), Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Π.Ο.Α.), Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.), Ένωση Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝ.Π.Ε.), Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε), Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας (Ο.Φ.Α.Ε.), Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ), Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς», Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (Π.Ο.Ε.Ο.), Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.), Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων (Σ.Τ.Ε.Ε.Α.), Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), Σύλλογος Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων και Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (Σ.Ε.Α.Ρ.Τ.Ε.), Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.), Ελληνική Αστυνομία (ΕΛ.ΑΣ.) - Τροχαία Αστυνομία, Σύλλογος «Φίλοι του Ποδηλάτου» και ο εκπρόσωπος των Σωματείων Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Σ.Ε.Ο.). Αισίως ο αριθμός των φορέων που θα κληθούν είναι 22.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, είχαμε προτείνει δύο φορείς και τους αποκλείσατε και τους δύο, Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών -είναι οι οδηγοί υπάλληλοι, όχι ιδιοκτήτες- και τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής. Μάλιστα, τον δεύτερο τον πρότειναν και άλλοι, όχι μόνο εμείς.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Το βλέπουμε και θα επανέλθουμε κύριε Μεταξά.

Τον λόγο έχει ο κ. Ξανθόπουλος.

**ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, βλέπω τα στοιχεία του Μαΐου από την Τροχαία Αττικής τα οποία είναι εφιαλτικά, αν ισχύουν. Έχουμε στο λεκανοπέδιο Αττικής 14 νεκρούς, 573 ατυχήματα με 688 τραυματίες. Αυτό είναι σοκαριστικό στην κυριολεξία. Νομίζω ότι με αυτό το πρίσμα πρέπει να δούμε το εισηγούμενο νομοσχέδιο και να κουβεντιάσουμε με αυτή την παράμετρο. Εδώ γίνεται μια σφαγή, αδιανόητα πράγματα.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να κάνω 2 παρατηρήσεις και 1 πρόταση. Δέχομαι και επαυξάνω την παρατήρηση του κυρίου Καραναστάση, είμαι και εγώ μοτοσικλετιστής, οδηγώ ακόμη μοτοσυκλέτα, θεωρώ ότι είναι και μία πράξη μεγάλης επικοινωνιακής δυναμικής το να μειώσετε τον ΦΠΑ στα κράνη. Το κράνος είναι το σημαντικότερο εξάρτημα που έχει ο αναβάτης στη μοτοσυκλέτα και ξέρουμε όλοι όσοι οδηγούμε μηχανές ότι θα πέσουμε. Είναι στατιστικά δεδομένο ότι θα πέσουμε όλοι. Το ζήτημα είναι να σηκωθούμε και να σηκωθούμε με τις λιγότερες δυνατές συνέπειες. Με αυτή την έννοια, λοιπόν, ελάτε σε μία συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών και δείτε αυτό το κατεξοχήν φλέγον θέμα, το οποίο η Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας, αλλά και όλοι, το θέτουν μετ’ επιτάσεως. Δεν είναι όλα θέμα δημοσιονομικού κόστους και οφέλους. Στο κάτω κάτω επαίρεστε ότι έχουμε πλεόνασμα 6,5 δις, οφείλετε να πάρετε άμεσα μια απόφαση μέχρι την Ολομέλεια και να πείτε κάτι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** *εκτός μικροφώνου*

**ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ:** Δεν είναι ζήτημα του ΚΟΚ, δεσμευτείτε πολιτικά. Δεν λέω να κάνετε τροπολογία, αλλά είναι μείζονος σημασίας και το συναρτώ με το προηγούμενο.

Σε ό,τι αφορά τη διήθηση, το είχα πει και σε προηγούμενη ανάλογη Επιτροπή, όντως οι μοτοσικλετιστές έχουμε μία ευχέρεια να περνάμε ανάμεσα στα αυτοκίνητα, ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα, θα ήθελα όμως να δείτε, αν και είναι θέμα συγκοινωνιολόγων κατά βάση, η διήθηση να απαγορευτεί στην πλευρά, στο ρεύμα του δρόμου που βρίσκετε δίπλα στα πεζοδρόμια. Δηλαδή με το που κατεβαίνει ο πεζός να μην…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** *εκτός μικροφώνου*

**ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ:** Το λέτε στο κείμενο; Αν το αλλάξατε, πάρα πολύ ωραία, γιατί δεν το είδα.

Θέλω να κάνω μια θεσμική πρόταση και ενδεχομένως να καταθέσουμε και τροπολογία με τον ΣΥΡΙΖΑ. Καταλαβαίνουμε όλοι και νομίζω δεν υπάρχει κανενός είδους επιφύλαξη για την ανάγκη κυκλοφοριακής αγωγής. Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής, τα οποία είτε υπολειτουργούν είτε δεν λειτουργούν είτε λειτουργούν υπό καθεστώς αρμοδιότητας των Δήμων, όπου ο κάθε Δήμος κάνει αυτό που νομίζει. Θεωρώ ότι πρέπει να υπάρξει μία συνεννόηση του Υπουργείου σας με το Υπουργείο Εσωτερικών και να αναληφθεί μία δράση, να χρηματοδοτηθούν με συγκεκριμένες προδιαγραφές αυτά τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής έτσι ώστε στον κάθε Δήμο -και εννοώ τους κεντρικούς Δήμους, γιατί είναι προφανές ότι για παράδειγμα στο νομό της Δράμας θα γίνει στο Δήμο της Δράμας- έτσι ώστε να αποτελέσουν ένα στίβο, ένα πεδίο εκμάθησης κυκλοφοριακής αγωγής των παιδιών, των πεζών, των παιδιών που οδηγούν ηλεκτρικά αυτοκίνητα ή πατίνια και ποδήλατα και κυρίως για να λειτουργήσουν σε όλη την επικράτεια. Η εμπειρία λέει ότι υπάρχει ένας Δήμος ο οποίος εμπνέεται και ξεκινάει κάτι, έρχεται ένας άλλος Δήμος ο οποίος δεν το συνεχίζει, πολλά από αυτά δεν λειτουργούν και υπάρχουν Δήμοι που δεν έχουν καθόλου. Θεωρώ, ότι είναι ένα θέμα μείζονος σημασίας το οποίο το Υπουργείο θα πρέπει να δει άμεσα και σας παρακαλώ να το διαλάβετε στην τοποθέτησή σας τουλάχιστον στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Ξανθόπουλε.

Τον λόγο έχει η Ανεξάρτητη Βουλευτής κυρία Θεοδώρα Τζάκρη, για 7 λεπτά.

**ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ**: Κύριε Υπουργέ μετά από μια περίοδο που απασχολήσατε την κοινή γνώμη με διθυραμβικές αυτοαναφορές που σας εξέθεσαν τόσο τον ίδιο προσωπικά όσο και την Κυβέρνησή σας -για παράδειγμα την επιδότηση κομίστρου στα ταξί τα σαββατοκύριακα για να μεταφέρουν μεθυσμένους- συζητούμε σήμερα για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δηλαδή το Σύνταγμα της κυκλοφορίας στη χώρα μας, για το οποίο βέβαια δεν αποφύγατε τις ναρκισσιστικές αυτοαναφορές, όπως θα δούμε και στη συνέχεια.

Η πρώτη παρατήρηση που έχω να κάνω είναι που συμφωνούμε με ορισμένες προβλέψεις αυτού του νομοσχεδίου, όπως είναι ο συγχρονισμός του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, η αθροιστική αντιμετώπιση των παραβάσεων, η αυστηροποίηση των ποινών για τις επικίνδυνες παραβάσεις, η προώθηση της ασφαλούς κινητικότητας και η ενίσχυση της μικροκινητικότητας. Συμφωνούμε επίσης επί της αρχής και με τη διαβάθμιση των παραβάσεων και με την υιοθέτηση αποτρεπτικού χαρακτήρα στις κυρώσεις. Συμφωνούμε τέλος και με τα θέματα της μικροκινητικότητας, όπως είναι η αναγνώριση των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων όπως είναι τα ηλεκτρικά πατίνια, σκούτερς -είναι μια πραγματικότητα η οποία υφίσταται και πρέπει να ρυθμιστεί κανονιστικά- η νομιμοποίηση της διήθησης δίκυκλων με προϋποθέσεις, η υποχρέωση χρήσης του κράνους και, βεβαίως, την ευθυγράμμιση με τις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δεύτερη παρατήρηση αποτελεί για μένα και ένα παράδειγμα κακής νομοθέτησης. Κύριε Υπουργέ, ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας μοιάζει να πάσχει από τα συνηθισμένα προβλήματα νομοθέτησης της Κυβέρνησής σας. Όλοι γνωρίζουμε ότι υπάρχουν θέματα που δεν λύνονται ούτε στο «πόδι», ούτε με επιτροπές σοφών, ούτε με ενσωμάτωση ιδιοτελών προτάσεων. Θέλουν ουσιαστική διαβούλευση και εδώ αυτό δεν συνέβη. Πάρτε για παράδειγμα το θέμα της κυκλοφορίας των ταξί στις λεωφορειολωρίδες, για το οποίο έγινε πολύς λόγος τελευταίες μέρες και μάλιστα υπήρξε και έντονη κινητοποίηση ιδιοκτητών και οδηγών ταξί την προηγούμενη εβδομάδα με διήμερη απεργία. Ο κ. Κυρανάκης μας είπε ότι η εισήγηση του ΟΑΣΑ που έχει στα χέρια του, είναι να απαγορευτούν πλήρως τα ταξί αλλά ο ίδιος έκανε μια υποχώρηση και αποφάσισε λέει, να μπορούν να αφήνουν επιβάτες πίσω από τα λεωφορεία. Δεν ξέρω τι λέει ο ΟΑΣΑ αλλά στις περισσότερες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις τα ταξί κινούνται κανονικά στις λεωφορειολωρίδες, καθώς είναι ταχύτερα των λεωφορείων οχήματα και η χρήση των ταξί από το επιβατικό κοινό θα καταστήσει προτιμητέα τη χρήση τους έναντι των ΙΧ. Το θέμα όμως είναι πολύ σοβαρό για να αποφασίζει μόνο ο ΟΑΣΑ ή μόνο ο Υπουργός, όσο ταλαντούχος κι αν είναι ο κ. Κυρανάκης. Υπάρχει ο Δήμος, υπάρχει η Περιφέρεια, υπάρχει το ίδιο το Υπουργείο Μεταφορών. Που είναι όλοι αυτοί, που είναι η γνώμη τους για το θέμα;

Η τρίτη παρατήρηση είναι ένα παράδειγμα προκλητικής νομοθέτησης. Κύριε Υπουργέ μένοντας στο ίδιο θέμα, στο άρθρο 55 του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θα αναφερθώ σε ένα παράδειγμα προκλητικής νομοθέτησης. Σύμφωνα λοιπόν με την περίπτωση δ της παραγράφου 4 του άρθρου 55, στις λεωφορειολωρίδες επιτρέπεται η κυκλοφορία έμφορτων Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης μηδενικών ρύπων. Άρα, τα γνωστά «βανάκια» των μεγάλων ξενοδοχειακών και όχι μόνο επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν ηλεκτρικά οχήματα, θα κινούνται ελεύθερα στις λεωφορειολωρίδες και την ίδια ώρα οι μικροϊδιοκτήτες και οι οδηγοί ταξί που δεν έχουν τη δυνατότητα να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με ηλεκτρικά, θα μείνουν εκτός των λεωφορειολωρίδων. Πρόκειται για κραυγαλέα και προκλητική περίπτωση νομοθετικής εξυπηρέτησης, που πρέπει να αποσυρθεί.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Τα ταξί αφορά η ρύθμιση.

 **ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ:** Θα σας πω, κύριε Υπουργέ. Αφήνω εδώ το γελοίο φαινόμενο να θεωρείτε ότι τα ηλεκτρικά οχήματα δεν εμποδίζουν την κυκλοφορία λεωφορείων, ενώ τα συμβατικά οχήματα την εμποδίζουν. Κι αν, κύριε Υπουργέ, ως δια μαγείας άλλαζαν όλα τα ταξί σε ηλεκτρικά, θα κυκλοφορούσαν όλα σε λεωφορειολωρίδες ή γνωρίζετε ότι μεσοπρόθεσμα αυτό δεν μπορεί να συμβεί και απλώς παρέχεται ειδική εξυπηρέτηση στους δικούς σας.

Η τέταρτη παρατήρηση είναι ένα κράτος αυστηρό για τους πολίτες του, άρα χωρίς δικαιώματα και υποχρεώσεις. Κύριε Υπουργέ, για άλλη μια φορά το ελληνικό κράτος κάνει αυτό που ξέρει να κάνει, προκλητικά καλά. Να είναι εξαιρετικά αυστηρό απέναντι στους πολίτες και να παραμένει αδιάφορο απέναντι στις δικές του υποχρεώσεις. Ας πάρουμε για παράδειγμα την Αθήνα. Πεζόδρομοι και πεζοδρόμια σε άθλια κατάσταση, όπου οι πεζοί βρίσκονται στο έλεος των δικύκλων. Βασικοί οδικοί άξονες έχουν απομείνει με μια λωρίδα κυκλοφορίας, η Σόλωνος, η Πανόρμου, η Αχαρνών. Μια πόλη χωρίς χώρους στάθμευσης με κυριολεκτικά ανύπαρκτη Τροχαία και με μια Δημοτική Αστυνομία που κάνει λάθος δουλειά. Με ελλιπή και πολλές φορές λανθασμένη σήμανση. Μια εικόνα πολύ μακριά, λοιπόν, από οποιαδήποτε ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Κατά τα άλλα, νομοθετούμε νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ερώτηση. Κώδικας υποχρεώσεων κεντρικής διοίκησης και αυτοδιοίκησης υπάρχει; Ποιες κυρώσεις προβλέπει για την προκλητική αδιαφορία απέναντι στα δικαιώματα των πολιτών;

Η πέμπτη και τελευταία παρατήρηση, κυρία Πρόεδρε, είναι ότι δεν βλέπουμε στο παρόν νομοσχέδιο την αύξηση των υποχρεωτικών ωρών στους υποψήφιους οδηγούς και τη θέσπιση ενός αδιάβλητου συστήματος εξέτασης επί του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με προδιαγραφές πανελληνίων εξετάσεων ως προς τί; Ως προς το ότι αφορά το απρόσωπο, κύριε Υπουργέ, της διαδικασίας και την αντικειμενική βαθμολόγηση. Φυσικά, λείπει και η πρόβλεψη για ανανεώσεις διπλωμάτων των υπερηλίκων οδηγών. Όπου δεν αρκεί να εξετάζονται μόνο ιατρικά και από άποψη ικανότητας οδήγησης, αλλά πρέπει να εξετάζονται αυτοτελώς και επικαιροποιημένη εκμάθηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, καθώς αυτοί οι συμπολίτες μας πήραν διπλώματα δεκαετίες πριν, όταν ενδεχομένως δεν υπήρχαν καν κινητά. Άρα, έχετε βρει τρόπο να τους τιμωρείτε, αλλά όχι να τους εκπαιδεύετε.

Εν κατακλείδι, κύριε Υπουργέ, ακόμη και αν νομοθετήσετε τον καλύτερο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας τα αποτελέσματα θα είναι από περιορισμένα ως μηδαμινά, από τη στιγμή κατά την οποία ο Κωδικός αυτός δεν υποστηρίζεται από κατάλληλες υποδομές και από ορθή αστυνόμευση για την εφαρμογή του. Για να μην αναφερθώ βεβαίως και στο κομμάτι της εκπαίδευσης που ήδη σας ανέφερα. Θα συνεχίσουμε να ζούμε χαοτικές καταστάσεις. Οι κάτοικοι των πόλεων μας θα εξακολουθούν να ζουν μέσα στην καθημερινή κυκλοφοριακή παράνοια, χωρίς δρόμους, χωρίς πεζοδρόμια και χώρους στάθμευσης. Αλλά εσείς ως Υπουργός κι εμείς ως Βουλευτές θα βαυκαλιζόμαστε ότι κάναμε για άλλη μια φορά το καθήκον μας. Δεν το έχουμε κάνει, κύριε Υπουργέ, και στην περίπτωση αυτή.

Ευχαριστώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για μια διευκρίνηση.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Παρακαλώ κύριε Υπουργέ, για 1 λεπτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Τζάκρη παρότι αναγνώσατε την ομιλία σας, προφανώς δεν αναγνώσατε τη διάταξη. Δεν αναφέρεται σε «βανάκια» ιδιωτικής χρήσης ξενοδοχείων, όπως είπατε. Αναφέρεται στα ταξί. Η διάταξη έχει σκοπό να κινητροδοτήσει τα οχήματα μηδενικών ρύπων, ώστε τα παιδιά σας και τα παιδιά μου να αναπνέουν οξυγόνο και όχι καυσαέριο. Αυτός είναι ο σκοπός της ρύθμισης.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Συνεχίζουμε δίνοντας τον λόγο στην κυρία Γεωργία (Τζώρτζια) Κεφαλά, για 7 λεπτά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα είμαι σύντομη, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα να κάνω μια επισήμανση μιας και ασχολούμαι με τις διακομιδές ασθενών. Μας αφορά πάρα πολύ η οδηγική συμπεριφορά και η κυκλοφοριακή αγωγή, όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι πριν. Είναι εξαιρετικά σημαντικό το ζήτημα της Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης. Γνωρίζω ότι δεν υπάρχει χρηματικό πρόστιμο, υπάρχουν όμως κάποιες επιπτώσεις. Παραδείγματος χάρη, αφαιρούνται 9 πόντοι από το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (ΣΕΣΟ) και αφαιρείται το δίπλωμα, η άδεια και οι πινακίδες, απ’ ό,τι γνωρίζω, για 60 μέρες. Αλλά, απ’ ότι βλέπουμε, αυτές οι διατάξεις δεν έχουν αποτέλεσμα.

Ξέρουμε ότι μέσω κάμερας η Τροχαία μπορεί να εντοπίσει τα οχήματα και να κάνει αυτά που πρέπει να κάνει. Αλλά 2 είναι τα τινά, ή οι συνάνθρωποί μας δεν γνωρίζουν, δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι -που προφανώς αυτό συμβαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση, γιατί, δεν μπορώ να δεχτώ ότι ένας άνθρωπος γνωρίζει ότι ένας συνάνθρωπός του θα χάσει τη ζωή του και παρόλα αυτά, για να κερδίσει 5-10 λεπτά, μπαίνει στη ΛΕΑ. Άρα, προφανώς δεν έχουν την ακριβή επίγνωση. Να το ξεκινήσουμε δηλαδή από τις οδηγικές σχολές το πρόβλημα. Ξέρουμε ότι υπάρχει γενικά έλλειψη στην οδική συμπεριφορά. Η αριστερή λωρίδα, λόγου χάρη, ελάχιστοι γνωρίζουν ότι είναι μόνο για προσπέραση και δεν είναι για πορεία. Αυτό είναι κάτι που το λέω και το ξαναλέω σε συζητήσεις και που δεν το γνωρίζουν οι Έλληνες οδηγοί. Επομένως, κάτι πρέπει να γίνει ώστε να δώσουμε βάση στην εκπαίδευση των οδηγών.

Δεύτερον, θεωρώ ότι γίνεται και κάποια παράβλεψη, δεν μπορεί όλοι αυτοί που χρησιμοποιούν τη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης να έχουν λάβει τα ανάλογα αντίμετρα, φαντάζομαι ότι δεν θα μπαίνανε αν ήξεραν ότι θα υποστούν τις συνέπειες. Όταν βλέπουμε ότι 330 οδηγοί, για παράδειγμα, σε ένα τριήμερο πιάστηκαν από κάμερες να μπαίνουν στη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης σημαίνει ότι είναι λίγοι, γιατί εμείς βλέπουμε πολύ περισσότερους να μπαίνουν. Και βέβαια το αποτέλεσμα είναι εγκλωβισμοί και όλα αυτά που βλέπουμε από χιονοπτώσεις ή από άλλες περιπτώσεις στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας. Κάτι οπωσδήποτε πρέπει να γίνει, είναι πάρα πολύ σημαντικό και δεν έχουμε επίγνωση ούτε εμείς οι πολίτες ούτε η πολιτεία πιστεύω ότι κυνηγάει όσο θα έπρεπε να κυνηγάει αυτό το θέμα.

Ένα άλλο που θα ήθελα να σας ρωτήσω, μιας και είσαστε εδώ και είσαστε γνώστης προφανώς του θέματος, είναι για τα ΚΤΕΛ του Κηφισού και της Λιοσίων. Αν ξέρετε πότε θα φύγουν από τις εστίες τους αυτή τη στιγμή και θα πάνε στο καινούργιο Κεντρικό Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων που ετοιμάζεται, το ακούμε από το 2012 και δεν το βλέπουμε και προφανώς κάτι τέτοιο θα έδινε λύσεις στις μεταφορές και στο κυκλοφοριακό μας πρόβλημα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):**

Και εμείς ευχαριστούμε. Πριν δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό, να πω συμπληρωματικά ότι, στον κατάλογο των φορέων που θα κληθούν προστίθεται και η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών, κατά την πρότασή σας κύριε Μεταξά.

Τον λόγο έχει ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κυρανάκης.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**

Κυρία Πρόεδρε, δεν θα κάνω ευρεία χρήση του δικαιώματος που μου δίνεται για ομιλία σήμερα, θα λάβω υπόψη όλες τις παρατηρήσεις των Εισηγητών, των Ειδικών Αγορητών και των άλλων συναδέλφων που πήραν τον λόγο, ώστε να επανέλθω αύριο πριν την 2η συνεδρίαση με τις απαντήσεις επί των προτάσεων. Πολλά από αυτά που ακούστηκαν είναι θετικά και σίγουρα προσέρχομαι και εγώ σε πνεύμα διαλόγου και υιοθέτησης βελτιώσεων, τις οποίες προτείνετε με την επεξεργασία του νομοσχεδίου.

Θέλω να πω μόνο το εξής. Πήραμε την απόφαση, επειδή το κείμενο του νομοσχεδίου όπως αναρτήθηκε στη διαβούλευση πριν από αρκετούς μήνες είχε τη λογική των τροποποιήσεων του υπάρχοντος νόμου, είχε τη λογική δηλαδή ότι «αλλάζω το τάδε άρθρο, την τάδε παράγραφο στον παλιό νόμο» και αυτό δυσκόλεψε πάρα πολύ τους συμμετέχοντες στη διαβούλευση -και δεν εννοώ μόνο εσάς, τους συναδέλφους- εννοώ τους φορείς, εννοώ τους πολίτες, όποιον ήθελε να συμμετάσχει και δεχθήκαμε πάρα πολλά παράπονα ότι δεν μπορούσαν να βγάλουν άκρη με το τι αλλάζει και σε ποιο σημείο. Γι’ αυτό λοιπόν, πήραμε την απόφαση να φέρουμε ένα ενιαίο κείμενο, το οποίο, ναι μεν δεν θα ψηφιστεί ως Κώδικας υπό την έννοια είτε το ψηφίζεις ολόκληρο είτε καθόλου, αλλά έχει τη μορφή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας διότι θέλουμε να παραδώσουμε στην κοινωνία ένα κατανοητό, εύληπτο, ενιαίο κείμενο για να μπορέσει να είναι και εφαρμόσιμο πάνω από όλα. Βεβαίως θα ακολουθήσουν καμπάνιες για τη σωστή ενημέρωση και ψηφιακά εργαλεία για να μπορέσει εύκολα ο πολίτης να ρωτά τι ισχύει και να παίρνει απάντηση, γιατί ένα βασικό πρόβλημα στην οδική ασφάλεια είναι ότι δεν ξέρει ο κόσμος τι ισχύει, τα «θολά» σημεία. Υπάρχουν σημεία τα οποία δεν είναι σαφές αν έχουν αλλάξει, πολλοί από εσάς πήρατε τον λόγο και αναφερθήκατε στον παλιό Κώδικα του ν.2696/1999, ο οποίος με νόμο του 2008 επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ άλλαξε και οι ποινές μειώθηκαν στο σύνολό του σχεδόν στο μισό. Μειώθηκαν κατά 50%.

Άρα, πολλά από τα πρόστιμα τα οποία αναφέρατε ως ισχύον Κώδικας, είναι ο προηγούμενος Κώδικας. Δεν ισχύουν αυτά τα πρόστιμα. Γι’ αυτό, ήθελα να φέρουμε ένα κείμενο το οποίο θα είναι ενιαίο, για να κάνουμε καλύτερα τον διάλογό μας.

Επίσης, ακριβώς μετά τη συνεδρίαση θα αποστείλω στο Προεδρείο -και παρακαλώ, αν είναι εφικτό να σταλεί σε όλους τους συναδέλφους, από όλα τα πολιτικά κόμματα- μια παρουσίαση η οποία απλοποιεί το σύστημα των υποτροπών και λέει, πολύ συγκεκριμένα, για κάθε είδους παράβαση ποια είναι τα χρηματικά πρόστιμα, τι ίσχυε πριν και τι θα συμβαίνει για την αφαίρεση διπλώματος στη 2η και στην 3η παράβαση εντός 5ετίας, όπως αναφέρθηκε. Επιπλέον, σήμερα ή αύριο θα στείλω και έναν πίνακα με αρκετά στατιστικά στοιχεία διαχρονικά, τα οποία δείχνουν την πορεία των οδικών συγκρούσεων. Ειρήσθω εν παρόδω, αν θα ακούσετε και αύριο τους Συλλόγους οικογενειών θυμάτων από οδικά δυστυχήματα, αυτόν ακριβώς τον όρο τα δυστυχήματα και τα ατυχήματα δεν το θέλουν από εμάς να ακούγεται. Νομίζω ότι είναι σημαντικό αυτό να μπει στον δημόσιο διάλογο, διότι θεωρούν, και πιστεύω ότι έχουν δίκιο, πως κάθε ζωή που χάνεται δεν είναι θέμα τύχης, είναι θέμα οδικής συμπεριφοράς. Έτσι, λοιπόν, αυτό που απαιτούν οι οικογένειες από εμάς είναι να αναφερόμαστε σε συγκρούσεις ή σε πιο ήπια περιστατικά, σε συμβάντα αλλά όχι ατυχήματα, γιατί θεωρούν ότι δεν είναι θέμα τύχης.

Έτσι, λοιπόν, μετά από διαβούλευση που κάναμε και με τους Συλλόγους αυτούς την περασμένη Παρασκευή, αλλά και στοιχεία που πήραμε από το ΕΚΑΒ, στοιχεία που πήραμε από τα επείγοντα των νοσοκομείων, έχουμε κάνει αρκετές αλλαγές οι οποίες δεν ήταν μέρος του κειμένου που αναρτήθηκε σε διαβούλευση και έχουμε κάνει φυσικά και την αλλαγή σχετικά με τη λεωφορειολωρίδα, η οποία σχολιάστηκε από κάποιους συναδέλφους. Κάποιοι πήραν ξεκάθαρη θέση, κάποιοι δεν πήραν. Για παράδειγμα, ο συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ είπε να γίνει μια συγκοινωνιακή μελέτη. Θέλω πολύ φιλικά να πω, ότι εδώ καλούμαστε να πάρουμε το μέρος κάποιου. Εμείς έχουμε επιλέξει να πάρουμε το μέρος των ανθρώπων που χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, το μέρος των ανθρώπων που χρησιμοποιούν το λεωφορείο. Μπορεί αυτοί οι άνθρωποι εμένα προσωπικά να μη με ακούσουν ποτέ, να μην ακούσουν αυτό που λέω ή αυτό που λέμε εμείς εν πάση περιπτώσει, γιατί έχουν τη δική τους καθημερινότητα. Δίνουν το δικό τους αγώνα για να πάνε στη δουλειά τους με αξιοπρέπεια και με υπομονή. Περιμένουν υπομονετικά στη στάση περισσότερο χρόνο από αυτόν που αξίζει στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς μιας ευρωπαϊκής χώρας.

Επομένως, εάν θέλουμε να βελτιώσουμε αυτή την κατάσταση, η λύση είναι να βγάλουμε από τις λεωφορειολωρίδες όλους εμάς είτε κυκλοφορούμε με το ΙΧ μας, είτε κυκλοφορούμε με ταξί. Η λογική, λοιπόν, του μέτρου που προτάθηκε δεν ήταν η πλήρης απαγόρευση, δεν ήταν μια απόλυτη θέση, αλλά ήταν μια θέση η οποία δεν θα στερούσε συγκοινωνιακό έσοδο από τους οδηγούς ταξί. Προφανώς, δεν είναι η διάθεσή μας να συγκρουστούμε με τους οδηγούς ταξί. Η διάθεσή μας να εξυπηρετήσουμε καλύτερα τον εργαζόμενο, τον φοιτητή, τον ηλικιωμένο ο όποιος δεν οδηγεί ή δεν έχει τα χρήματα να πάρει ένα ταξί αλλά θα πάει με το λεωφορείο. Γίνεται μια πολύ μεγάλη επένδυση για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων, που δεν έχει γίνει επί 12 χρόνια. Πιο συγκεκριμένα το 2019 το νεότερο λεωφορείο του στόλου ήταν ηλικίας του 2011 και η πλειοψηφία ήταν κατασκευής του 1999 ή πριν το 1999. Δηλαδή, μιλάμε για έναν στόλο απαρχαιωμένο. Όσοι συνάδελφοι κυκλοφορείτε στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη θα δείτε τώρα ότι γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια ανανέωσης του στόλου, και σε μεγάλο βαθμό με ηλεκτρικά λεωφορεία, διότι όπως είπα, το κίνητρο είναι οι επόμενες γενιές. Εμείς δεν το καταφέραμε, αλλά οι επόμενες γενιές θέλουμε να κυκλοφορούν στις πόλεις μας και να αναπνέουν καθαρό αέρα, να αναπνέουν οξυγόνο. Να μην αναπνέουν καυσαέριο. Να μην γκριζάρουν από το καυσαέριο όλα τα κτίρια εδώ, στην Αθήνα. Το χρώμα της πόλης είναι το γκρίζο. Γιατί είναι το γκρίζο; Γιατί το καυσαέριο έχει δημιουργήσει όλη αυτή την πάρα πολύ άσχημη εικόνα, την πολύ άσχημη κατάσταση. Τα πνευμόνια μας. Άρα, λοιπόν, αν μας ενδιαφέρει όντως να περπατούν οι νέες γενιές στους δρόμους των πόλεών μας και να μπορούν να αναπνέουν οξυγόνο αντί για καυσαέριο, ναι, αυτό είναι ένα μέτρο. Δεν είναι το μοναδικό μέτρο. Είναι ένα μέτρο. Λεωφορεία και ταξί να έχουν κίνητρα να έχουν έναν πιο καθαρό στόλο.

Επειδή ακούστηκε αν αυτό στο μέλλον αλλάξει και ως διά μαγείας - είπε κάποιος - το σύνολο των ταξί είναι ηλεκτρικά, προφανώς, εδώ είμαστε, να νομοθετήσουμε ξανά. Αλλά αυτή τη στιγμή είναι ελάχιστα και παρότι τα προηγούμενα χρόνια υπήρχε μια τεράστια επιδότηση ύψους 22.500 ευρώ που έδινε το Ταμείο Ανάκαμψης για ανανέωση άδειας ταξί για αγορά ηλεκτρικού ταξί, αυτή δεν αξιοποιήθηκε. Ήταν ελάχιστες οι αιτήσεις, μετρημένες κάτω από 100 αν θυμάμαι καλά.

Άρα, λοιπόν, δεν είναι μόνο το οικονομικό κίνητρο. Συμφωνώ, να συνεχίσουμε τα οικονομικά κίνητρα, αλλά το βασικό είναι να μπορούν οι πόλεις μας να είναι πιο βιώσιμες. Βιώσιμες πόλεις, σημαίνει ότι δίνεις προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ότι απελευθερώσεις λίγο το κυκλοφοριακό, ότι εξυπηρετήσεις τους ανθρώπους οι οποίοι θέλουν να μετακινούνται με τα Μέσα Μεταφοράς με καλύτερους όρους, πιο καθαρά λεωφορεία -εσωτερικά και εξωτερικά- πιο γρήγορα, πιο αξιόπιστα δρομολόγια - να μπορείς να μπαίνεις στο Google Maps ή στην ψηφιακή εφαρμογή του ΟΑΣΑ και να βλέπεις ότι, όντως, θα έρθει 8:10` το λεωφορείο, όχι «λέει 8:10` και θα έρθει 45` μετά». Με χαρά να το συζητήσουμε αύριο και με τους φορείς. Πάντως, σκοπός του μέτρου είναι αυτό.

Άρα, κυρία Πρόεδρε, και καταλήγω με αυτό, καλώ τους συναδέλφους να πάρουμε θέση. Αν υπάρχουν συγκεκριμένα άρθρα, στα οποία προτείνετε να αλλάξει κάτι, πείτε το. Καλή και η γενική κριτική στην Κυβέρνηση, ευπρόσδεκτη πάντα και εποικοδομητική, αλλά εδώ είναι ο χρόνος και ο τόπος για να πούμε για παράδειγμα πως «στο άρθρο 50 διαφωνώ και η πρότασή μου είναι να αλλάξει αυτό, για αυτό τον λόγο». Εδώ είμαστε για να τα εξετάσουμε. Θα είμαστε εδώ και αύριο, θα είμαστε και την Παρασκευή, θα είμαστε και στην Ολομέλεια και είμαστε πάρα πολύ «ανοιχτοί» να υιοθετήσουμε προτάσεις. Αλλά η γενική κριτική χωρίς να παίρνουμε θέση υπέρ μιας πρότασης δεν έχει ουσία, όχι για εμάς αλλά για αυτούς που μας βλέπουνε.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, για τους φορείς, αν επιτρέπεται.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ορίστε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Δεν είπατε τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδήγησης.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κοιτάξτε, κ. συνάδελφε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιτρέψτε μου, λίγο.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ναι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Σας το λέω γιατί, καταρχάς, προτάθηκε και από άλλα Κόμματα, δεν προτάθηκε μόνο από εμάς.

Εμείς, επαναλαμβάνω, κάναμε 2 προτάσεις, δεν κάναμε 50 και νομίζω ότι ένας επιπλέον φορέας δε θα μας «σώσει».

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κύριε συνάδελφε, έχει γίνει η ευρύτερη δυνατή συμπερίληψη των προτάσεων, με βάση αυτή την παρατήρηση-παράκληση, την οποία απευθύνατε στο Προεδρείο, ενετάχθηκε ο φορέας που πριν από λίγο ανακοίνωσα και έχουμε ολοκληρώσει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Μα,είχατε αποκλείσει όλους τους φορείς που είχαμε προτείνει.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Είναι πάνω από 23 φορείς.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιτρέψτε μου.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Σας επιτρέπω.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Αυτό δεν έχει ξαναγίνει.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ποιο;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ξαναλέω, προτείναμε 2 μόνο φορείς.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ποιο δεν έχει ξαναγίνει, κ. συνάδελφε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Το να έχετε αποκλείσει, τελείως, το Κ.Κ.Ε. από τους φορείς που προτείνει.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Σε τι σας έχουμε αποκλείσει;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιτρέψτε μου.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Επιτρέψτε μου κι εσείς. Αν δεν κάνω λάθος…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Στην αρχή είπατε το εξής. Στην πρώτη σας ανακοίνωση…

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Αλλά δε μου επιτρέπετε, θέλετε μόνο εσείς να μιλάτε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Στην πρώτη σας ανακοίνωση είπατε τους φορείς και δεν περιλάβατε καθόλου φορέα που προτείναμε εμείς και μου λέτε ότι «μου κάνατε τη χάρη και συμπεριλάβατε 1 από τους φορείς που προτείναμε»;

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Δεν «κάνω τη χάρη» σε κανέναν.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Επιπλέον - για να τελειώνω - ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης έχει προταθεί και από άλλα Κόμματα, δεν έχει προταθεί μόνο από εμάς και είναι ερωτηματικό για ποιο λόγο τον αποκλείετε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Δεν είναι «κάνω τη χάρη» σε κανέναν, αγαπητέ κ. συνάδελφε και αν δεν κάνω λάθος, όταν προτάθηκαν οι φορείς από τους άλλους συναδέλφους, είπατε ότι «σε σχέση με αυτά που προτάθηκαν, έχουμε να προτείνουμε άλλους 2». Κάνω λάθος;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Είπα «με τους φορείς δεν έχουμε αντίρρηση και προτείνουμε 2 φορείς», αυτό είπα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Άρα, δεν έχετε αντίρρηση και είναι σα να τους έχετε προτείνει και προτείνατε άλλους 2.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κοιτάξτε, δεν είναι να παίζουμε με τις λέξεις, τώρα. Υπάρχει λόγος που αποκλείετε το συγκεκριμένα φορέα;

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Δεν αποκλείουμε κανέναν, κ. συνάδελφε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Μα, δημιουργεί πολλά ερωτηματικά αυτό το πράγμα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ορίστε, κ. Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για τυπικούς λόγους να πω ότι καταθέτω και τις νομοτεχνικές, οι οποίες ετοιμάστηκαν και κάποιες αναρρυθμίσεις. Τις καταθέτω για τους συναδέλφους.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε, κ. Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η κοινή συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις».

Αύριο, 4 Ιουνίου και ώρα 12:00΄ θα πραγματοποιηθεί η συνεδρίαση για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Από την Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βρεττάκος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Δελής Ιωάννης, Κατσώτης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Κοτίδης Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Κτιστάκης Ελευθέριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λιβανός Μιχαήλ, Λυτρίβη Ιωάννα, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Οικονόμου Βασίλειος, Παππάς Ιωάννης, Σταϊκούρας Χρήστος, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Μουλκιώτης Γεώργιος, Μπιάγκης Δημήτριος, Παρασκευαΐδης Παναγιώτης, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Ζεϊμπέκ Χουσεϊν, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος

Τέλος και περί ώρα 13.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

 **ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ**