**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, 4 Ιουνίου 2025, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12.10΄, 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: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις» (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, 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), Σταϊκούρας Χρήστος, 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, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Κοτίδης Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, 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. Λυτρίβη Ιωάννηα, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Καραμανλή Άννα, Καραμπατσώλη Κωνσταντίνα, Κτιστάκης Ελευθέριος, Λιβανός Μιχαήλ, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παππάς Ιωάννης, Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνος, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Μουλκιώτης Γεώργιος, Ιλχάν Αχμέτ, Παρασκευαΐδης Παναγιώτης, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Τσοκάνης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος.

Στην Επιτροπή παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους επί του σχεδίου νόμου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρου 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Κωνσταντίνος Μπερτσιάς, Μέλος της Επιτροπής Αυτοκινήτων της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος (ΕΑΕΕ), Γεώργιος Κουβίδης, Πρόεδρος του ΔΣ του Πανελλαδικού Συλλόγου "SOS Τροχαία Εγκλήματα" (SOSTE), Αθανάσιος Τσιάνος, Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Αδαμάντιος Ηλιάδης, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), Ελευθέριος Πετράκης και Αθανάσιος Μαυρίδης, Πρόεδρος και Γενικός Γραμματέας, αντίστοιχα, του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ), Γεώργιος Γιαννής, εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Καθηγητής και Διευθυντής στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αδάμ Ασημακόπουλος και Αντώνιος Ζαμπέτας, μέλη του προσωρινού ΔΣ του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ), Ευθύμιος Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) και Γεώργιος Σπηλιόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ ΑΕ).

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ. Βασιλική Δανέλλη – Μυλωνά, Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» (ΙΟΑΣ), Θωμάς Πιτούλης, Μέλος του ΔΣ της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ), Γρηγόριος Λεοντόπουλος, Α΄ Αντιπρόεδρός του ΓΣ της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), Γρηγόριος Κωνσταντέλλος, Α’ Αντιπρόεδρος του ΔΣ της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ), Βασιλική Βιδάλη, Διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΤΕΕΑΕ), Γεώργιος Χαραλάμπους, Πρόεδρος του ΔΣ του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ), Θωμάς Κακαδιάρης, Διευθυντής Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσυκλέτας "Μοτοθέσις" της Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας Ελλάδος (ΜΟΤΟΕ), Δημήτριος Παπαγεωργίου - Τμηματάρχης Τμήματος Συντονισμού & Ε.Ο.Δ. της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής, Μιχαήλ Παπαδόπουλος, Εργασιακός Σύμβουλος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών (ΠΟΣΕΜ) και Στυλιανός Χασούρης, εκπρόσωπος των Σωματείων Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής – Πρόεδρος Νοτίου Τομέα Περιφέρειας Αττικής.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας ημέρα. Συνεχίζεται η επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις». Είμαστε στη 2η συνεδρίαση, στην ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, στην ακρόαση των φορέων. Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κύριος Κωνσταντίνος Κυρανάκης. Ξεκινάμε, δίνοντας το λόγο στους φορείς. Όπως έχετε ενημερωθεί η διάρκεια της παρεμβάσεώς σας θα είναι 3 λεπτά. Θα υπάρξει, όπου χρειαστεί, η δέουσα ανοχή. Παρακαλώ, όμως, να γίνει σεβαστός ο χρόνος, με δεδομένο ότι είστε πολλοί οι προσκεκλημένοι φορείς, ένα. Δεύτερο, με δεδομένο ότι στις 16.00΄ έχουμε τη συνεδρίαση της κατ’ άρθρον επεξεργασίας. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα, πριν ξεκινήσει η συνεδρίαση, ενημέρωσα και εχθές τους συναδέλφους, θα το επαναλάβω και σήμερα, επειδή θα ακουστούν αρκετές απόψεις από πολλούς φορείς, ότι κατόπιν της συνάντησης που είχαμε στο Υπουργείο με τους συλλόγους οικογενειών θυμάτων από τροχαίες συγκρούσεις, αυτός είναι ο όρος τον οποίον επιθυμούν οι οικογένειες των θυμάτων να χρησιμοποιείται στον δημόσιο διάλογο όταν αναφερόμαστε σε αυτό που, εμείς οι υπόλοιποι, είχαμε συνηθίσει να ονομάζουμε ατυχήματα και ο λόγος είναι ότι η πάγια αντίληψη, η οποία πρέπει να διακατέχει τον δημόσιο διάλογο, είναι ότι τα τροχαία δεν είναι θέμα τύχης, αν το λέω σωστά.

Άρα, λοιπόν, θα ήθελα να παρακαλέσω όλους μας, στο βαθμό του εφικτού, να κάνουμε αυτήν την προσπάθεια να προσαρμόσουμε το λεξιλόγιό μας. Νομίζω είναι ένα πρώτο βήμα για να δείξουμε ότι αλλάζουμε νοοτροπία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς, κύριε Υπουργέ. Ξεκινούμε, δίνοντας τον λόγο, μέσω webex στην κυρία Βασιλική Δανέλλη – Μυλωνά.

Έχετε το λόγο για 3 λεπτά.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ – ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς" (ΙΟΑΣ)):** Καλημέρα σας. Σας ευχαριστώ θερμά. Καλημέρα από το Βέλγιο, από ένα δημόσιο σχολείο, όπου παρακολουθούμε ένα πρόγραμμα που αποτελεί διεθνώς καλή πρακτική. Ένα πρόγραμμα ασφαλούς κυκλοφορίας που απονέμει πιστοποιητικό επάρκειας πεζού και ποδηλάτη για τα παιδιά του δημοτικού.

Αξιότιμη κυρία Πρόεδρε, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, αξιότιμοι κυρίες και κύριοι εκπρόσωποι φορέων και οργανισμών. Για το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» είναι τιμή και μεγάλη πρόκληση να μπορέσουμε να παρουσιάσουμε τις θέσεις μας επί του νομοσχεδίου που σήμερα ψηφίζεται, σε σχέση με την αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Το παρόν νομοσχέδιο είναι ένα γεγονός που καιρό τώρα αναμένουμε και στηρίζουμε μεγάλες ελπίδες για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στη χώρα μας. Συμμετείχαμε, ήδη, στη διαβούλευση και με ελπίδα είδαμε τον αξιότιμο κύριο Αναπληρωτή Υπουργό να ακούει με ενδιαφέρον τις προτάσεις μας, πολλές από τις οποίες έχουν ενταχθεί στο νομοσχέδιο.

Τα σχόλια μας επί του νομοσχεδίου. Αρχικά θα πρέπει να επισημανθεί ότι στόχος του ΚΟΚ είναι η δημιουργία ενός πλαισίου κανόνων με στόχο την εύρυθμη, ομαλή και ασφαλή συνύπαρξη του συνόλου των χρηστών του δρόμου. Υπό αυτό το πρίσμα και λαμβάνοντας υπόψη ότι η μορφή της κυκλοφορίας μεταλλάσσεται, με νέα μέσα να προστίθενται, κρίνεται απαραίτητη η επικαιροποίηση του ΚΟΚ ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες.

Συμφωνούμε επί της αρχής με την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και το νέο σύστημα διαβάθμισης ποινών, όπως εφαρμόζεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, γεγονός που θα κάνει πιο εύκολη την εν γένει διαχείρισή τους. Παράλληλα, η ηλεκτρονική διαχείριση θα εξασφαλίζει την άμεση επίδοσή τους και την επιβολή των κυρώσεων, κάνοντας έτσι την όλη διαδικασία πολύ πιο αποδοτική αποδεσμεύοντας σημαντικούς πόρους.

Συμφωνούμε με τον εξορθολογισμό των ποινών ανάλογα με τη σοβαρότητα και τις συνέπειες που επιφέρουν. Δηλαδή, χωρίς πρόκληση τροχαίου συμβάντος, με έμφαση στις πιο επικίνδυνες παραβάσεις για την οδική ασφάλεια.

  Ιδιαίτερα σε θέματα όπως της υπερβολικής ακατάλληλη ταχύτητας, της απόσπαση της προσοχής κατά την οδήγηση λόγω της χρήσης κινητού τηλεφώνου, της παραβίασης του ερυθρού σηματοδότη, της οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και άλλων ζητημάτων που τίθενται.

Συμφωνούμε με την εφαρμογή του ορίου των 30 χιλιομέτρων ανά ώρα εντός του αστικού ιστού, ένα μέτρο που έχει ήδη εφαρμοστεί σε αρκετές χώρες στην Ευρώπη, ενδεικτικά αναφέρω σε Φινλανδία, Βέλγιο, Γαλλία, Ισπανία και Ιταλία, με θετική επίδραση στην οδική ασφάλεια.

Διατηρούμε επιφυλάξεις για την σωστή εφαρμογή του μέτρου που επιτρέπει τη διήθηση των μοτοσικλετιστών και την κίνησή τους ανάμεσα στα οχήματα.

Συμφωνούμε επί της αρχής να υπάρχει ανταποδοτικότητα στα πρόστιμα. Δηλαδή, όσοι παραβιάζουν τους κανόνες να είναι αυτοί που θα πρέπει να συνεισφέρουν οικονομικά για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Σχετικά με την οδήγηση χωρίς δίπλωμα και τα προτεινόμενα πρόστιμα, πρέπει να προστεθεί η ανάλογη ρύθμιση και για τις περιπτώσεις νέων οδηγών, κάτω των 18 ετών, που οδηγούν χωρίς την υποχρεωτική παρουσία συνοδού.

Τέλος, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι μας προβληματίζει το θέμα της επιβολής του νόμου και ειδικά της συστηματικής επιτήρησης, καθώς παρατηρείται αυξημένη παραβατικότητα καθημερινά. Οι νέες τεχνολογίες ευφυών καμερών δίνουν πλέον νέες δυνατότητες ηλεκτρονικής αστυνόμευσης και θα ενισχύσουν αποτελεσματικά το έργο της Τροχαίας, όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες. Θα πρέπει να υποστηριχθεί το έργο της αστυνόμευσης και να ενισχυθεί η τήρηση του Κ.Ο.Κ. στην πράξη.

Σε πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου που υλοποιήθηκε με την υποστήριξη της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου με στόχο τον εντοπισμό των βασικών παραβατικών συμπεριφορών στους δρόμους της χώρας μας, η οποία υλοποιήθηκε με νατουραλιστικές παρατηρήσεις σε επιλεγμένους δρόμους στους οποίους περιλαμβανόταν αστικό περιβάλλον - γνωρίζουμε ότι η χώρα μας είναι μια από τις χώρες με τα περισσότερα τροχαία δυστυχήματα μέσα στον αστικό ιστό - δευτερεύον οδικό δίκτυο σε αγροτική περιοχή και δρόμο ταχείας κυκλοφορίας, προκειμένου να διερευνηθούν και να καταγραφούν επικίνδυνες συμπεριφορές.

Η έρευνα τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάστηκαν στο Ζάππειο μέγαρο στις 12 Μαΐου στην εκδήλωση των 20 χρόνων του Ινστιτούτου, κατέδειξε ότι το 25% αναβατών σε δίκυκλα οχήματα δεν φοράει κράνος, εκ των οποίων το 22% των οδηγών και το 54% των συνεπιβατών. Το 44% των οδηγών και το 53% των επιβατών στα οχήματα δεν φοράει ζώνη ασφαλείας. Το 13% δε των επιβατών κρατάει το κινητό του ενώ κρατάει το τιμόνι. Για τους παραπάνω λόγους επικροτούμε την επιβολή αυστηρών κυρώσεων και επισημαίνουμε την αναγκαιότητα της χρήσης του κράνους, λαμβάνοντας υπόψη ότι στη χώρα μας συμβαίνουν τα περισσότερα θανατηφόρα τροχαία με μοτοσικλετιστές αναλογικά με τον πληθυσμό, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Θεωρούμε, λοιπόν, απαραίτητη την επιβολή αυστηρών μέτρων, όπως προβλέπει και ο Κ.Ο.Κ. για το κράνος, καθώς και εξηγούμαστε για τις περιπτώσεις όπου σε τουριστικές περιοχές υπάρχει ενοικίαση δικύκλων, να είναι υποχρεωτική η χορήγηση κράνους μαζί με την ενοικίαση του δικύκλου. Σχετικά δε με το κινητό και με τη χρήση ζώνης ασφαλείας, συμφωνούμε και επικροτούμε την αυστηροποίηση των προστίμων. Παράλληλα, σας γνωρίζουμε ότι το Ινστιτούτο θα προσκομίσει σύντομα ένα έγγραφο στα πλαίσια του πλαισίου για την Οδική Ασφάλεια, βασισμένο στα ευρήματα της έρευνας.

Ένα θέμα που συζητήσαμε με τον αξιότιμο Αναπληρωτή Υπουργό στην τελευταία μας συνάντηση το οποίο δεν είδαμε στον Κ.Ο.Κ., είναι αυτό που έχει να κάνει με εναλλακτικές ποινές και τη διαχείριση των κατ’ εξακολούθηση παραβάσεων όπως αυτή της εφαρμογής “Alcohol Interlocks”, συσκευές παρεμπόδισης οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Αντίστοιχα σχήματα έχουν εφαρμοστεί σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ενώ το Ινστιτούτο διαθέτει εμπειρία και τεχνογνωσία επί του θέματος.

Κλείνοντας, θα θέλαμε να αναφέρουμε ότι η επιτυχία μιας νομοθετικής ρύθμισης κρίνεται από την εφαρμογή της. Για να γίνει αυτό εφικτό, θα πρέπει να ενισχυθεί το έργο των τροχονομικών ελέγχων και η Τροχαία, είτε με ανθρώπινο δυναμικό, είτε με τεχνικά μέσα. Το Ινστιτούτο χρόνια τώρα προσπαθεί να δημιουργήσει μια κουλτούρα οδικής ασφάλειας επισημαίνοντας ότι ο Κ.Ο.Κ. είναι ένα πλαίσιο κανόνων για την ασφαλή κυκλοφορία και δεν αφορά μόνο στην επιβολή κυρώσεων.

Στα 20 χρόνια συνεχούς και αδιάλειπτης δράσης μας, να επισημάνω ότι στο θέμα της ενημέρωσης των πολιτών που κρίνεται σημαντικό είμαστε δίπλα στην πολιτεία με τεχνογνωσία και με την πολύτιμη σε βάθος εμπειρία μας. Περισσότερα στοιχεία συμπεριλαμβάνονται στο έγγραφο που κατατίθεται στα Πρακτικά. Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Σας ευχαριστούμε πολύ.

Προχωρούμε τώρα, δίνοντας το λόγο στον κ. Θωμά Πιτούλη, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος, επίσης μέσω Webex. Έχετε το λόγο, παρακαλώ, για τρία λεπτά.

**ΘΩΜΑΣ ΠΙΤΟΥΛΗΣ (Μέλος του ΔΣ της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ)):** Καλησπέρα σε όλους. Παραβλέπω το πρωτόκολλο, λόγω συντομίας χρόνου. Είναι ένα δεδομένο γενικότερα για να μπορέσετε «να πείτε στον λαό», όπως είμαστε εμείς οι Έλληνες να επιβάλλεις κυρώσεις δια του νόμου.

Είναι σίγουρο ότι θα είναι μεγάλο επίτευγμα η εφαρμογή του νέου Κώδικα του οποίου οι διατάξεις κυμαίνονται προς τη σωστή κατεύθυνση. Αλλά θεωρώ ότι εκτός αυτού θα πρέπει να ξεκινήσει και μια καμπάνια, όπως παλαιότερα, όπως τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, που όλα αυτά χρηματοδοτήθηκαν από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κάποια στιγμή χάθηκαν στη διάρκεια του χρόνου, να ενεργοποιηθούν πάλι από τους Δήμους για να γίνονται μαθήματα τα οποία πρέπει να επιβληθούν και στην Πρωτοβάθμια και στη Δευτεροβάθμια εκπαίδευση, τουλάχιστον στα τρία πρώτα χρόνια της Δευτεροβάθμιας, για να μπορούν να παίρνουν την αγωγή οι μαθητές, τα παιδιά μας, από την αρχή, πλέον της οικογενείας και από το σχολείο. Όπως ξέρουμε, ένας καλός δάσκαλος μπορεί να προσφέρει πάρα πολλά στο μαθητή που τότε διαμορφώνει το χαρακτήρα του για να μπορεί να σέβεται κάποια πράγματα, όπως είναι η οδική ασφάλεια.

Τέλος, μία παρένθεση μόνο, μιας και είναι και ο Υπουργός εκεί. Σίγουρα η οδική ασφάλεια όμως είναι και συνάρτηση με την ποιότητα των δρόμων. Δυστυχώς ή ευτυχώς, εμείς, σαν Περιφέρειες, δεν έχουμε την οικονομική δυνατότητα, και αυτό φαίνεται και από τις τοποθετήσεις που έχουμε κάνει και στα συνέδρια μας και λοιπά, για τη συντήρηση του οδικού δικτύου, του επαρχιακού και του εθνικού δικτύου που έχουμε. Καταλαβαίνετε ότι ένας δρόμος όταν δεν είναι σε σωστή κατάσταση ό,τι σεβασμό και να κάνεις στην οδική ασφάλεια είναι εκ του ματαίου, γιατί τα προβλήματα υπάρχουν.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε και για την ορθή τήρηση του χρόνου.

Δίνω τον λόγο, τώρα, στον κύριο Γρηγόριο Λιακόπουλο, Α΄ Αντιπρόεδρο της Γενικής Συνέλευσης της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), που είναι μαζί μας μέσω Webex, για 3 λεπτά.

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΛΕΟΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Α΄ Αντιπρόεδρος της ΓΣ της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ)):** Θέλω να καλημερίσω τον κ. Υπουργό και όλους τους παρισταμένους.

Θα ήθελα να ασχοληθώ με ένα θέμα που για εμάς είναι αυτονόητο, αλλά δυστυχώς κάθε φορά θα πρέπει να το επαναλαμβάνουμε. Θέλω να μιλήσω ιδιαιτέρως για μια κατηγορία ατόμων με αναπηρία, των ανθρώπων που πάσχουν από χρόνια νεφρική ανεπάρκεια τελικού σταδίου και κάνουν αιμοκάθαρση. Στην Αττική είναι γύρω στους 4.200 συνανθρώπους μας οι οποίοι κάνουν αιμοκάθαρση από τους οποίους στο δημόσιο τομέα κάνουν μόνο 307 - 310. Δηλαδή, το 92% κάνει στον ιδιωτικό τομέα. Το λέω αυτό γιατί τα ασθενοφόρα, το ΕΚΑΒ, απαγορεύεται να πηγαίνουν και να παίρνουν ασθενείς και να τους πηγαίνουν στις ιδιωτικές μονάδες και στα ιδιωτικά νοσοκομεία. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα ταξί για εμάς να είναι και μέσο μεταφοράς και ασθενοφόρο. Γιατί ένας άνθρωπος όταν βγαίνει από την αιμοκάθαρση δεν είναι σε θέση, ούτε με τα πόδια να πάει, ούτε να μπει για δύο ώρες σε ένα μέσο μεταφοράς και να ταλαιπωρείται για να πάει σπίτι του. Όταν επίσης πηγαίνει για την αιμοκάθαρση, κυρίως μετά από τριήμερο, γιατί αυτός που κάνει την Παρασκευή ξαναπάει τη Δευτέρα να κάνει αιμοκάθαρση για 4 ώρες, θα πρέπει να πάει γρήγορα και στην ώρα του, αφενός μεν γιατί δεν μπορεί να περιμένει το μηχάνημα και αφετέρου, γιατί μετά είναι ο επόμενος ο οποίος θα χάσει ή εκείνος τη σειρά του ή αυτός που θα πάει.

Άρα, λοιπόν, για εμάς η κίνηση των ταξί όλων που μεταφέρει νεφροπαθείς και καμιά φορά και άλλες περιπτώσεις που πάνε στον ιδιωτικό τομέα, όπως είναι οι Καρκινοπαθείς που κάνουν Χημειοθεραπείες, θα πρέπει να κυκλοφορούν στις Λεωφορειολωρίδες. Γιατί καταλαβαίνετε λίγο να αργήσει ή να μη μπορεί να πάει, μπορεί να συμβεί κάτι πάρα πολύ σοβαρό. Υπάρχουν άνθρωποι που έχουν υπερκαρδιαιμίες, άνθρωποι που έχουν καρδιακές διαταραχές και θα πρέπει οπωσδήποτε να εξυπηρετηθούν.

Παρακαλώ πολύ, τον κύριο Κυρανάκη, να δείξει μια ευαισθησία. Στην Ολυμπιάδα του 2004, οι μόνοι που μπορούσαμε να πάμε στην ειδική Λωρίδα που ήταν για αυτοκίνητα της Ολυμπιάδας του 2004 ήταν μόνο οι Νεφροπαθείς και τα ασθενοφόρα. Θέλω και εσείς να καταλάβετε, γιατί σας λέω ότι Ασθενοφόρο απαγορεύεται να πάει σε Ιδιωτικές Κλινικές και η Αιμοκάθαρση κατά κανόνα στην Αττική γίνεται στον Ιδιωτικό τομέα. Πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος τουλάχιστον τα Ταξί όταν μεταφέρουν Νεφροπαθείς προς και από τις Μονάδες να πρέπει να μπορούν να διευκολύνονται και να πηγαίνουν από τις Λεωφορειολωρίδες. Σας παρακαλώ παρα πολύ. Τα Ταξί για εμάς καμιά φορά γίνονται Ασθενοφόρα, αλλά και οι οδηγοί των Ταξί πολλές φορές είναι και συνοδοί και τραυματιοφορείς και νοσοκόμοι καμιά φορά. Μας πηγαίνουν όταν δεν είμαστε καλά στην πόρτα μας, χτυπάνε το κουδούνι μέχρι να έρθει κάποιος να μας πάρει. Σας παρακαλώ πολύ διευκολύνετε και εκείνους και εμάς για να γίνει η Αιμοκάθαρση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Πρόεδρε. Τον λόγο έχει τώρα ο κύριος Κωνσταντίνος Μπερτσιάς, Μέλος της Επιτροπής Αυτοκινήτων της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος για τρία λεπτά.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΕΡΤΣΙΑΣ (Μέλος της Επιτροπής Αυτοκινήτων της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος (ΕΑΕΕ)):** Σας ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Τις παρατηρήσεις μας τις είχαμε κάνει και τις είχαμε υποβάλλει και γραπτά και από τα πέντε που είχαμε σημειώσει, έχουν ενσωματωθεί στο ΚΟΚ οι τρεις μας παρατηρήσεις, έχουν μείνει δύο, τις οποίες απλώς θυμίζω ότι πρέπει, γιατί είναι βασικό θέμα, όσον αφορά την ταξινόμηση των οχημάτων που έχουν ταχύτητα πάνω από 14 χιλιόμετρα και βάρος 25 κιλά, αυτά πρέπει να παίρνουν πινακίδες, γιατί σύμφωνα με τον ορισμό το τι είναι όχημα και ότι πρέπει να ασφαλίζεται και για να τον ασφαλίσουμε πρέπει που βγει πινακίδα. Δεν έχει προβλεφθεί στον κοκ η ταξινόμηση αυτών των αυτοκινήτων. Θα σας παρακαλούσα να το ενσωματώσετε, το προβλέπει άλλωστε και η Οδηγία και μάλλον έχει ξεχαστεί.

Εμείς, δυστυχώς, στην καθημερινότητά μας έχουμε σχέση με αυτά τα τραγικά εγκλήματα και με τις οικονομικές επιπτώσεις αυτών των εγκλημάτων, γιατί εγκλήματα είναι αυτά που γίνονται στους δρόμους μας. Νομίζω ότι ο καινούργιος Κώδικας, κύριε Υπουργέ, έχει ενσωματώσει πολύ ωραίες πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί σε άλλες χώρες και πιστεύω ΑΝ αποφασίσουμε ως Πολιτεία, ως Κοινωνία να τον εφαρμόσουμε, γιατί εδώ πάσχουμε, σίγουρα θα μειώσει τα ατυχήματα. Βέβαια θα έπρεπε και παρακαλούμε να ενσωματωθεί και το κομμάτι που λέμε επιβράβευση του καλού οδηγού. Εμείς επειδή υπολογίζουμε το ασφάλιστρο πρέπει τον καλό οδηγό να τον επιβραβεύουμε, αλλά πρέπει να ξέρουμε ποιος είναι ο καλός οδηγός. Άρα το Point System, το οποίο θα δημιουργηθεί όπως προβλέπεται, νομίζω πρέπει να έχει πρόσβαση η ασφαλιστική εταιρεία και ανάλογα με το πόσες φορές έχει υπερβεί κάποια όρια, τι έχει κάνει καλό, να πληρώνει λιγότερο ασφάλιστρο και ο κακός να πληρώνει περισσότερο, γιατί είναι αδικία να πληρώνουμε όλοι καλοί, κακοί πάνω - κάτω το ίδιο ασφάλιστρο. Μια παράκληση που θα βοηθήσει ώστε ο καλός να επιβραβεύεται και να είναι ένα κίνητρο, αν θέλετε, για τον οδηγό.

Όπως επίσης για να αποφύγουμε και πολλές διενέξεις ποιος φταίει, ποιος δεν φταίει, που είναι ένα μεγάλο κομμάτι που οδηγείται ειδικά στα Δικαστήρια, γιατί δυστυχώς ως οδηγοί και ως Έλληνες πολλές φορές ακόμη και στα προφανή έχουμε διαφωνία για το ποιος φταίει, εκεί θα παρακαλούσαμε να έχουμε κι εμείς πρόσβαση ώστε να μπορούμε να αξιολογούμε την υπαιτιότητα στις κάμερες και να προχωράμε στην πληρωμή χωρίς να χρειάζεται να πάμε στο Δικαστήριο, γιατί η κάμερα θα δείχνει εν πολλοίς, ειδικά σε φανάρια, ποιος έχει παραβεί το κόκκινο και εμείς να προχωράμε στην αποζημίωση και να ξέρουμε ποιος φταίει. Θα μας βοηθήσει πάρα πολύ.

Σας ευχαριστούμε και σας συγχαίρουμε και ελπίζουμε, το λέμε έτσι δυνατά, ο Κώδικας αυτός να εφαρμοστεί. Ευχαριστούμε πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει τώρα ο κύριος Κουβίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΒΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Πανελλαδικού Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα (SOSTE)»)**: Ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Για 3΄ θα μπορούμε να πούμε πολύ λίγα πράγματα. Ελπίζουμε η επόμενη αναθεώρηση του Κώδικα να μη γίνει μετά από 25 χρόνια, γιατί εμείς δεν θα είμαστε παρόντες, οπότε ένα τέτοιο σοβαρό θέμα θα ήθελε μεγαλύτερη συζήτηση με το δεδομένο ότι ο Κώδικας που σήμερα έχει κατατεθεί στη Βουλή διαφέρει ουσιωδώς με τον Κώδικα που είχε μπει στη διαβούλευση και δυστυχώς δεν μπορεί να γίνει μια ουσιαστική συζήτηση και βλέπουμε και στα ΜΜΕ τι διακινείται - ας πούμε - μόνο τα πρόστιμα και τίποτα άλλο και οι ποινές.

Εν πάση περιπτώσει, από το 1999 που ψηφίστηκε ο προηγούμενος Κώδικας μέχρι σήμερα οι διαφορές που υπάρχουν είναι τρομερές. Το 2000 είχαμε 2000 νεκρούς και τώρα είμαστε σε ένα επίπεδο των 700 νεκρών. Σε αυτό, λοιπόν, δεν ξέρω πόσο συνέβαλε ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, γιατί μέχρι το 2011 οι νεκροί στην Ελλάδα από τροχαία ήταν πάνω από 1.000. Από το 2011 και μετά αρχίζει και κατεβαίνει ο αριθμός και σήμερα μπορούμε να πούμε ότι τα τελευταία 7 - 8 χρόνια έχει σταθεροποιηθεί γύρω στα 700. Αυτό συμπίπτει και με την ολοκλήρωση κάποιων μεγάλων οδικών αξόνων και με την οικονομική κρίση που επέφερε μια μείωση στις μετακινήσεις και μείωση και στις ταχύτητες.

Το θέμα είναι τώρα με ποια στρατηγική αυτό που υπάρχει σήμερα, δηλαδή, 665 νεκροί ανακοινώθηκαν στα προσωρινά στοιχεία του 2024, ένας αριθμός που μας κατατάσσει στις χειρότερες επιδόσεις πάλι στην Ευρώπη και δεν είναι μόνο οι νεκροί, τουλάχιστον, άλλοι τόσοι είναι με βαριές αναπηρίες, γιατί η χώρα μας δεν έχει Μητρώο Τραύματος και δεν τους μετράει, πώς θα γίνει ένα βήμα μπρος και αν μπορεί να γίνει, ώστε αυτοί οι αριθμοί να μειωθούν ή να εκμηδενιστούν;

Είναι ρεαλιστικός ένας τέτοιος στόχος;

Για εμάς είναι απόλυτα ρεαλιστικός και εργαλείο δεν είναι μόνο ο Κώδικας. Έχουμε ξαναπεί σαν Σύλλογος ότι η χώρα έχει και το επιστημονικό δυναμικό και ανθρώπους που δουλεύουν στο πεδίο από το ΕΚΑΒ, την Τροχαία, την Πυροσβεστική σε όλους τους συναρμόδιους φορείς που μπορούμε πολύ ρεαλιστικά να βάλει το στόχο σε μια πενταετία να είναι στις 5 ασφαλέστερες χώρες της Ευρώπης, αρκεί αυτοί που έχουν την εξουσία να μην είναι κωφοί. Να ακούνε τους ανθρώπους και πρώτα - πρώτα να ακούνε τους ανθρώπους του πεδίου που έχουν πολλά να συνεισφέρουν σε αυτή την ιστορία.

Για πρώτη φορά, λοιπόν, κάτι άκουσαν από το Υπουργείο και με δική του πρωτοβουλία μας κάλεσε εμάς ο Υπουργός να καταθέσουμε κάποιες προτάσεις και πολλά από αυτά συμπεριλήφθηκαν μέσα σε αυτό τον Κώδικα την τελευταία στιγμή. Προφανώς, αξιολογούμε πολύ θετικά ότι μετά από 15 χρόνια αγώνων του Συλλόγου μας επιτέλους σταματάει αυτή η ιστορία, το ίδιο το κράτος να αμνηστεύει τους δολοφόνους που εγκαταλείπουν τα θύματά τους στην άσφαλτο. Είναι απίστευτο. Το έχουμε παλέψει με όλες τις κυβερνήσεις, έχουν συμφωνήσει όλα τα κόμματα 15 χρόνια και δεν νομοθετήθηκε ποτέ.

Αυτό, λοιπόν, είναι ένα από τα πολύ θετικά πράγματα που λέμε για αυτόν τον Κώδικα.

Είναι πολύ σημαντικό για εμάς το άρθρο 101 με τις ειδικές περιπτώσεις αφαίρεσης της άδειας οδήγησης, αλλά δεν μπορώ να επεκταθώ τώρα αναλυτικά πάνω στο θέμα. Είναι άρθρο που εισάγεται για πρώτη φορά και πρέπει να γίνει εκτεταμένη ενημέρωση, γιατί θα έχει επιπτώσεις. Π.χ. ένας πιτσιρικάς που θα του πάρουν την άδεια οδήγησης, αν ξέρει ότι μετά 5 χρόνια δεν θα μπορεί να βγάλει, αυτό μπορεί να προσδιορίσει το επαγγελματικό του μέλλον. Πρέπει να το ξέρει όμως, γιατί αυτά τα πράγματα πρέπει να δημοσιοποιηθούν, όπως επίσης και οι ποινές για αυτούς που οδηγούν χωρίς άδεια οδήγησης ή προκαλούν θανατηφόρα τροχαία ή σοβαρούς τραυματισμούς χωρίς άδεια οδήγησης.

Υπάρχουν και άλλα πράγματα, όπως είναι το θέμα του κινητού και η παραπομπή του στο άρθρο 290Α, εάν οδηγείς με το κινητό, η προσθήκη του STOP και κάποια άλλα πράγματα τα οποία δεν προλάβαμε να δούμε. Είναι, δηλαδή, τόσα πολλά τα άρθρα που δεν μπορούμε να αναφερθούν σε αυτά.

Θέλω να αναφερθώ σε δύο καίρια σημεία, τα οποία πρέπει να προσεχτούν και να βελτιωθούν, κατά τη γνώμη μας, αν θέλουμε πραγματικά να προχωρήσουμε σε ουσιαστική μείωση των τροχαίων και των επιπτώσεών τους. Το πρώτο αφορά τα 30 χιλιόμετρα, υπάρχει μια βελτίωση σε σχέση με το νομοσχέδιο που είχε κατατεθεί την προηγούμενη φορά, έχει προστεθεί ότι εφαρμόζεται αυτό το όριο στους δρόμους διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας στο κάθε ρεύμα και χωρίς την νησίδα. Κατά τη γνώμη μας, είναι ανεπαρκές αυτό. Το μέτρο των 30 χιλιομέτρων πρέπει να επεκταθεί παντού στις κατοικημένες περιοχές, όχι μόνο γιατί η αγαπημένη παράδοση των Ελλήνων και των Ελληνίδων είναι η ταχύτητα, γιατί η ταχύτητα είναι ο κύριος προσδιοριστικός παράγων που ξεκαθαρίζει τι θα γίνει σε ένα τροχαίο. Για μερικούς είναι ακατανόητο όταν λες στα 30 χιλιόμετρα είναι τόσο χαμηλές οι επιπτώσεις και στα 50 είναι τόσο μεγαλύτερες. Είναι απλά μαθήματα φυσικής εν πάση περιπτώσει, δεν είμαι εδώ για να τα πούμε αυτά τα πράγματα. Ο κύριος παράγων που προκαλεί τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς είναι η ταχύτητα, δεν είναι ούτε η μάζα ούτε τίποτε άλλο. Αυτή τη στιγμή το κύριο μέρος των συμβάντων των τροχαίων είναι μέσα στις πόλεις. Αποσοβήθηκαν ένα σωρό θάνατοι και τραυματισμοί με τη δημιουργία των αυτοκινητοδρόμων, αλλά το πρόβλημα μεταφέρθηκε μέσα στις πόλεις. Το Παρίσι αυτή τη στιγμή έχει κάλυψη 90% του οδικού δικτύου με τα 30 χιλιόμετρα, οι Βρυξέλλες 86%, η Λυών 84%. Οι άνθρωποι είδαν 15% με 30% μείωση των θανατηφόρων τροχαίων μέσα στις πόλεις και τα έκαναν αυτά τα πράγματα. Για εμάς ο ίδιος δρόμος πρέπει να ακολουθηθεί και δεν ξέρω αν θα πρέπει να παραχωρηθεί στους δήμους το δικαίωμα, γιατί βλέπω τώρα τελευταία ότι κατά δήμους το κάνουνε. Πέρα από αυτά που λέει ο νόμος ότι ο δήμος θα μπορεί να ορίζει αυτός τι θα κάνει.

Το δεύτερο σημαντικό θέμα είναι το αλκοόλ, που ευθύνεται για το 30% των θανατηφόρων τροχαίων και οι ουσίες που είναι άλλο ένα 15%. Πολύ σημαντικό θέμα είναι ότι δεν μετράμε ουσίες στο δρόμο. Δεν κάνουμε ναρκοτέστ. Έχει αυξηθεί, νομίζω ότι το ξέρετε με τον ένα ή με τον άλλον τρόπο, δραματικά η χρήση ουσιών, ιδίως τις μέρες των γιορτών, αλλά όχι μόνο. Ναρκοτέστ πρέπει να γίνεται στο δρόμο πριν συμβούν τα πράγματα. Δεν ξέρω γιατί δεν κάνουμε στη χώρα μας, ενώ στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες γίνεται από το 2018. Επίσης, ένα σημαντικό πράγμα που θα μπορούσε να περιορίσει τα πράγματα, είναι η μείωση του νόμιμου ορίου αλκοόλ στο αίμα. Αυτή τη στιγμή στη χώρα μας έχουμε το 0,5 γραμμάρια ανά λίτρο σαν νόμιμο όριο στο αίμα, για τους επαγγελματίες και τους νέους οδηγούς είναι 0,2. Υπάρχουν τέσσερις χώρες της Ευρώπης που έχουν κάνει το μηδενικό αλκοόλ Τσεχία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Σλοβακία και υπάρχουν και άλλες τέσσερις που έχουν το όριο 0,2, Εσθονία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία. Το έκαναν γιατί αντιμετώπιζαν μεγάλο αριθμό τροχαίων υπό την επήρεια αλκοόλ. Για μας είναι πολύ απλό ή θα κάνουμε το μηδενικό ή ας το πάτε στο 0,2, όπως ισχύει για τους επαγγελματίες, για τους νέους οδηγούς και τους οδηγούς μηχανής. Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντέλλος.

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΛΛΟΣ (Α’ Αντιπρόεδρος του ΔΣ της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ)):** Χαίρομαι πάρα πολύ που μετέχουμε σε αυτή τη διαδικασία και χαίρομαι πάρα πολύ που για λογαριασμό της αυτοδιοίκησης, όπου ήρθε το πλήρωμα του χρόνου να επικαιροποιηθεί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Ο νέος ΚΟΚ ήρθε να συμπεριλάβει καλές πρακτικές που έχουν υπάρξει στο εξωτερικό, ούτως ώστε να μπορέσουμε να μειώσουμε δραστικά αυτά τα οποία συμβαίνουν και παρακολουθούμε στους δρόμους μας, στις πόλεις, στα χωριά, στο εθνικό δίκτυο. Έχουμε καταθέσει ένα λεπτομερές εννιασέλιδο υπόμνημα, το οποίο περιέχει τις θέσεις της ΚΕΔΕ, οι οποίες είναι τεχνικές. Δηλαδή, μπαίνουμε στην ανάλυση του καθενός άρθρου. Αρκετές εξ αυτών έχουν ήδη υιοθετηθεί, υπάρχουν και άλλες με τις οποίες θα επανέλθουμε με μια επικαιροποιημένη πρόταση εντός της ημέρας ή αύριο το πρωί, ούτως ώστε να μπορέσουμε να μετέχουμε πιο σημαντικά και πιο συστηματικά στην επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Σε δύο σημεία θα ήθελα μόνο να μείνω και αυτά έχουν να κάνουν με την μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 χιλιόμετρα την ώρα. Το να μειωθεί στα 30 χιλιόμετρα την ώρα ή στα 20 ή στα 40 ή οποιοδήποτε άλλο όριο, δεν σημαίνει τίποτα. Το σημαντικό είναι πως αυτό το όριο θα επιτευχθεί για τις κινήσεις μέσα στον αστικό ιστό τουλάχιστον. Το να βάλουμε 30 αλλά να μην έχουμε δυνατότητα και πιθανότητα να μπορέσουμε αυτό να το επιτηρήσουμε και να το κάνουμε κανόνα, είναι κάτι το οποίο ουσιαστικά υπονομεύει το κύρος και του Κώδικα, αλλά και του ορίου το οποίο έχουμε θεσπίσει. Παραδείγματος χάριν, είναι λίγο αλλόκοτο το ότι πηγαίνουμε στα 30 χιλιόμετρα εκεί που είναι μονόδρομοι, ενώ διατηρούμε τα 50 χιλιόμετρα εκεί που είναι η κυκλοφορία αντίρροπη, που σημαίνει ότι ο κίνδυνος μετωπικής σύγκρουσης είναι πολύ πιθανότερος από ότι σε ένα μονόδρομο.

Σ’ αυτό το οποίο επιμένουμε είναι ότι θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα και στους δήμους να μπορέσουν να έχουν ηλεκτρονικά μέσα, για να μπορέσουν να εποπτεύσουν αυτό το όριο των 30 ή 40 ή 50. Να μπορούμε να έχουμε τη δυνατότητα που σήμερα απαγορεύεται, καθότι αυτή η αρμοδιότητα ασκείται μόνο από τις αστυνομικές αρχές. Όπως ξέρετε έχει επεκταθεί η λειτουργία της Δημοτικής Αστυνομίας, αλλά και οι δήμοι πλέον έχουν και μέσα και ανθρώπους που μπορούν να το κάνουν, να μπορούμε να έχουμε τη δυνατότητα να εποπτεύσουμε αυτά τα χαμηλά όρια ταχύτητας που επιβάλλει ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας με δικά μας τεχνικά μέσα, ούτως ώστε να μπορέσουμε να εμπεδώσουμε τη νέα τάξη πραγμάτων.

Το δεύτερο πολύ σημαντικό το οποίο πρέπει να γίνει με κάποιο τρόπο και δεν το περιγράφει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, είναι ότι θα πρέπει να σταματήσει η δυνατότητα που έχει ο κάθε διοικούμενος, ένα πρόστιμο διοικητικό ή οικονομικό, το οποίο του έχει επιβληθεί, να μπορεί να έχει ένσταση και να εξηγήσει. Καταλαβαίνετε όλοι πως αυτό λειτουργεί και πόσες από αυτές τις διαπιστωμένες παραβάσεις, οι οποίες έχουν πιστοποιηθεί, τελικά υλοποιούνται. Όταν φτιάχνεται ένας νόμος, δεν πρέπει να υπάρχουν εξαιρέσεις. Ο νόμος πρέπει να είναι οριζόντιος, να ισχύει για όλους.

Τελευταίο σημείο το οποίο θα ήθελα να θίξω. Έχουμε δώσει ένα τρισέλιδο περίπου -γιατί είναι μέρος και αυτού του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - το οποίο έχει να κάνει με την ελεγχόμενη στάθμευση, η οποία πρέπει να υπάρχει στις πόλεις και η οποία πρέπει να ρυθμίζεται με έναν πολύ πιο ουσιαστικό, ευέλικτο και νεωτεριστικό τρόπο, όπως συμβαίνει σε όλη την Ευρώπη.

Έχουμε καταθέσει τις προτάσεις μας. Δεν έχουν ενσωματωθεί ακόμα στο Σώμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που συζητείται. Θα παρακαλούσαμε πάρα πολύ εάν μπορεί να γίνει μια συζήτηση ή να μιλήσουμε εκ νέου ως Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος με τους συμβούλους και τους ειδικούς του Υπουργείου, για να μπορέσουμε να έχουμε όσο το δυνατόν περισσότερες λύσεις μέσα σε αυτό το πολύ καλό και θετικό νομοθέτημα που είναι η επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**: Και εμείς σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Τσιάνος.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)**): Καλησπέρα σας. Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος. Ως γενικές τοποθετήσεις θα ήθελα να επισημάνω τα εξής. Επιτέλους ήρθε το νομοσχέδιο στη Βουλή και σε λίγο θα μπορούμε να συζητάμε όχι αν θέλουμε να μειώσουμε τις ταχύτητες στην πόλη, αλλά για το πώς αυτό θα πρέπει να το διασφαλίσουμε. Το νομοσχέδιο γενικά κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Μπορεί να μην είναι μια πλήρης αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Έχουν γίνει στοχευμένες αλλαγές. Αποτελεί ένα θετικό βήμα της πολιτείας και ενσωματώνει πολλές από τις προτάσεις του ΣΕΣ, που είχαν κατατεθεί στη διαβούλευση αλλά και προηγουμένως.

Ωστόσο, το ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας τροποποιείται έπειτα από πολλά έτη, είναι ένα θέμα και έχει τις αιτίες τους. Η πιο βασική αιτία κατά την άποψή μας είναι η έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης και αξιολόγησης του. Αυτό είναι μια βασική παθογένεια. Στο πλαίσιο αυτό προτείνουμε να οριστεί τεχνικός σύμβουλος με αρμοδιότητα αποκλειστικά την παρακολούθηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ο οποίος θα παρακολουθεί βασικές παραμέτρους του Κώδικα, όπως τα ατυχήματα, οι παραβάσεις, συμμόρφωση οδηγών και να προτείνει βελτιώσεις.

Ο τεχνικός σύμβουλος ουσιαστικά θα υποστηρίζει τη γνωμοδοτική επιτροπή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αλλά και τις υπηρεσίες του υπουργείου. Αν κάποτε δημιουργηθεί αυτό το οποίο ευχόμαστε και είναι πάγια θέση του συλλόγου το παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας, αυτό θα παίξει το ρόλο του τεχνικού συμβούλου.

Πολλές φορές μέτρα που λαμβάνονται υπέρ της οδικής ασφάλειας είναι δυσάρεστα και επιβαρύνουν την εκάστοτε τρέχουσα πολιτική ηγεσία. Ο Υπουργός καλείται πολλές φορές να πάρει πολιτικό κόστος για μέτρα για την οδική ασφάλεια, ενώ τα οφέλη των αποφάσεών του έρχονται με καθυστέρηση και συνήθως μετά τη λήξη της θητείας του. Αυτό το λέω, γιατί σε καμία περίπτωση ζητήματα νομοθετικά σχετικά με την οδική ασφάλεια δεν πρέπει να εκμεταλλεύονται μικροπολιτικά. Στο πλαίσιο αυτό ο ΣΕΣ προσπαθώντας πάντα να λειτουργήσει ανεξάρτητα και με τεκμηριωμένο επιστημονικό λόγο, θέλει να επισημάνει τα εξής:

Μείωση του ορίου ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές. Διαχρονική θέση του συλλόγου. Αναγκαίο μέτρο για την οδική ασφάλεια. Η πρόταση στο νομοσχέδιο όπως έχει διατυπωθεί είναι σωστή. Θα πρέπει ωστόσο όμως να εφαρμοστεί και σωστά. Δηλαδή, θα πρέπει να καθοριστούν και να συμμορφωθούν οι οδοί έγκαιρα που δεν θα έχουν όριο 30 χιλιόμετρα την ώρα, αλλά θα έχουν όριο 40 ή 50 χιλιόμετρα την ώρα και παραπάνω. Αυτό θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της οδού, άρα δήμοι και περιφέρειες χρειάζονται κονδύλια για μελέτες, προμήθεια σημάτων και επίσης χρειάζεται να μειωθούν οι γραφειοκρατικοί χρόνοι για τις εγκρίσεις των κυκλοφοριακών μελετών.

Στο πλαίσιο αυτό αν θέλουμε να προλάβουμε τη διορία, θα πρέπει οι κυκλοφοριακές μελέτες - όπως γίνεται και με όλες τις υπόλοιπες μελέτες - να εγκρίνονται μόνο από τις τεχνικές υπηρεσίες και να εφαρμόζονται με αστυνομική απόφαση χωρίς την εμπλοκή της αποκεντρωμένης διοίκησης.

Ελπίζουμε ότι αυτό θα είναι ένα έναυσμα για να λυθούν παραπάνω μέτρα για την οδική ασφάλεια, για να μειωθούν στην πράξη οι ταχύτητες μέσα στην πόλη.

Διήθηση. Συμφωνούμε με το μέτρο. Ουσιαστικά ο νέος κοκ βάζει κανόνες και περιορισμούς σε κάτι που σήμερα γίνεται ανεξέλεγκτα και δεν είναι ρεαλιστικά εφικτή η πλήρης αποτροπή της διήθησης. Ωστόσο θα πρέπει να γίνει σαφέστερο στον κοκ ότι η διήθηση επιτρέπεται μόνο εφόσον υπάρχει ο διαθέσιμος χώρος συμπεριλαμβανομένου και εξασφάλισης πλευρικής απόστασης που θα πρέπει να τηρούν οι μοτοσικλετιστές από τα υπόλοιπα οχήματα.

Τροποποιήσεις στους περιορισμούς στάθμευσης. Έχουν γίνει κάποιες τροποποιήσεις. Είναι σωστές. Έχουμε κάνει κάποια σχόλια και για κάποια άλλα θα θέλαμε να ληφθούν υπόψιν.

Ως προς τις ποινές των παραβάσεων. Υπάρχει καλύτερη κατηγοριοποίηση των ποινών ανάλογα με την επικινδυνότητα και την αντικοινωνικότητα της παράβασης. Πραγματικά, οι δολοφόνοι της ασφάλτου που είναι η ταχύτητα, η χρήση κινητού, το αλκοόλ, η μη χρήση κράνους, τιμωρούνται αυστηρότερα. Ωστόσο υπάρχει ένας σημαντικός προβληματισμός αν θα αποδίδονται τα πρόστιμα. Δηλαδή αν η τροχαία όταν σταματήσει ένα δίκυκλο με δύο επιβάτες χωρίς κράνος θα ακυρώσει πρόστιμο 1.050 ευρώ. Διαχρονικά η θέση του ΣΕΣ είναι υπέρ του σχετικού χαμηλού ύψους προστίμων ώστε αυτά να μπορούν να δίνονται συχνότερα με κάποια κλιμάκωση ως προς την επικινδυνότητα της παράβασης. Αν έχω αποφασίσει ότι όντως θα εντατικοποιήσουμε την αστυνόμευση με αυτά τα πρόστιμα, τότε δεχτό, θα έχουμε σημαντικά θετικά αποτελέσματα. Τα πρόστιμα θεωρούμε ότι θα πρέπει να είναι τόσο υψηλά ώστε να λειτουργούν αποτρεπτικά στον πιθανό παραβάτη, αλλά όχι τόσο ψηλά ώστε να μην λειτουργούν αποτρεπτικά στη βεβαίωση των παραβάσεων από τις αστυνομικές αρχές.

Και κάτι άλλο πάρα πολύ σημαντικό. Ναι, να τα αυξήσουμε σημαντικά τα πρόστιμα όπως προτείνεται στο νομοσχέδιο, ιδιαίτερα σε κάποιες επικίνδυνες παραβάσεις, αλλά αυτό προϋποθέτει όμως σωστά όρια ταχύτητας στις πόλεις και ότι οι παραβάσεις ισχύουν για όλους και ότι τα πρόστιμα δεν θα σβήνονται.

Με κάθε τρόπο λοιπόν, θα πρέπει γρήγορα να ψηφιοποιήσουμε το σύστημα των παραβάσεων και να είναι όσο το δυνατόν πιο αδιάβλητο. Φαντάζεστε σε κάποιον να στερήσετε το δίπλωμα του για δύο μήνες ή ένα χρόνο και σε κάποιον άλλον να το δίνεις από την πίσω πόρτα; Αυτό θα δημιουργήσει ένα αίσθημα αδικίας στους πολίτες και πιθανόν να έχουμε και κάποιες ανησυχίες αν θα ισχύσει αυτό. Έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Πλέον πολύ πιο δύσκολα διαγράφονται οι παραβάσεις. Αυτό όμως έχει σχέση και με το αίσθημα δικαίου στον πολίτη. Ο πολίτης αν αισθανθεί αδικημένος θα συνεχίσει και παρ’ ότι θα του έχεις πάρει το δίπλωμα πιθανόν να οδηγεί κακώς χωρίς δίπλωμα.

Τώρα η υποτροπή είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό στοιχείο του νέου κοκ. Κρίνεται ως θετικό στοιχείο. Έχει βελτιωθεί σημαντικά σε σχέση με αυτό της διαβούλευσης. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εξασφαλιστεί αν είναι εφικτή η εφαρμογή της υποτροπής, δεδομένου ότι σήμερα δεν υπάρχει ψηφιοποίηση στις παραβάσεις.

Τέλος, ποινικοποιούνται αρκετές παραβάσεις και αυτό είναι πάρα πολύ σωστό και αν επικοινωνηθεί κατάλληλα από μόνο του σαν μέτρο θα λειτουργήσει πολύ θετικά υπέρ της οδικής ασφάλειας.

Να μην τιμωρείται το όχημα, να τιμωρείται ο οδηγός. Σωστό μέτρο.

Κλείνω με τις λεωφορειολωρίδες. Για να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα θα πρέπει να κάνουμε ξανά τα λεωφορεία στην Αττική ελκυστικά. Για να συμβεί αυτό, θα πρέπει να κινούνται γρήγορα και απρόσκοπτα. Οποιοδήποτε μέτρο ταλαιπωρεί το ήδη ταλαιπωρημένο κοινό του ΟΑΣΑ δεν είναι αποδεκτό από το Σύλλογο Συγκοινωνιολόγων.

Η επιβίβαση και ιδιαίτερα η αποβίβαση των ταξί στις λεωφορειολωρίδες θα έχει επιπτώσεις στη ροή των λεωφορείων. Σήμερα, δεν υπάρχουν κάμερες στα λεωφορεία και ακόμα και να υπάρξουν μελλοντικά θα είναι πολύ δύσκολο να τηρηθεί και στην πράξη από τους ταξιτζήδες, αλλά και να αστυνομευθεί το μέτρο των 30 δευτερολέπτων και βρίσκομαι πίσω από το λεωφορείο και όχι, μπροστά.

Άρα, δεδομένου ότι σήμερα δεν μπορούμε να ελέγξουμε ούτε την παράνομη στάθμευση στις λεωφορειολωρίδες όλων των οχημάτων, στην ουσία εκτιμούμε ότι το νομοσχέδιο επιτρέπει τη διέλευση των ταξί στις λεωφορειολωρίδες. Πρόταση μας είναι να προχωρήσει ο ΟΑΣΑ σε μια μελέτη, να διερευνηθούν οι επιπτώσεις και ύστερα να νομοθετηθεί οποιοδήποτε μέτρο.

Μπορεί να υπάρξει μια Επιτροπή Παρακολούθησης Μελέτης, να συμμετέχει ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων, εκπρόσωποι των ταξί, του Πολυτεχνείου, του Υπουργείου και να λάβουμε τεκμηριωμένες αποφάσεις, γιατί είναι πάρα πολλά μέτρα που μπορούν να ληφθούν και για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και για την εξυπηρέτηση των ταξί.

Τέλος, όσο αφορά τα ηλεκτρικά ταξί, προτείνουμε να υπάρχει συγκεκριμένο όριο λήξης του μέτρου και επανεξέταση σε τρία χρόνια. Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Να πω ότι όλα όσα λέτε είναι πάρα πολύ ενδιαφέροντα και εισφέρετε την πολύτιμη εμπειρία σας σε ένα θέμα που είναι εξόχως σημαντικό. Θα ήθελα, όμως, να σεβόμαστε όσο το δυνατόν το χρόνο προκειμένου να ακουστούν ισοτίμως όλες οι απόψεις. Θυμίζω ότι έχετε καταθέσει και τα υπομνήματα σας.

Το λόγο έχει ο κ. Ηλιάδης.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΗΛΙΑΔΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δεν θα μπω στη διαδικασία σε τι συμφωνώ. Συμφωνούμε για το καινούργιο νομοσχέδιο, γιατί στην πλειονότητα συμφωνούμε.

Είναι στοχευμένο και τα τρία λεπτά είναι πολύ λίγα, οπότε θα μπω κατευθείαν σε δυο - τρεις επισημάνσεις. Διαβάζοντας το νέο νομοσχέδιο για τον ΚΟΚ έχω να εκφράσω κάποιες απόψεις - παρατηρήσεις. Καταρχήν, θέλω να θυμίσω και να πω ότι και στον ισχύοντα Κώδικα υπάρχουν ποινές και οικονομικές και διοικητικές για τις παραβάσεις που προκαλούν τα περισσότερα ατυχήματα και πολλές φορές θανατηφόρα.

Το πρόβλημα, όμως, πιστεύω ότι εντοπίζεται στον έλεγχο και στην εφαρμογή νομοθεσίας. Η τοποθέτηση καμερών είναι η μόνη λύση για την επιτήρηση και την τάξη της οδικής κυκλοφορίας που θα έχει ως αποτέλεσμα την αποφυγή παραβατικών συμπεριφορών και ατυχημάτων, αλλά και σε περίπτωση τέτοιων θα βοηθάει στην εξακρίβωση των συνθηκών του.

Είναι ο μόνος τρόπος, ώστε να αντιμετωπιστεί η ελλιπής αστυνόμευση, η οποία, υπάρχει προφανώς λόγω έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού και μηχανοκίνητου στόλου. Δεν είναι τυχαίο που όλα τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εκτός αυτής έχουν δει σημαντικά αποτελέσματα από τη χρήση καμερών.

Σε ότι αφορά την αύξηση των ποινών, τόσο σε οικονομικό, όσο και σε διοικητικό επίπεδο, συμφωνούμε ως προς την αυστηροποίηση τους όπως προβλέπει το νομοσχέδιο.

Σε ότι αφορά την κυκλοφορία με διήθηση, όσον αφορά στην περίπτωση περί κυκλοφορίας των μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών ανάμεσα στα οχήματα είμαστε σύμφωνοι μόνο με τη ρητή ρύθμιση ότι θα δύναται τα μοτοποδήλατα και οι μοτοσικλέτες να κινούνται ανάμεσα σε σταματημένα οχήματα.

Όμως, εδώ τα 20 χιλιόμετρα που αναφέρεται είναι πάρα πολλά για ένα μοτοποδήλατο ή μοτοσικλέτα που κινείται ανάμεσα σε οχήματα. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να το ξαναδούμε πάλι το θέμα και το όριο αυτό να μειωθεί στα 10 χιλιόμετρα που είναι πιο ασφαλές.

Όσον αφορά στα ποδήλατα, η Ελλάδα δεν έχει τις κατάλληλες υποδομές και ποδηλατόδρομους και τα ποδήλατα, καλώς ή κακώς, κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα. Εδώ το πρόβλημα που πρέπει να λυθεί είναι ότι στα πλαίσια της κυκλοφορίας τους στο οδικό δίκτυο, είτε αυτό είναι σε σημεία με έως 50 χιλιόμετρα είτε λιγότερο είτε περισσότερο, θα πρέπει πρώτον, να έχουν υποχρέωση ασφάλισης, διότι όσο κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο έχουν τους ίδιους κινδύνους και υποχρεώσεις με τα υπόλοιπα οχήματα και δεύτερον, να έχουν τις ίδιες υποχρεώσεις ως προς τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δηλαδή τα ποδήλατα να οφείλουν να τηρούν τον Κώδικα κι εάν δεν το τηρούν να επιβάλλονται τα ανάλογα πρόστιμα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της επικινδυνότητας στη κυκλοφορία των ποδηλάτων είναι η διέλευσή τους από την παραλιακή ως το Σούνιο που, λόγω διαφορετικών ορίων κίνησης, σε πολλά σημεία δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία τους και, παρόλα αυτά, κινούνται με την ανοχή των αρχών και γίνονται ατυχήματα.

Σε ό,τι αφορά τα πατίνια, επιβάλλεται να ρυθμιστεί στο νόμο να υποχρεούνται κι αυτά σε ασφάλιση. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι τα πατίνια δεν τηρούν κανέναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και είναι άκρως επικίνδυνα. Πρέπει να ασφαλίζονται και πρέπει να τηρούν τον Κώδικα τόσο ως προς τη χρήση κράνους, αλλά και την τήρηση των σημάνσεων στο οδικό δίκτυο. Το επαναλαμβάνω γιατί είναι ζήτημα ζωής και θανάτου. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε και για τα ποδήλατα, θα πρέπει και οι παραβάτες οδηγοί πατινιών να υπόκεινται σε ποινές και πρόστιμα σε περίπτωση παραβάσεων του Κώδικα. Θεωρούμε απαραίτητο να αξιολογηθεί το πού μπορούν να κυκλοφορούν και απαγορευτικά να μην κυκλοφορούν σε λεωφόρους και βασικές οδικές αρτηρίες της χώρας. Πρέπει να υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση. Μην ξεχνάμε ότι η χρήση τους επιτρέπεται από 15 ετών, που σημαίνει ότι αυτοί οι χρήστες δεν γνωρίζουν τον Κώδικα, δεν αντιλαμβάνονται την επικινδυνότητα και τη σοβαρότητα της οδηγικής συμπεριφοράς. Δυστυχώς, κινούνται στο οδόστρωμα άναρχα και το βλέπουμε όλοι κάθε μέρα στους δρόμους.

Πρέπει όλοι οι χρήστες του οδοστρώματος ανεξαιρέτως να γνωρίζουν και να συμμορφώνονται με τον Κώδικα και αυτό θα γίνει πρώτον, με την ενημέρωση των χρηστών από την προσχολική ηλικία, την ενημέρωση από αρμόδιους φορείς, τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης των Σχολών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής και δεύτερον, με τον έλεγχο και την πιστή εφαρμογή του Κώδικα.

Θεωρώ ότι ο καινούργιος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι ένα πάρα πολύ καλό νομοσχέδιο και πρέπει να βοηθήσουμε όλοι για την εφαρμογή του.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**:Το λόγο έχει ο κύριος Ελευθέριος Πετράκης, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ))**: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, να χαιρετίσω καταρχήν την προσπάθεια που το κράτος νομοθετεί και αναβαθμίζει το αίσθημα ασφάλειας στους δρόμους της χώρας και επειδή ο χρόνος είναι λίγος θα μπω κατευθείαν στα του τα ταξί.

Να σας πω ότι το ταξί είναι δημόσιο μέσω και έτσι πρέπει να αντιμετωπίζεται. Είναι ανάγκη του ηλικιωμένου, του νεφροπαθή, του αρρώστου να μεταφερθεί με ασφάλεια στο γιατρό και στο νοσοκομείο, είναι η σωτηρία του συμπολίτη μας χωρίς όραση που θέλει να φτάσει στον προορισμό του, είναι το μέσο του κάθε γονιού που τρέχει να παραλάβει το παιδί του από το σχολείο μετά την εργασία του και η υποχρέωση του κράτους είναι να διασφαλίσει το επιβατικό κοινό και ειδικά τους πολίτες με ιδιαιτερότητες στη μετακίνηση, ώστε να έχουν έναν οικονομικό και ασφαλή τρόπο να μεταφερθούν μέσα στον αστικό ιστό.

Το ταξί αποτελεί δημόσιο μέσω ειδικής μεταφοράς και δεν πρέπει να διαχωριστούν από τα υπόλοιπα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς. Θυμίζουμε ότι τα ταξί μεταφέρουν συνήθως άτομα ηλικιωμένα που χρειάζονται αρκετό χρόνο για την επιβίβαση και την αποβίβαση από το όχημα. Με το νέο Κώδικα, στο άρθρο 55 § γ και δ, απαγορεύεται στα ταξί η ελεύθερη διέλευση εντός των ειδικών λωρίδων και από τη στιγμή που το μόνο που επιτρέπεται είναι η επιβίβαση και αποβίβαση του επιβατικού κοινού για 30 δεύτερα υπάρχει ο μόνιμος κίνδυνος προστίμου καθ’ υπέρβαση χρόνου. Οι συναλλαγές με POS σε σημεία που το διαθέσιμο δίκτυο της τηλεφωνίας δεν είναι σταθερό καθυστερεί αρκετά λεπτά για την ολοκλήρωση της πληρωμής. Αποσκευές, εργαλεία δουλειάς, βοηθήματα βάδισης και εμπορεύματα που τοποθετούνται στο πίσω μέρος του οχήματος, χρειάζονται περισσότερο χρόνο και δεν μπορούμε να κάνουμε βιαστικές κινήσεις.

Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις ο επιβάτης αλλά και ο οδηγός πρέπει να έχει δυνατότητα ασφάλειας, καθώς οτιδήποτε βιαστικό μπορεί να προκαλέσει ατύχημα. Σε πολλές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες η διέλευση των ταξί επιτρέπεται λόγω της γρήγορης και ασφαλούς μετακίνησης. Κάτι ανάλογο θα πρέπει να γίνει και στη χώρα μας, εφόσον βελτιωθεί η υποδομή με αρκετούς χώρους επιβίβασης και αποβίβασης, με πλήρη απαγόρευση όλων των Ι.Χ. πλην των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και, παράλληλα, να υπάρξει πρόβλεψη τώρα για την πιλοτική κίνηση σε λωρίδες που σήμερα δεν υπάρχει πληθώρα κίνησης των λεωφορείων.

Ζητούμε άμεσα μελέτες για τη διόρθωση του άρθρου 55, ως προς την κίνηση όλων των έμφορτων ταξί χωρίς εξαιρέσεις και την επιβίβαση, αποβίβαση των επιβατών, χωρίς χρονικό περιορισμό εντός των απαιτούμενων ανάλογα διαμορφωμένων χώρων γι’ αυτό τον σκοπό. Επιβεβλημένη ανάγκη, βέβαια - και πρέπει να το δείτε με ιδιαίτερο ζήλο - για ελεύθερη διέλευση των ταξί που έχουν σύμβαση έργου και μεταφέρουν μαθητές ΑμεΕΑ από και προς τα ειδικά σχολεία.

Επίσης, θα ήθελα να επισημάνω ότι σαν Ομοσπονδία - σας μεταφέρω την άποψη και περιφερειακών σωματείων από όλη τη χώρα - δεν συμμεριζόμαστε, σε καμία περίπτωση, την απαράδεκτη φρασεολογία που επικράτησε τελευταία στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης,

Όταν ο κ. Κυρανάκης ανέφερε την ιδέα για συνεργασία των ταξί και του κράτους, για τη μείωση των θανάτων τα βράδια, με τη μεταφορά των νέων ανθρώπων, κυρίως, που αδυνατούν να κρατήσουν με ασφάλεια το τιμόνι. Το αλκοόλ οδηγεί σε θανατηφόρα δυστυχήματα κι αυτό το πλήρωσε ο κλάδος πρόσφατα, γιατί θρηνήσαμε συνάδελφο, ο οποίος τον τράκαρε μεθυσμένη οδηγός. Το ταξί δεν είναι μόνο μέσο μεταφοράς, αλλά προσφέρει και κοινωνικό έργο. Το έχουμε αποδείξει σε κάθε δύσκολη περίπτωση που υπήρξει ανάγκη και πρέπει να έχει την ανάλογη μεταχείριση από το κράτος.

Θα ήθελα, επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος, να σας καταθέσω δύο διατάξεις, οι οποίες είναι αντικρουόμενες. Έχουμε στο άρθρο 16 του ν. 4530/2008, κατά παρέκκλιση της διάταξης, επιβάλλεται στα ταξί για την επιβίβαση ή αποβίβαση ατόμων με εμφανή βαριές κινητικές αναπηρίες, η μη τήρηση του άρθρου αυτού, πρόστιμο 2.000 ευρώ, ενώ στο άρθρο 55 προβλέπεται, 30 δευτερόλεπτα, εφόσον δεν παρακωλύεται η κυκλοφορία, η αποβίβαση όπισθεν του λεωφορείου κ.λπ.. Αυτό πρέπει να το δείτε λίγο, γιατί στο ένα άρθρο έχουμε πρόστιμο 2000 ευρώ και στο άλλο έχουμε 150 ευρώ. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε. Συνδεόμαστε τώρα μέσω Webex με την Διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων Ελλάδος, την κυρία Βασιλική Βιδάλη.

Κυρία Βιδάλη, έχετε το λόγο.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΒΙΔΑΛΗ (Διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΤΕΕΑΕ)) :** Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Καταρχήν, χαιρετίζω αυτό το νομοσχέδιο, διότι, επιτέλους, μετά από χρόνια, από επανειλημμένα υπομνήματα που είχαμε υποβάλει, αποενοχοποιείται επιτέλους το όχημα από τις παραβάσεις, οι οποίες είναι καθαρά απόφαση και ενέργεια του οδηγού.

Επομένως, από όλες τις παρατηρήσεις που είχαμε κάνει, όλες σχεδόν είναι προσαρμοσμένες στο καινούργιο νομοσχέδιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, πλην μίας, που θεωρούμε ότι είναι από παράλειψη μάλλον, η οποία, ουσιαστικά, αφορά το άρθρο 33, που αναφέρει καθαρά για τις κατηγορίες παραβάσεων και την τήρηση κανόνων κίνησης, κυκλοφορίας οχημάτων σε αυτοκινητοδρόμους και κυρίως, αφορά τα διόδια, όπου εκεί, όπως είναι και τώρα στον Κώδικα τον κατατεθειμένο, αναφέρει, ότι υπεύθυνος για την παράβαση είναι ο κάτοχος και ο οδηγός του οχήματος. Εκεί θεωρούμε ότι θα πρέπει να προστεθεί, ότι αν το όχημα ανήκει σε επιχείρηση ενοικιάσεως και είναι μισθωμένο, ως υπόχρεος λογίζεται ο μισθωτής που προκύπτει από το μισθωτήριο συμβόλαιο. Σε περίπτωση που δεν κατατίθεται κάποιο μισθωτήριο συμβόλαιο, εννοείται ότι θα τιμωρείται ο κάτοχος του οχήματος, που θα είναι η επιχείρηση ενοικίασης του αυτοκινήτου.

Γενικότερα, θέλουμε να πούμε, ότι το νομοσχέδιο, επιτέλους - κι εμείς το βλέπουμε- είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ βασικό, η ενίσχυση των αστυνομικών ελέγχων με ψηφιακά συστήματα, με την εκμετάλλευση όλων των ψηφιακών εφαρμογών που υπάρχουν αυτή τη στιγμή και που παρακολουθούν και τον δικό μας κλάδο. Και κάνω αναφορά και για το ψηφιακό πελατολόγιο, που εφόσον έχει πρόσβαση η αστυνομία, μπορεί ανά πάσα ώρα και στιγμή, να γνωρίζει ποια εταιρεία ενοικίασης εκμεταλλεύεται ποιο σχήμα και να γίνεται άμεση ενημέρωση της εταιρείας για την κλήση, εφόσον τεθεί σε εφαρμογή on line η ενημέρωση του προστίμου. Γενικότερα, θα ήθελα να πω, ότι είμαστε υπέρ της τιμωρίας των οδηγών και αυτών, οι οποίοι είναι ξένοι επισκέπτες. Γιατί δεν πρέπει να υπάρχει η αντίληψη ότι έχουμε ένα καθεστώς ατιμωρησίας αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα, για όποιον ξένο έρχεται και νοικιάζει οχήματα και οδηγεί στη χώρα.

Αυτό, όμως, που θα ήθελα να θέσω σαν παρατήρηση, που μας έχουν κάνει επισκέπτες ξένοι οδηγοί, είναι ότι πολλές παραβάσεις γίνανε λόγω μη επαρκούς σήμανσης των οδών ή λόγω μη επαρκούς φωτισμού. Οπότε, δηλαδή, δεν είναι μόνο σκοπός να έχουμε ένα καλό νομοσχέδιο που να τιμωρεί τον παραβάτη, αλλά το βασικό είναι να έχουμε και μια καλή πρόληψη να μην γίνει η παράβαση. Γι’ αυτό θα παρακαλούσα, ιδιαίτερα, με αρχή στους τουριστικούς προορισμούς, να δώσουν ιδιαίτερη έμφαση στις υποδομές που υπάρχουν, όσον αφορά τη σήμανση και το φωτισμό.

Ευχαριστούμε πολύ το Υπουργείο για το καινούργιο νομοσχέδιο και που έχει εντάξει τις παρατηρήσεις μας μέσα σε αυτό και ευχόμαστε ότι θα είναι αποτελεσματικό και θα μπορέσει να εφαρμοστεί χάρη στους σωστούς ελέγχους από τα αρμόδια ελεγκτικά όργανα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε και για την καλή τήρηση του χρόνου. Πηγαίνουμε τώρα στον κύριο Γεώργιο Χαραλάμπους, Πρόεδρο του ΔΣ του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας ΕΚΑΒ, μέσω webex.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ (Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ)):** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, αξιότιμοι κύριοι. Στεκόμαστε σήμερα μπροστά σε ένα φαινόμενο, που δυστυχώς στοιχίζει ανθρώπινες ζωές σχεδόν καθημερινά, τις τροχαίες συγκρούσεις. Στην Ελλάδα, παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια, εκατοντάδες συμπολίτες μας χάνουν τη ζωή τους κάθε χρόνο στην άσφαλτο, ενώ συχνά, χιλιάδες άλλοι τραυματίζονται σοβαρά, τόσο στον αστικό ιστό όσο και στις εθνικές οδούς. Στην Ελλάδα, οι τροχαίες συγκρούσεις αποτελούν μια από τις πλέον σοβαρές προκλήσεις για τη δημόσια υγεία, αλλά και την κοινωνική συνοχή.

Ενδεικτικά να αναφέρω, κατά το πρώτο πεντάμηνο του 2025, το ΕΚΑΒ μόνο στο λεκανοπέδιο Αττικής κλήθηκε να επιληφθεί σε 11.080 περιπτώσεις τροχαίων συγκρούσεων. Από αυτές, χρειάστηκε να γίνει διακομιδή, με κυμαινόμενη βαρύτητα των περιστατικών, σε 6.321 περιπτώσεις. Δηλαδή σε 57% των περιπτώσεων. Η πλειονότητα των θυμάτων ήταν οδηγοί, το 72,6 %, ενώ οι πεζοί αντιπροσώπευαν το 15,8% των θανάτων. Ιδιαιτέρως ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι το 38,7% των νεκρών ήταν χρήστες δικύκλων, ποσοστό διπλάσιο από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ηλικιακή κατανομή των θυμάτων δείχνει ότι το 17,8% ήταν ηλικίας από 0 έως 24 ετών, το 30% μεταξύ 25 και 49 ετών, το 21,7% μεταξύ 50 με 64 έτη και το 28,8% άνω των 65 ετών. Αυτά τα στοιχεία υπογραμμίζουν την ανάγκη για στοχευμένες παρεμβάσεις, σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Τα αίτια είναι γνωστά και επαναλαμβανόμενα. Υπερβολική ταχύτητα, χρήση αλκοόλ, μη τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, αμέλεια στη χρήση ζώνης ή κράνους. Όμως, αυτό που δεν πρέπει να συνηθίσουμε, είναι η αποδοχή τους ως αναπόφευκτα. Δεν είναι.

Η ανθρώπινη ζωή είναι πολύτιμη. Κάθε θάνατος στην άσφαλτο είναι ένας θάνατος που ίσως μπορούσε να είχε αποφευχθεί. Είναι πλέον καιρός να περάσουμε από τις διατυπώσεις στις πράξεις. Χρειαζόμαστε αυστηρότερα μέτρα. Χρειαζόμαστε την επιβολή των κανόνων χωρίς εξαιρέσεις. Διαρκή έλεγχο, αλλά και εκπαίδευση των πολιτών από μικρή ηλικία. Ο κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος των τροχαίων συγκρούσεων είναι τεράστιος. Εκτιμάται ότι κοστίζουν στην ελληνική κοινωνία περίπου 2,4 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, σχεδόν το 1,5% του ΑΕΠ. Πέραν του οικονομικού κόστους, όμως, οι ανθρώπινες απώλειες και οι τραυματισμοί, έχουν ανυπολόγιστες συνέπειες για τις οικογένειες και την κοινωνία συνολικά.

Αν και αριθμητικά υπολείπονται άλλων αιτιών θανάτου, όπως ο καρκίνος και τα καρδιακά νοσήματα, οι θάνατοι από τροχαίες συγκρούσεις, πλήττουν κυρίως νέους και υγιείς ανθρώπους. Άρα, έχουν βαρύτερο κοινωνικό και οικονομικό αποτύπωμα.

Πέρα από τον θάνατο οι τροχαίες συγκρούσεις έχουν και άλλες συνέπειες. Χιλιάδες σοβαροί τραυματισμοί με αναπηρίες, παραλύσεις, κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, επιβάρυνση των λειτουργιών του ΕΚΑΒ και των Μονάδων Εντατικής Θεραπείας και κατ΄ επέκταση του συστήματος υγείας, οικογενειακά, ψυχολογικά, ασφαλιστικά και κοινωνικά προβλήματα για επιζώντες και συγγενείς.

Είναι λοιπόν, επιτακτική ανάγκη να αυστηροποιήσουμε τα μέτρα οδικής ασφάλειας. Αυτό περιλαμβάνει την ενίσχυση της τροχαίας επιτήρησης, την επιβολή αυστηρότερων ποινών για παραβάσεις, την αναβάθμιση της οδικής υποδομής και την εντατικοποίηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας.

Η ασφάλεια στους δρόμους δεν είναι πολυτέλεια. Είναι προϋπόθεση για μια ανθρώπινη και πολιτισμένη κοινωνία. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής πρέπει να αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα. Έτσι λοιπόν, ας εργαστούμε όλοι μαζί για να μειώσουμε τις τροχαίες συγκρούσεις, να διαμορφώσουμε ένα ασφαλέστερο περιβάλλον και ως εκ τούτου τασσόμαστε υπέρ του υπό ψήφιση νομοσχεδίου διότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και ευελπιστούμε να επιφέρει καλύτερες μέρες σε ό,τι αφορά τις τροχαίες συγκρούσεις στον τόπο μας. Σας ευχαριστώ θερμά.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Θωμάς Κακαβιάρης, Διευθυντής Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσικλέτας “Μοτοθέσις” της Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας Ελλάδος.

**ΘΩΜΑΣ ΚΑΚΑΔΙΑΡΗΣ (Διευθυντής Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσικλέτας “Μοτοθέσις” της Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας Ελλάδος (ΜΟΤΟΕ)):** Θα προσπαθήσω να τηρήσω τον κανόνα των τριών λεπτών, γιατί συζητάμε για νομοθεσία και για τήρηση της νομοθεσίας αλλά δεν βλέπω να τηρούμε τον κανόνα.

Να πω ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας όπως έχει διαμορφωθεί έχει εξαιρετικά θετικά στοιχεία όπως αυτό της διήθησης. Η δική μας η παρατήρηση είναι, ότι δεν θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν υπάρχει μηδενική κίνηση των στοίχων των αυτοκινήτων αλλά η σχετική ταχύτητα να παίζει ρόλο. Δηλαδή, αν κινούνται πολύ αργά με 5, 10, 15 χιλιόμετρα να επιτρέπεται η διήθηση.

Ήθελα να κάνω μια γενικότερη παρατήρηση όσον αφορά την πρόληψη μέσα από τα πρόστιμα. Ο κύριος Κυρανάκης θα το καταλάβει. Με υψηλά πρόστιμα κάνουμε γενική πρόληψη όμως δεν κάνουμε ειδική πρόληψη. Αφού λοιπόν έχει γίνει μια πολύ σοβαρή πρόβλεψη για την έννοια της υποτροπής, πολύ σημαντική και πολύ θετική αυτή η εξέλιξη, ας έχουμε και μια αναλογικότητα στην επιβολή των προστίμων.

Ένα άλλο σημείο που μας ενδιαφέρει πάρα πολύ είναι, ότι η πιστοποίηση των χρηστών όλων αυτών των οχημάτων που χαρακτηρίζονται από τον όρο μικροκινητικο………είναι αβέβαιη. Υπάρχει πάρα πολύς κόσμος στον δρόμο που δεν γνωρίζει τον κώδικα. Άρα λοιπόν πώς θα τον εφαρμόσει; Πρέπει να δοθούν απαντήσεις.

Ο Κώδικας αυτός έχει ελπίδες να πετύχει μόνο αν οι υπόλοιποι μηχανισμοί, όπως η επιτήρηση, η εφαρμογή του δηλαδή, είναι καθολική και τότε μόνο μπορεί να αξιολογηθεί. Αλλιώς τι αξιολογούμε; Αν αξιολογούμε κάτι το οποίο δεν έχει εφαρμοστεί τότε είμαστε λάθος αξιολογητές.

Τέλος ήθελα να πω ότι γίνεται ένα μεγάλο σφάλμα, όχι τώρα από το 1992, που αφορά τη χρήση του κράνους. Ο τρόπος προβολής έχει σοβαρότατα ελαττώματα γι΄αυτό και έχουμε αποτύχει. Το γραφείο του κυρίου Κυρανάκη έχει τη μελέτη μας η οποία έγινε το 2016 που περιλαμβάνει και προτάσεις για να το διορθώσουμε αυτό ώστε να μην μένει η εφαρμογή αυτού του μέτρου στα χέρια κάποιων αστυνομικών της τροχαίας, αλλά αφορά το κεφάλι καθενός που πιστεύει ότι έχει κάτι πολύτιμο να βάλει μέσα. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο Εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Καθηγητής και Διευθυντής στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, ο κ. Γεώργιος Γιαννής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Καθηγητής και Διευθυντής στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής):** Το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου είναι ένα κέντρο αριστείας στην εκπαίδευση και στην έρευνα στην οδική ασφάλεια με παγκόσμια αναγνώριση και με περισσότερα από 30 χρόνια συνεισφοράς στην επιστημονική υποστήριξη των αποφάσεων και στην Ελλάδα, και στην Ευρώπη, και παγκοσμίως.

Ο νέος ΚΟΚ αποτελεί βασική δράση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας που ετοιμάστηκε και με την επιστημονική συνδρομή του Πολυτεχνείου και ήταν απαραίτητος εδώ και αρκετά χρόνια και η προς ψήφιση πρόταση είναι και πλήρης και ολοκληρωμένη. Αποτέλεσε μία εξαιρετική μακρόχρονη δουλειά από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, την Επιτροπή του ΚΟΚ και την ουσιαστική συμβολή των ειδικών συγκοινωνιολόγων, των οποίων υιοθετήθηκαν οι περισσότερες συνεισφορές.

Οπότε, συγχαρητήρια και στις Υπηρεσίες και στην Κυβέρνηση που ολοκλήρωσαν τόσο σωστά όλη αυτή τη διαδικασία.Να πούμε κατ’ αρχήν ότι ο νέος ΚΟΚ κινείται στη σωστή κατεύθυνση, διορθώνοντας τις στρεβλώσεις του υφιστάμενου ΚΟΚ, με εξορθολογισμό και απλοποίηση των ποινών και σύνδεσή τους με τη σοβαρότητα και το μέγεθος των παραβάσεων, που ήταν μία πάγια θέση των συγκοινωνιολόγων. Επίσης, πολύ σωστά αφορά στην τιμωρία των οδηγών και όχι των οχημάτων και σε επιπλέον τιμωρία των υπότροπων οδηγών.

Επιπλέον, εισάγει μια σειρά σωστών και απαραίτητων διατάξεων μοντέρνας ρύθμισης της κυκλοφορίας, με έμφαση στις μοτοσικλέτες, με τη διήθηση, με την ειδική ζώνη αναμονής στους σηματοδότες και οπωσδήποτε με το όριο ταχύτητας των 30 χιλιομέτρων την ώρα στις πόλεις.

Για την ουσιαστική εφαρμογή του νέου ΚΟΚ χρειάζονται απαραίτητες συνοδευτικές δράσεις, όπως αυτές περιλαμβάνονται και στο Στρατηγικό Σχέδιο, με βασικό στόχο να μειωθεί η ανθρώπινη παρέμβαση που σήμερα καθυστερεί και τελικώς καθιστά ανενεργή την εφαρμογή του συστήματος ποινών.

Κατ’ αρχήν, χρειάζεται η εγκατάσταση καμερών πιστοποίησης παραβάσεων για όλες τις βασικές παραβάσεις, ταχύτητα, κράνος, ζώνη, κινητό, που πλέον επιτρέπουν οι νέες τεχνολογίες, αλλά και με την ψηφιακή διαχείριση των κλήσεων με τη διασύνδεση των συστημάτων της Τροχαίας, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της ΑΑΔΕ. Είναι πολύ σημαντικό η Κυβέρνηση, που έχει ήδη δρομολογήσει αυτές τις απαραίτητες δράσεις, να επιμείνει να προχωρήσουν γρήγορα.

Ένα ζήτημα το οποίο απασχολεί είναι ότι, ενώ το σύστημα των προστίμων έχει εξορθολογικευθεί, υπάρχει μια ανησυχία στην εφαρμογή του ΚΟΚ, οι κατά περίπτωση πολύ αυστηρές ποινές για την αφαίρεση του διπλώματος οδήγησης, που ενδεχομένως να δυσκολεύουν την εφαρμογή του ΚΟΚ από τους τροχονόμους.

Πάγια πρόταση των συγκοινωνιολόγων είναι ότι χρειάζονται πολλά και χαμηλά πρόστιμα που φέρνουν πολύ καλύτερα αποτελέσματα στη συμμόρφωση των οδηγών, από τα λίγα αλλά υψηλά πρόστιμα.

Τελευταίο σημείο το οποίο θέλω να αναφερθώ είναι η πρόβλεψη για όριο ταχύτητας 30 χιλιομέτρων την ώρα σε όλες τις οδούς μιας κατεύθυνσης και μιας λωρίδας ή μιας λωρίδας και δύο κατευθύνσεων σε όλες τις κατοικημένες περιοχές. Η πρόβλεψη αυτή αποτελεί μια τολμηρή και πολύ σωστή επιλογή, ευθυγραμμισμένη με τις διεθνείς τάσεις, δίνοντας το σωστό μήνυμα ότι σε χαμηλότερες ταχύτητες προκαλούνται και λιγότερο σοβαρά ατυχήματα.

Αναμένεται να φέρει θεαματικά αποτελέσματα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, ιδιαίτερα για τους μοτοσικλετιστές που είναι και το μείζον πρόβλημα στην Ελλάδα, αλλά και για τους πεζούς. Το πεδίο εφαρμογής του είναι κατ’ αρχήν ορισμένο, μία πρόταση απλώς για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, θα ήταν να εφαρμοστεί και σε μονόδρομους με δύο τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας.

Προτάσεις για επιμέρους ζητήματα έχουμε συστηματικά συνεισφέρει σε όλα τα επίπεδα. Ευχαριστούμε πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Το λόγο έχει ο κ. Ασημακόπουλος.

**ΑΔΑΜ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μέλος του προσωρινού Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων και Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος - ΣΕΑΡΤΕ):** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, σας ευχαριστούμε θερμά για την πρόσκληση στην Επιτροπή για το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Μιλώ εκ μέρους του νεοσύστατου Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων και Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος, εκπροσωπώντας ένα κλάδο που δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχει τύχει της θεσμικής αναγνώρισης και της υποστήριξης που του αξίζει, παρά το γεγονός ότι αποτελεί ένα αναπτυσσόμενο και καινοτόμο τμήμα του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας. Είμαστε ένας κλάδος που έχουμε περίπου 70 επιχειρήσεις στη χώρα και πάνω από 500 εργαζόμενους και εξυπηρετούμε, εκτός από τους εγχώριους ιδιοκτήτες, περίπου γύρω στις 70.000 με 100.000 διερχόμενους τουρίστες που είτε επισκέπτονται τη χώρα μας καθ’ όλη τη διάρκεια του χρόνου με τα δικά τους οχήματα είτε προχωρούν ως πελάτες σε εταιρείες ενοικίασης της χώρας μας.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει ορισμένα θετικά βήματα προς την εναρμόνιση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τα δικά μας οχήματα, ωστόσο παραμένουν σημαντικές εκκρεμότητες που δεν επιτρέπουν στον κλάδο μας να αναπτύξει ισόρροπα, αξιοποιώντας τις δυνατότητές του για ανάπτυξη του θεματικού τουρισμού, για δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, για την επέκταση της τουριστικής περιόδου και την αύξηση του κύκλου εργασιών στις τοπικές κοινωνίες της χώρας μας.Αναφορικά τώρα με το άρθρο 38 που μας απασχολεί στο υπό διαβούλευση νομοσχέδιο έχουμε να παρατηρήσουμε το εξής. Στο άρθρο 38 στην παράγραφο 6, που ρυθμίζεται η στάση και η στάθμευση των τροχόσπιτων, περιορίζεται υπερβολικά με τον νέο Κ.Ο.Κ. η δυνατότητα στάθμευσης των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων θέτοντας ως όριο τα 6 μέτρα σε μήκος.

Ωστόσο, πρέπει να δηλώσουμε ότι πάνω από το 90% των οχημάτων αυτών ξεπερνούν τα 6 μέτρα. Ουσιαστικά, δηλαδή, είναι σαν να τους απαγορεύουμε να σταθμεύσουν γενικά. Κατά συνέπεια, με τον υφιστάμενο περιορισμό εξαιρούμε τη συντριπτική πλειονότητα του στόλου.

Πρότασή μας είναι να αυξηθεί το όριο των μέτρων στα επτάμισι μέτρα που καλύπτει τη μεγαλύτερη πλειοψηφία των οχημάτων αυτών, έτσι ώστε να μπορούν οι συμπολίτες μας να εξυπηρετηθούν για την στάθμευσή τους εντός κατοικημένων περιοχών. Όπου ισχύουν οι περιορισμοί των μέτρων, η διάρκεια στάθμευσης προτείνουμε να αυξηθεί από τις εικοσιτέσσερις ώρες στις σαράντα οχτώ ώρες, έτσι ώστε να επιτρέπεται στους ιδιοκτήτες των οχημάτων αυτών, ρυμουλκούμενων ή μηχανοκίνητων τροχόσπιτων να μπορέσουν με ασφάλεια να προετοιμάσουν το όχημά τους για το ταξίδι τους για τις διακοπές τους.

Για τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα θα έπρεπε να προβλέψουμε θεωρούμε εμείς μία εξαίρεση στις μη κεντρικές κατοικημένες περιοχές με στάθμευση εκτός εμπορικών δρόμων και περιοχών υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου. Παρατηρούμε, επίσης, ότι στο νομοσχέδιο δεν γίνεται καμία αναφορά στις εκτός κατοικημένων περιοχές στάθμευση. Και θεωρούμε ότι θα μπορούσε να δοθεί η δυνατότητα αυτή, να γραφτεί ρητώς δηλαδή μέσα στο νομοσχέδιο, έτσι ώστε με μία σωστή διατύπωση να αποσαφηνίζει το νομικό πλαίσιο και να αποφεύγονται ερμηνευτικές ασάφειες που έχουν προκαλέσει μέχρι σήμερα άνιση μεταχείριση των οχημάτων αυτών και αυθαίρετες ερμηνείες από τις τοπικές αρχές. Δηλαδή, εκτός κατοικημένων περιοχών η στάθμευση των μηχανοκίνητων και ρυμουλκούμενων τροχόσπιτων επιτρέπεται με βάση τους κανόνες που διέπουν τα λοιπά επιβατικά οχήματα.

Ένα στατιστικό στοιχείο σας δίνω πολύ μικρό γιατί δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο, ότι στο εξωτερικό, στην Ε.Ε. κυκλοφορούν πάνω από 8 εκατομμύρια οχήματα τροχόσπιτα και αυτοκινούμενα, τα οποία σταθμεύουν με ασφάλεια και χωρίς τέτοιους περιορισμούς εντός και εκτός πόλεων ενισχύοντας τον τουρισμό και τις τοπικές κοινωνίες και βοηθώντας την αποκέντρωση.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, στόχος μας δεν είναι ούτε να έχουμε ευνοϊκή μεταχείριση ούτε να έχουμε κάτι διαφορετικό από όλους με τα υπόλοιπα οχήματα. Θέλουμε μία ισότιμη ένταξη του κλάδου μας στο τουριστικό κυκλοφοριακό χάρτη της Ελλάδας και θα θεωρούσαμε επιβεβλημένο, κ. Υπουργέ, μέσα από το Υπουργείο Μεταφορών, αλλά και με τα υπόλοιπα συναρμόδια υπουργεία, να καθίσουμε σε ένα τραπέζι διαλόγου με τον νέο δικό μας σύλλογο, για να λύσουμε χρόνια προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο μας και δεν μας επιτρέπουν να αναπτύξουμε το προϊόν μας όπως εμείς θέλουμε.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει τώρα ο κύριος Δημήτριος Παπαγεωργίου, Τμηματάρχης του Τμήματος Συντονισμού της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής, μέσω υπηρεσιών Webex.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Τμηματάρχης Τμήματος Συντονισμού & Ε.Ο.Δ. της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής):** Καλησπέρα.

Θα ήθελα κι εγώ με τη σειρά μου να εκφράσω την άποψη της υπηρεσίας μας για το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου για τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Το δικό μας δίκτυο, ιδίως στις μεγάλες αστικές περιοχές όπως η Αττική, αντιμετωπίζει σήμερα προκλήσεις που δεν υπήρχαν στο παρελθόν. Η ραγδαία αλλαγή στην κυκλοφορία, η εμφάνιση νέων μέσων μαζικής μεταφοράς και μετακίνησης, η αυξημένη πολυπλοκότητα και δυστυχώς το συνεχιζόμενο φαινόμενο των τροχαίων ατυχημάτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθιστούν τον ισχύοντα Κώδικα ξεπερασμένο από την πραγματικότητα. Χρειαζόμαστε ένα σύγχρονο εργαλείο για τη διαχείριση του οδικού περιβάλλοντος. Το σχέδιο νόμου που έχουμε ενώπιών μας έρχεται να καλύψει το κενό επιδιώκοντας την προσαρμογή στις σύγχρονες ανάγκες και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες.

Από την εμπειρία μας στην πρώτη γραμμή της επιβολής του νόμου θεωρούμε ιδιαίτερα θετικές τις προτεινόμενες αλλαγές. Πρώτα απ’ όλα, δίνεται έμφαση στην ασφαλή συνύπαρξη όλων στο δρόμο, ενσωματώνοντας κανόνες για τα νέα οχήματα και προστατεύοντας αποτελεσματικά τις ευάλωτες ομάδες, όπως πεζούς και ποδηλάτες. Ο Κώδικας καθίσταται πιο σαφής και οι κανόνες πιο εύληπτοι, στοιχεία που διευκολύνουν τόσο τους πολίτες όσο και τα όργανα ελέγχου.

Ένα κομβικό σημείο από την οπτική της τροχαίας είναι η αναμόρφωση του Συστήματος Ποινών. Η σύνδεση των κυρώσεων με την επικινδυνότητα της παράβασης, η διαβάθμισή τους και ο αποτρεπτικός χαρακτήρας που αποκτούν σε σοβαρές συμπεριφορές αποτελούν ένα ισχυρό εργαλείο στα χέρια των οργάνων της επιβολής του νόμου.

Επίσης, ρυθμίσεις για την σαφέστερη διαχείριση της στάσης, στάθμευσης και την ενσωμάτωση της σύγχρονης τεχνολογίας στον έλεγχο, διευκολύνουν την καθημερινή μας δράση για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας.

Για την περιοχή της Αττικής, ειδικότερα, ο κυκλοφοριακός φόρτος και η πολυπλοκότητα είναι καθημερινή πρόκληση. Αυτές οι αλλαγές είναι ζωτικής σημασίας, για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των προβλημάτων και την αναβάθμιση της ασφάλειας των πολιτών στους δρόμους.

Εκ μέρους της Διεύθυνσής μας, εκφράζουμε την πλήρη μας υποστήριξη στο παρόν σχέδιο νόμου και πιστεύουμε ότι η ψήφισή του θα θέσει τις βάσεις για ένα πιο σύγχρονο, δίκαιο και ασφαλές αστικό περιβάλλον για όλους, συμβάλλοντας καθοριστικά στη μείωση των ατυχημάτων. Σάς ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Και εμείς σάς ευχαριστούμε. Και τώρα το λόγο έχει ο κ. Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος του Σ.Α.Τ.Α. Ορίστε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.)):** Ευχαριστώ.

Κατά πρώτον, θέλω να ευχαριστήσω τη Βουλή, που αποδέχθηκε να κάνει διάλογο, παρά την αντιδημοκρατική συμπεριφορά του Υπουργού, ο οποίος δεν δέχεται να κάνει διάλογο, γιατί δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα πραγματικά προβλήματα του κλάδου και δεν θέλει να ακούγονται.

Πάμε παρακάτω. Εγώ, μπούλινγκ στη ζωή μου αποδέχομαι από τους πάντες. Φτάνει να με ψηφίζει και να με στηρίζει και να καταλαβαίνει ο κλάδος ότι τον υπηρετώ με μανία, κύριε Κυρανάκη. Εγώ τον υπηρετώ τον κλάδο και αποδεικνύεται από τη στάση του. Δεν θα έρθω εδώ, να σας πω παρακαλώντας, για να μου δώσετε 2 ή 3 λεπτά.

Θα έρθω να σάς πω το αποτέλεσμα αυτού του νόμου που προτείνετε και γιατί. Τι κρύβει από πίσω.

Κατά πρώτον, γίνεται ένα deal. Ποιος το εκπροσωπεί το deal, στη χώρα μας, με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα; Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, σε όλη την Ευρώπη και ειδικά στη Γερμανία, τα έβγαλαν ανεπαρκή για τον κλάδο των ταξί, διότι δεν μπορούν να ανταποκριθούν σε χρόνο, σε χιλιόμετρα, για να μπορέσει να δουλέψει ένας επαγγελματίας. Πάνω από 8 ώρες, το ηλεκτρικό αυτοκίνητο, μέσα στην κίνηση, δεν έχει απόδοση από εκεί και ύστερα.

Τι θέλει, λοιπόν, η παγκοσμιοποίηση και οι UBER οι πολυεθνικές, που έχετε βγει υπερασπιστής της εσείς, από το 2018. Ακούστε, λοιπόν, τι θέλουν. Να χρεοκοπήσετε τις άδειες και τον ταξιτζή να μην μπορεί να ανταποκριθεί στα ηλεκτρικά. Και δεν θα μπορέσει κανένας ταξιτζής. Και να πάει στο σύστημα Πολωνίας, όπως μπήκε και ο UBER. Τούς πήραν τα αμάξια τζάμπα και μετά έβαλαν τα Ι.Χ.

Θα μας απαντήσετε γιατί δεν εφαρμόζετε το νόμο για τις πολυεθνικές; Θα μας απαντήσετε γιατί ξεπουλάτε τον κλάδο σε συμφέροντα που κλέβουν το ΦΠΑ της χώρας; Υπάρχει κράτος;

Μάς βάλατε POS. Το έχουμε. Γιατί δεν το παίρνει η UBER ή η BOLT; Και να το πηγαίνει στο εξωτερικό για να το αφήνει εκεί. Σας ενδιαφέρει η αγάπη σε αυτό το επάγγελμα; Σάς δείχνουμε το δρόμο, σάς δείχνουμε τις ανάγκες για να επιβιώσουμε και μας βρίζετε εσείς με το επιτελείο σας.

Ουδέποτε έχω κάνει μπούλινγκ σε άνθρωπο -πολιτικά μιλάω. Και έχω την υποχρέωση να μιλάω πολιτικά, για να σώσω αυτό το επάγγελμά μου, που δέχεται βολές από χίλιους δύο παράγοντες. Και σε θέλω σύμμαχο, δεν σε θέλω απέναντι. Γιατί αυτά που λέω εγώ, τα λέει ο κλάδος.

Ψάχνετε να βρείτε, στη Νέα Δημοκρατία, από το 2018 και ύστερα, ομάδες υποστήριξης. Κάνατε πραξικοπήματα στο Συνδικάτο μας, κάνατε χίλια δυο πράγματα. Σταματήστε, επιτέλους. Θέλουμε να επιβιώσει ο κλάδος. Δεν έχουμε τίποτα μαζί σας.

Έχουμε πολιτική αντιπαράθεση, διότι αυτό που κάνετε σήμερα είναι η αρχή του ξεπουλήματος του κλάδου. Θέλουμε να βοηθήσουμε και εσείς δεν θέλετε να μάς ακούσετε. Αν εγώ εκπροσωπώ τον κλάδο και είμαι συνταξιούχος, αυτό εκπροσωπώ εγώ. Το Συνδικάτο, για να ξέρετε γιατί είστε νέος Υπουργός, έχει ιδιοκτήτες αδειών. Ξέρετε, από αυτούς που μιλάτε, πόσοι είναι οι συνταξιούχοι ή δεν δουλεύουν τα αυτοκίνητα; Τον Λυμπερόπουλο βρήκατε για να τον χτυπήσετε;

Έχει επενδυτές, που έχουν εκατοντάδες χιλιάδες αμάξια που δεν τα δουλεύουν. Αυτοί δεν έχουν δικαίωμα να συνδικαλιστούν για να προστατεύσουν την περιουσία τους, αφού το θέλει ο κλάδος; Σαράντα χρόνια εκτίθεμαι εγώ στον κλάδο. Αν τα είχα «λερώσει τα χέρια μου» δεν θα ήμουν εδώ τώρα και όσους με ψάχνουν γύρω γύρω θα ήμουν φυλακή. Και δεν έχω τίποτα μαζί σας, ούτε με τα παιδιά που διαφωνούν από εκεί και θέλουν μόνο διάλογο. Τίποτα! Εγώ έχω μια άλλη άποψη που θέλω να συνεργαστώ για το καλό του κλάδου μου. Δεν θέλετε; Τι να κάνουμε; Πρέπει να παλέψουμε. Καθίστε κάτω ξανά σας το λέω: δεν έχω τίποτα.

Βαστάτε πραγματικά και είναι πρωτοφανές σε Υπουργό από το ‘18 να μου λέει ο Διευθυντής σου «εσύ του επιτέθηκες το ‘18». Μα δεν θα σου επιτεθώ όταν έφερνες εδώ την UBER; Ποιος ταξιτζής έβγαινε εκπρόσωπος από το κόμμα τη Νέα Δημοκρατία να βγει και να λέει, το Ι.Χ. θα δουλεύουν οι νεαροί και ό, τι είπατε.

Και βγήκαν Ευρωπαϊκά Δικαστήρια που σας κατάργησαν αυτό το πράγμα. Κι εσείς φέρνετε ξανά βαστάτε γιατί ο Λυμπερόπουλος διαμαρτυρήθηκε. Διαμαρτυρήθηκα και θα διαμαρτύρομαι! Συνεργασία ελληνική θέλω! Δεν έχω, ξανά το λέω στον ελληνικό λαό που με ακούει, ποτέ, τίποτα με κανένα. Δεν είμαι όμως κομματόσκυλο! Δεν θα πάω σε κανένα κόμμα να μου ορίσει τι θα κάνω για τον κλάδο. Τον κλάδο τον αγαπάω, τη ζωή μου δίνω. Δεν πάω να κάνω κόντρα στον κάθε Κυρανάκη.

Ζήταγα επί ενάμιση μήνα ραντεβού με το Διευθυντή σας και μου έλεγε καθημερινώς- πέρα από αυτό που μου είπε για το ‘18 ότι σας είχα επιτεθεί- και μου έλεγε καθημερινώς: «Μην ανησυχείτε! Μόλις τελειώσει τα τρένα θα κάνουμε συνάντηση και δεν πρόκειται να πειράξει τίποτα από αυτό που είπε ο κ . Οικονόμου». Τη συμφωνία μόλις εννέα μηνών. Και ξαφνικά βγαίνετε και αρχίζετε ένα βρίσιμο σε εμένα και λέτε τα ταξί δεν θα μπαίνουν μέσα. Γιατί κύριε; Όλη η Ευρώπη, γιατί τα έχει μέσα;

Ποιος συγκοινωνιολόγος στην Ευρώπη δεν βλέπει και δεν βγάζει αποτελέσματα; Ο κύριος Γιαννής θα τον εμπιστευτώ, είναι επαγγελματίας ο άνθρωπος! Πάει βγάζει μελέτη για την UBER να μπουν τα Ι.Χ. και να καταργηθεί ο ν.4030. Υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον; Το δημόσιο συμφέρον υπηρετεί; Γιατί δεν να κάθεστε να συζητήσουμε;

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Κύριε Πρόεδρε, ομίζω ότι γίνεται σαφής εκφράζοντας τις απόψεις σας.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)):** Εγώ θα πω κάτι. Έχουμε όλη την διάθεση οι ταξιτζήδες και όλοι να κάτσουμε να βρούμε λύσεις. Αλλά να βρούμε λύσεις, όχι επιλέγοντας με ποιον θα μιλάμε. Όλοι, με τον κύριο Υπουργό. Δεν έχουμε τίποτα να χωρίσουμε. Εσείς έχετε, κύριε Υπουργέ.

Και σας ζητάω με ό, τι θέλετε, με ταπεινότητα, γίνομαι «μικρότερος» από εσάς- που σας έχω παιδί μου στην ηλικία, έχω παιδιά τόσο- πρέπει να συζητήσουμε. Πρέπει να επιδιώκετε την αντίθεση στο διάλογο γιατί έτσι δίνονται οι λύσεις στη δημοκρατία. Τι έχω να χωρίσω μαζί σας για πέστε μου; Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Σπηλιόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Ελλάδος (ΟΑΣΑ ΑΕ)):** Καλησπέρα σας, ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση.

Οι συγκοινωνίες βαίνουν βελτιούμενες τα τελευταία χρόνια τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα με προμήθεια καινούργιων οχημάτων και με αντικατάσταση του παλαιού στόλου που ήταν άνω των 20 ετών.

Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο βλέπουμε με πολύ ενδιαφέρον καταρχήν το αλκοτέστ. Πρέπει να πούμε ότι στα καινούργια μας λεωφορεία πλέον εισάγεται η υποχρεωτική τεχνολογικά υποχρέωση του οδηγού να φυσήξει στο συγκεκριμένο μηχάνημα, για να δούμε ότι και να του επιτρέψει να βάλει το όχημα μπροστά και αυτό σε κάθε περίπτωση που γίνεται ένα διάλειμμα 15 λεπτών στην κίνηση. Αυτό είναι ένα μέσο το οποίο φαίνεται να ενδιαφέρει και θα μπορούσε να υιοθετηθεί και σε άλλες ομάδες, εφόσον αυτό είναι αξιολογηθεί.

Επίσης, οι κάμερες στα λεωφορεία που θα τοποθετηθούν, που δίνει ο κώδικας τη δυνατότητα επιβεβαίωσης τροχαίων παραβάσεων εξαιρετικά σημαντικό, καθότι εκτός από το περίφημο έλεγχο των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας, τέτοιες κάμερες θα έχουν τη δυνατότητα να αποδώσουν και άλλου τύπου παραβάσεις όπως παράνομο παρκάρισμα, αλλά και καταγραφές δεδομένων της περιοχής για αριστοποίηση του οδικού δικτύου.

Όσον αφορά τις λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας, θα πρέπει να επισημάνω ότι το δίκτυο όπου κινούνται τα οχήματα στην Αθήνα είναι περίπου 6.000 χιλιόμετρα και στα 6.000 χιλιόμετρα αυτά έχουμε έναν μικρό αριθμό 45 χιλιομέτρων που είναι στους κεντρικούς άξονες της Αθήνας, στα οποία υπάρχει αυτή η αποκλειστική χρήση των οχημάτων. Σε αυτούς τους άξονες κινούνται περισσότερα από 10 οχήματα ανά λεπτό και κάθε καθυστέρηση μπορεί να οδηγήσει σε ένα δρομολόγιο το οποίο ξεκινά από την Κηφισιά να πάει στο Φάληρο να του δώσει επιπλέον χρόνους. Είναι χαρακτηριστικό, ότι πριν την πρόσφατη, πριν από ένα χρόνο σχεδόν, με τις νέες κάμερες, τήρηση των λεωφορειολωρίδων, η δυνατότητα των οχημάτων να κινούνται ήταν 10 με 15 χιλιόμετρα και έχει ανέβει 20 με 25 χιλιόμετρα, ένα πολύ σημαντικό όφελος για τους πολίτες.

Ακούω συχνά για άλλες πόλεις και λεωφορειολωρίδες. Θα πρέπει να πούμε ότι έχουν περισσότερα από 300 χιλιόμετρα και η είσοδος άλλων οχημάτων γίνεται με πολύ συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Άκουσα νωρίτερα τον κύριο που είπε ότι η αποβίβαση θέλει περισσότερο από 30 δευτερόλεπτα. Φαντάζομαι για να το λέει με την εμπειρία που έχει, είναι σωστά και αναρωτιέμαι εάν μία τέτοια αποβίβαση χωρίς να είναι ειδικό σημείο αποβίβασης θα μπορέσει να είναι λειτουργική, γιατί θα μπορούσε να είναι και ένα και δύο και τρία οχήματα, άρα να έχουμε 15 λεπτά καθυστέρηση στην κυκλοφορία. Πρέπει να επιληφθεί λοιπόν η δυνατότητα συγκεκριμένων σημείων όπως υπάρχουν συγκεκριμένα σημεία πιάτσες ταξί, να υπάρχουν και σημεία αποβίβασης ιδιαίτερα στους πέντε δρόμους, γιατί μιλάμε λεωφορειολωρίδες για Αλεξάνδρας, Βασιλίσσης Σοφίας, Σταδίου, Πανεπιστημίου και Μεσογείων και αμφιβάλλω αν αυτές οι πέντε λεωφορειολωρίδες μπορούν πραγματικά να δημιουργήσουν όλο αυτό, τη δυσφορία η οποία υπάρχει και μπορεί να συζητηθεί για να γίνουν καλύτεροι οι δρόμοι. Οι συγκοινωνιολόγοι του ΟΑΣΑ πάντως μου έχουν επισημάνει και είπε και ο κύριος Τσιάνος ότι μπορεί να γίνει και μεγαλύτερη μελέτη, ότι κάθε κίνηση μέσα στη λωρίδα από οποιοδήποτε όχημα οδηγεί σε επιβράδυνση της κυκλοφορίας.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών)**: Το λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος μέσω των υπηρεσιών Webex, για 3 λεπτά.

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Εργασιακός Σύμβουλος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών (ΠΟΣΕΜ))**: Ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση και την ευκαιρία που μου δίνετε να προβάλουμε οι επαγγελματίες οδηγοί τα προβλήματα που εμείς εντοπίσαμε στο δρόμο για την οδική ασφάλεια. Εδώ όμως θα μου επιτρέψετε λίγο να αναφερθώ - γιατί το θεωρώ υποχρέωσή μας - στο ατύχημα του Αλιάκμονα, στο ατύχημα των Τεμπών, στο ατύχημα με το λεωφορείο που έχει γίνει στα Μάλγαρα. Όλα αυτά είναι πολύνεκρα δυστυχήματα και επειδή εμείς οι επαγγελματίες οδηγοί που η ζωή μας είναι στον δρόμο τα βλέπουμε, έχουμε μελετήσει πώς θα μπορούσαν να αποφευχθούν και θέλουμε να προβάλλουμε κάποια απ’ αυτά.

Κυρία Πρόεδρε, αλήθεια, με ποιο σκεπτικό γίνεται η ψήφιση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας; Μήπως πάλι για εισπρακτικούς λόγους; Άρχισαν ήδη οι σχολικές εκδρομές. Αυτή τη στιγμή μπορείτε να μου πείτε τι έχει γίνει για να αλλάξει όλο αυτό το στάτους των σχολικών εκδρομών; Δυστυχώς δεν έγινε τίποτα. Εμείς στην ΠΟΣΕΜ, επειδή εντοπίσαμε το πρόβλημα, θεωρήσαμε καλό να δημιουργηθεί ένας Σύλλογος για την οδική ασφάλεια στις μεταφορές, όχι απλώς στα οδικά ατυχήματα, αλλά στις μεταφορές. Γιατί τα μεγάλα οχήματα, όταν εμπλακούν σε ένα δυστύχημα, το αποτέλεσμα είναι φοβερό.

Γι’ αυτό το λόγο δημιουργήσαμε ένα Σύλλογο την ΟΜΑΔΑ. Η ΟΜΑΔΑ, η οποία τα αρχικά της είναι Οργάνωση Μεταφορές Ασφαλείς Δρόμοι Ασφαλείς, από το 2017 που το προτείναμε έχει δημιουργηθεί, κάνει διάφορες εκδηλώσεις, ενημερώνοντας στο δρόμο τους οδηγούς για τα προβλήματα για την αποφυγή των ατυχημάτων. Άκουσα, ότι προβλέπει ο νέος Κώδικας 0,2% για τους επαγγελματίες οδηγούς οινόπνευμα.

Εγώ θα πρότεινα 0,00 και για τους επαγγελματίες, αλλά και για τους ερασιτέχνες οδηγούς. Το οινόπνευμα είναι βασικός παράγοντας να ξεφύγει, όπως επίσης θα πρέπει και τα ηλικιακά όρια να έχουν κάποιο χρόνο. Όταν αυτή τη στιγμή ο νόμος επιτρέπει 67 ετών επαγγελματίας οδηγός να οδηγεί ένα φορτηγό, το οποίο να δουλεύει από τον Έβρο μέχρι την Αθήνα, καταλαβαίνετε, ότι αυτός ο άνθρωπος, οι δυνάμεις του δεν του το επιτρέπουν. Είναι συνταξιούχος και του έχει δώσει το δικαίωμα ο νόμος να ξαναδουλέψει, χωρίς αυτό να εξεταστεί αν πράγματι οι δυνάμεις του του το επιτρέπουν.

Σήμερα, κυρία Πρόεδρε, εμείς με την ΟΜΑΔΑ, επειδή πραγματικά ζούμε το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, ετοιμάζουμε τέλος του μήνα εδώ στη Θεσσαλονίκη να κάνουμε μια Ημερίδα, η οποία Ημερίδα θα προβάλει όλα αυτά τα προβλήματα. Γιατί στον Σύλλογο συμμετέχουν επαγγελματίες οδηγοί, αξιόλογοι μεταφορείς της Θεσσαλονίκης, εργασιακοί σύμβουλοι σε μεταφορικές εταιρείες, καθώς επίσης συμμετέχουν και επιστήμονες, οι οποίοι στην Ημερίδα μας θα αναλύσουν τα προβλήματα, όπως εμείς οι επαγγελματίες οδηγοί έχουμε κατορθώσει να τους πείσουμε για την ανάγκη και γίνανε χιλιάδες άνθρωποι για ότι συμβαίνει σε όλο το οδικό δίκτυο της Ελλάδας, αλλά και της Ευρώπης, εμείς να μαθαίνουμε πρώτοι ποια προβλήματα αντιμετωπίζουν στους δρόμους και πως μπορεί να αποφευχθούν διάφορα εμπόδια, τα οποία προκαλούν, αν θέλετε, τοπικό ατύχημα. Οι έλεγχοι που γίνονται εξαντλούνται μόνο στα ελληνικά αυτοκίνητα και αυτά όχι πάντα. Ξέρετε ότι κάνουμε καταγγελίες στην Τροχαία και αναφέρουμε συγκεκριμένες εταιρίες που υποχρεώνουν τους οδηγούς να παραβιάζουν τα ωράρια, να κάνουνε διάφορες παραβάσεις, να παραβιάζουν τις ημέρες που πρέπει να ασχοληθούν;

Δυστυχώς, όμως, η Τροχαία, όλα αυτά τα στοιχεία που φέρνουμε για το κεντρικό εθνικό δίκτυο, δεν μπορούν να σταματήσουν αυτά τα φαινόμενα. Κάτι συμβαίνει. Ξέρετε ότι το επαρχιακό οδικό δίκτυο βρίσκεται σε άθλια κατάσταση; Αυτή τη στιγμή ξεκίνησαν οι εκδρομές, ξεκίνησαν τα μπάνια, οι Βαλκάνιοι από τις Βαλκανικές χώρες κατεβαίνουν στη Θεσσαλονίκη και όχι μόνο, σε όλη την Μακεδονία και κατεβαίνουν σε έναν δρόμο από τους Ευζώνους μέχρι και Θεσσαλονίκη, ο οποίος είναι σε άθλια κατάσταση. Είναι ένας δρόμος ο οποίος προσφέρεται σε καθημερινή βάση για οδικά ατυχήματα.

Πρέπει οι υποδομές στην Ελλάδα να διορθωθούνε, δεν είναι μόνο ότι φταίει ο οδηγός, ο οδηγός φταίει στο σημείο που φταίει. Φταίνε όμως και πάρα πολλοί άλλοι παράγοντες και εμείς με το Σύλλογο σε συνεργασία, τα προβάλουμε αυτά τα προβλήματα. Θα τα μεταφέρουμε στους υπευθύνους, αν και το Υπουργείο Μεταφορών εμάς δεν μας κάλεσε ποτέ σε διαβουλεύσεις. Γι’ αυτό το λόγο θα κάνουμε την ημερίδα, για να προβάλουμε τις θέσεις αλλά και το πρόγραμμα που έχει εκπονήσει η ομάδα, μαζί με την … (δεν ακούγεται), για τα οδικά ατυχήματα. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Προεδρεύουσα των Επιτροπών):** Ο κ. Χασούρης, έχει το λόγο.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΧΑΣΟΥΡΗΣ (Εκπρόσωπος των Σωματείων Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής – Πρόεδρος Νοτίου Τομέα Περιφέρειας Αττικής):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε και ευχαριστούμε ιδιαιτέρως για την πρόσκληση και για την αποδοχή.

Είναι ιδιαίτερα ενοχλητικό να συζητάμε θεωρώντας νούμερα τις χαμένες ψυχές των ανθρώπων. Με απόλυτο σεβασμό σε όλο το αίμα που έχει χυθεί στην άσφαλτο, θέλω να ξεκινήσω τα τρία λεπτά που δικαιούμαι να μιλήσω. Επειδή τα λεπτά είναι πολύ λίγα, έχουμε επιλέξει να ασχοληθούμε μόνο με τα όρια ταχύτητας, με τη διοίκηση και την εκπαίδευση.

Ως εκπαιδευτές οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής, γνωρίζουμε καλά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και το κύριο έργο μας είναι να το διδάξουμε. Παρ’ όλα αυτά, παρ’ όλες τις προσπάθειες, κάθε χρόνο καταγράφονται χιλιάδες τροχαία δυστυχήματα, με θύματα και τραυματίες. Καμία χαμένη ζωή στην άσφαλτο δε μπορεί να είναι αποδεκτή.

Συμφωνούμε με την πρόταση για τον περιορισμό της ταχύτητας σε 30 χιλιόμετρα στις πόλεις, καθώς αυτό αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την μείωση των δυστυχημάτων. Όπου έχει εφαρμοστεί και τηρηθεί έχει αποδώσει.

Ωστόσο, πιστεύουμε ότι το όριο ταχύτητας άνω των 30 χιλιομέτρων θα πρέπει να επιτραπεί εντός του αστικού ιστού μόνο σε οδούς προτεραιότητας με σήμανση P3, πάντα με την επιφύλαξη διαβάσεων πεζών. Να καθιερωθεί, δηλαδή, ολοκληρωτικά εκτός από τους δρόμους που έχουν το σηματάκι του ρόμβου, που λέμε κι εμείς, που είναι το P3, του δρόμου προτεραιότητας.

Όσον αφορά τη διήθηση των δικύκλων, υπάρχουν αντιρρήσεις. Επί της ουσίας, πιστεύουμε ότι δε θα αλλάξει τίποτα σε αυτό που βλέπουμε να ισχύει αυτή τη στιγμή στην κυκλοφορία με τη διάταξη αυτή. Δε συμφωνούμε με την ταχύτητα διέλευσης των δικύκλων που έχει οριστεί στα 20 χιλιόμετρα την ώρα, καθώς οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες όπου η διήθηση επιτρέπεται η ταχύτητα αυτή είναι 10 χιλιόμετρα την ώρα, για λόγους ασφαλείας.

Προτείνουμε να προστεθούν οι παρακάτω κανόνες στο ειδικό άρθρο 44, που αφορά τους ειδικούς κανόνες δικύκλων, για να γνωρίζουν όλοι σαφώς τι επιτρέπεται και τι όχι κατά τη διήθηση. Ο οδηγός δικύκλου πρέπει να απαγορεύεται να κινείται ανάμεσα στα αυτοκίνητα όταν τα οχήματα κινούνται, όταν ανάμεσα στα οχήματα πρόκειται να περάσει δίπλα τους βρίσκεται φορτηγό, λεωφορείο ή σχολικό, όταν χρειαστεί να αλλάξει διάδρομο ο δικός του έχει μπλοκαριστεί, όταν υπάρχει λεωφορειολωρίδα, γιατί σε κάποιες λεωφορειολωρίδες επιτρέπεται η κίνηση των δικύκλων οπότε είναι περιττή η διήθηση. Δεν πρέπει να κινείται στο χώρο ανάμεσα στα οχήματα και στο δεξιό ή αριστερό όριο του οδοστρώματος ή ερείσματος. Δεν πρέπει να εισέρχεται στο αντίθετο ρεύμα και δεν πρέπει να κινείται πάνω σε πεζοδρόμια ή νησίδες.

Με εκπαιδευτικούς όρους, καταθέτουμε προτεινόμενες διορθώσεις στον πίνακα σημάτων σε σχετικό υπόμνημα αλλά και σε άλλα σημεία, τα οποία δεν είναι η στιγμή να αναλύσουμε τώρα.

Επίσης, μετά τις αλλαγές που θα προκύψουν στον Κώδικα, πρέπει να αλλάξουν αντίστοιχα και τα ερωτηματολόγια των υποψήφιων οδηγών στις εξετάσεις, τα οποία είναι απαρχαιωμένα.

Ζητούμε να εφαρμοστεί επιτέλους ο ν. 4850/2021, που εξασφαλίζει τη διαφάνεια με κάμερες στην εκπαίδευση και την εξέταση των υποψηφίων οδηγών. Αυτή τη στιγμή, ο κάθε υποψήφιος οδηγός αποκτά άδεια οδήγησης με το ίδιο απαρχαιωμένο, διαβλητό και προβληματικό σύστημα, όπως πριν 30 - 40 χρόνια.

Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλούμε να ενσκήψετε στο ζήτημα αυτό και να ολοκληρωθεί επιτέλους η μετάβαση στη νέα διαδικασία, όπως έχει θεσμοθετήσει η Κυβέρνηση.

Θεωρούμε πολύ σημαντική τη θεσμοθέτηση δια βίου εκπαίδευσης, ενημέρωσης όλων των χρηστών για την ασφαλή κυκλοφορία, σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογίες στην αυτοκίνηση και κινητικότητα. Εμείς οι εκπαιδευτές είμαστε οι καταλληλότεροι να αναλάβουμε το έργο αυτό.

Πιστεύουμε ότι η θέσπιση αυστηρών κανόνων δεν είναι αποτελεσματική ως αποτρεπτικό μέσο αλλά είναι αποτελεσματική κυρίως η δια βίου εκπαίδευση είναι η αστυνόμευση και είναι η εγκατάσταση της ασφαλούς νοοτροπίας στην καθημερινότητα των χρηστών των οδών. Στην Ελλάδα οι περισσότερες παρεμβάσεις γίνονται από συνήθεια ή επιλογή και όχι από άγνοια. Πρέπει όλοι μας να βοηθήσουμε εμπεδώνοντας ότι η δική μας ασφαλής συμπεριφορά και νοοτροπία όχι μόνο των άλλων είναι ο πιο αποφασιστικός παράγοντας που θα εξασφαλίσει τη δική μας ασφάλεια αλλά και την ασφάλεια των άλλων χρηστών του δρόμου. Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Και εμείς σας ευχαριστούμε πολύ. Ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των εκπροσώπων των φορέων που κλήθηκαν και συμμετείχαν στη συνεδρίαση και στο σημείο αυτό θα περάσουμε στους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές των Κοινοβουλευτικών Ομάδων για να θέσουν τις ερωτήσεις τους. Θα ήθελα να παρακαλέσω να διευκρινίζετε τον φορέα που απευθύνονται οι ερωτήσεις ώστε να τους διευκολύνουμε να απαντήσουν και να μας διευκολύνεται στη λειτουργία της έδρας.

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

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

Κάποιες απαντήσεις σύντομα τώρα για να διευκολύνω τον διάλογο διότι ακούστηκαν κάποια πράγματα τα οποία έχουν ήδη αλλάξει και έχουν υιοθετηθεί, οπότε καλό θα ήταν να συμπεριληφθούν σε αξιολογήσεις που θα κάνουν συνάδελφοι από την αντιπολίτευση ή από τη συμπολίτευση. Λοιπόν κατ’ αρχάς στο σωστό σχόλιο του κυρίου Κουβίδη από τον σύλλογο SOS τροχαία εγκλήματα κατ’ αρχάς να πούμε ότι η εγκατάλειψη όντως υιοθετήθηκε η πρόταση σας έχει γίνει κακουργηματικού χαρακτήρα πλέον και συμφωνούμε απόλυτα με την απαίτηση την οποία είχατε. Είπατε στη συνέχεια ότι υπήρχε μια διάταξη την οποία έχουμε υιοθετήσει ήδη και η οποία επίσης αναφέρθηκε για τις ναρκωτικές ουσίες αν δεν κάνω λάθος. Είπατε ότι τα αλκοτέστ πρέπει να επεκταθούν και σε ναρκωτικές ουσίες.

Πολύ σωστά. Γι’ αυτό και η διάταξη την οποία έχουμε φέρει στο άρθρο 46 προβλέπει και τη δυνατότητα για την τροχαία να προμηθευτεί τέτοιου είδους εξοπλισμό ώστε να γίνονται έλεγχοι και για αλκοόλ αλλά και για ναρκωτικές ουσίες οι οποίες αποτελούν δυστυχώς όλο και περισσότερο λόγω των τροχαίων συγκρούσεων. Να πω στους αγαπητούς φίλους από την ΚΕΔΕ, τον δήμαρχο τον κύριο Κωνσταντέλλο ότι προφανώς θα έχουν τη δυνατότητα οι δήμοι να ορίζουν και εκείνοι γνωρίζοντας καλύτερα το δικό τους οδικό δίκτυο τα όρια ταχύτητας είτε στα 30 είτε στα 50 αναλόγως με τις γενικές κατευθύνσεις τις οποίες ορίζει ο νέος κώδικας οδικής κυκλοφορίας.

Ωστόσο η πρόταση καταλαβαίνω γιατί την καταθέτει για την κατάργηση των ενστάσεων σε μια οποιαδήποτε παράβαση είναι αντισυνταγματική. Όμως θέλω να πω στην ΚΕΔΕ από τώρα ακόμη και αν είναι νωρίς ότι μόλις μπει σε λειτουργία το πληροφοριακό σύστημα στο οποίο θα δίνουν Live ζωντανή εικόνα οι κάμερες για τις κλήσεις οι οποίες θα επιβάλλονται πλέον με ψηφιακό τρόπο, θα έχει την δυνατότητα και η αυτοδιοίκηση και οι περιφέρειες και οι δήμοι να μπορούν να εγκαταστήσουν κάμερες στο δικό τους δίκτυο και να έχουν και μέρος των εσόδων από τις κλήσεις οποίες επιβάλλονται μέσω του δικού τους δικτύου καμερών.

Να πάω στα σχόλια της Ένωσης Συγκοινωνιολόγων η οποία αν κατάλαβα σωστά κύριε Τσιάνο, λέτε ότι είστε κατά της αποβίβασης επιβατών από το ταξί στη λεωφορειολωρίδα διότι δημιουργεί πολλές καθυστερήσεις.

Οπότε θέλω να πω στους δύο εκπροσώπους των σωματείων ταξί ότι αυτή την εισήγηση είχα εγώ στο γραφείο μου και στην ομάδα μας όταν κληθήκαμε να πάρουμε μια απόφαση ότι στην επιβίβαση και αποβίβαση υπάρχει αντίθετη άποψη από τους συγκοινωνιολόγους. Και να πω προς όλους όσους καλοπροαίρετα εισηγήθηκαν να γίνουν μελέτες και λοιπά ότι οι μελέτες γίνονται με βάση υποθετικά στοιχεία ή πιλοτικά στοιχεία που γίνεται σε όλο τον κόσμο.

Εμείς από τον Σεπτέμβριο, από τον Ιούλιο μάλιστα, που θα μπουν οι πρώτες κάμερες στα λεωφορεία του (ΟΑΣΑ ΑΕ), θα έχουμε πραγματικά στοιχεία, δεν θα έχουμε υποθετικά στοιχεία, θα έχουμε πραγματικά στοιχεία.

Άρα, θα μπορούμε να μετρήσουμε πάρα πολύ άμεσα την βελτίωση των δρομολογίων των λεωφορείων, σε επίπεδο ταχύτητας και αξιοπιστίας, με βάση τα νέα μέτρα. Αν τώρα, στην πορεία των μηνών από την πράξη, από την πραγματικότητα ή από μία μελέτη η οποία θέλει να συνοδεύσει την πραγματικότητα, προκύψει κάτι άλλο από αυτό το οποίο λέει η λογική.

Δηλαδή, ότι όταν αδειάζεις από τα υπόλοιπα οχήματα Ι.Χ. και ταξί από την λεωφορειολορίδα, τα λεωφορεία θα κινούνται πιο γρήγορα αυτό δεν χρειάζεται καμία επιστημονική μελέτη να το αντιληφθείς, χρειάζεται απλά κοινή λογική, τότε να το ξαναδούμε, αλλά θα έχουμε σύντομα από τις κάμερες την πραγματικότητα αποτυπωμένη.

Άρα, λοιπόν, είμαστε στη διάθεση της Βουλής και της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, για να έρθουνε πραγματικά στοιχεία για το πόσο έχει αλλάξει εικόνα ελπίζω, προφανώς, προς το καλύτερο.

Επίσης, να πω μιας και το ανοίξαμε το θέμα της λεωφορειολορίδας, ότι έχουν προστεθεί κατόπιν πρότασης της Ομοσπονδίας, κάποιες διευκρινίσεις στις εσοχές όπου υπάρχουν, είτε στην Αθήνα, είτε στην Θεσσαλονίκη, είτε σε άλλες πόλεις που οι δήμοι έχουν προβλέψει, να υπάρχουν εσοχές, όπου αυτό είναι εφικτό. Δεν θα ισχύσει το χρονικό όριο, ούτε για την επιβίβαση, ούτε για την αποβίβαση, αυτό είναι αυτονόητο και προφανώς, πρέπει να εντατικοποιήσουν τους ελέγχους, διότι πάρα πολλά Ι.Χ. παρκάρουν στις εσοχές, γιατί νομίζουν ότι είναι χώρος πάρκινγκ, ενώ είναι χώρος για τα ταξί.

Επίσης, συμφωνώ με την απαίτηση για ανθρώπους με κινητικές δυσκολίες, χρειάζεται να το ορίσουμε αυτό στο νόμο και το δουλεύει η ομάδα μας. Δεν εννοώ τους ανθρώπους με κινητικές αναπηρίες που είναι σε αμαξίδιο, αυτοί έχουν ειδική ρύθμιση ούτως συ άλλως και επιτρέπονται τα ειδικού τύπου ταξί με πτυσσόμενη ράμπα. Αλλά οι άνθρωποι που έχουνε πλέον κινητικές δυσκολίες, δηλαδή, ηλικιωμένοι ή έχουν μια κλινική δυσκολία που δεν θεωρείται αναπηρία και σε αυτούς να έχουμε μία εξαίρεση για το χρονικό όριο. Δεν είμαστε παράλογοι, λύση θέλουμε να βρούμε.

Συμφωνώ επί της αρχής, να βρούμε μια λύση και με τον Σύλλογο Νεφροπαθών εφόσον υπάρχει και μητρώο τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων, αν κατάλαβα καλά συνάδελφε νεφροπαθών στην Αττική, οι οποίοι ξέρουν μάλιστα προγραμματισμένα πότε πρέπει να κάνουν την αιμοκάθαρση τους. Είμαι σίγουρος, ότι μπορούμε να βρούμε μια λύση, ώστε τα δρομολόγια αυτά να είναι προκαθορισμένα και να μπουν κι αυτά σε μια εξαίρεση και είναι κάτι το οποίο βλέπω προφανώς, πολύ θετικά.

Τώρα. Να κλείσω την παρένθεση απαντώντας λίγο και στον κ, Λυμπερόπουλο, όπου σας δόθηκε σήμερα προφανώς το βήμα, να κάνουμε διάλογο. Να ενημερώσω ότι την πρόσκληση προς το (ΣΑΤΑ) την απηύθυνε η κυβερνητική παράταξη και άλλες παρατάξεις, αλλά ήταν και στον κατάλογο που κατέθεσε ο συνάδελφος της πλειοψηφίας.

Άρα, εμείς σας καλέσαμε και προφανώς και άλλα κόμματα.

Σήμερα λοιπόν, σας δόθηκε το βήμα για διάλογο και περισσότερο από κάθε άλλο φορέα, έχετε και πρόοδο και στο δημόσιο βήμα, στα μέσα ενημέρωσης. Δεν νομίζω, ότι υπάρχει άλλος εκπρόσωπος φορέα που είναι εδώ σήμερα ή μέσο τηλεδιάσκεψης ή πολλοί βουλευτές οι οποίοι να έχουν το δημόσιο βήμα το οποίο έχετε εσείς, οπότε ακούμε αυτά που λέτε δεν σας στερείται το δημόσιο βήμα για να γίνεται διάλογος.

Σήμερα λοιπόν, που ήρθατε τα θεσμικά να κάνουμε κοινοβουλευτικό διάλογο, δεν είπατε κουβέντα για την ουσία. Δεν είπατε κουβέντα, για την ουσία και με κατηγορήσατε ότι κάνω κάποιο ντι λ με την Uber. Με κατηγορήσατε ότι κάνω κάποιο ντι λ με την Uber, αυτό είπατε . Προσπαθώ λοιπόν, να βρω στο κείμενο αυτό το οποίο έχουμε καταθέσει, να βρω τι από αυτά που έχουμε καταθέσει, ευνοεί την Uber, η οποία σήμερα λειτουργεί στην Αθήνα, και στην Ελλάδα, με νόμο του κ. Σπίρτζη, τον οποίο έχετε χαρακτηρίσει ως, τον καλύτερο νόμο για τα ταξί.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ):** Δεν εφαρμόζεται ο νόμος. Λέει, δεν μπορεί να πληρώνεται ως τρίτος, δεν μπορεί να βγάζει τα λεφτά του έξω, αυτό λέει ο νόμος και πρέπει να έχει φορολογικό μητρώο στη χώρα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κύριε Υπουργέ,παρακαλώ, συνεχίστε την ομιλία σας με αυτό που θέλετε να πείτε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Οδηγών της Uber, οι οποίοι παρανομούν και να επιληφθούμε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ):** Ξανά. Θέλω να καταλάβετε και δεν έχω καμία πρόθεση, θέλω να καταλάβετέ, αφού ανοίξατε αυτό το θέμα γιατί είναι πολύ μεγάλο. Έχουν βγει από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και έχει ενσωματωθεί στη χώρα μας από το 2019, ο συγκεκριμένος τρόπος που πρέπει να λειτουργεί η πολυεθνική. Όχι, να της απαγορεύσουμε, αλλά να τηρεί τον κανονισμό λειτουργίας, να μην παρεμβαίνει στο τιμολόγιο με προσφορές, να δουλεύει ισότιμα όπως έχουν τα ραδιοταξί τα δικά μας. Να πληρώνεται ευρώ ως, ο διαμεσολαβητής μεταφορικής εταιρείας, που είναι υποχρεωμένη να γραφτεί στο Υπουργείο Μεταφορών. Δεν έχει γίνει τίποτα από αυτό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Κύριε Λυμπερόπουλε, ευχαριστούμε, αλλά πρέπει να αφήσουμε τον Υπουργό να ολοκληρώσει τα λεγόμενά του.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Ωραία, έχω αντικρουόμενη πληροφόρηση, αλλά αν έχετε συγκεκριμένα στοιχεία …

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** ……να συζητήσουμε. Δεν έχω να κάνω κόντρα …..

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Μα, αυτό, δεν είναι θέμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, κ. Λυμπερόπουλε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Ναι, αλλά …..

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Έτσι, όμως με κατηγορείτε εμένα, προσωπικά…

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Ακούστε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Με κατηγορείτε προσωπικά, ότι εκπροσωπώ συμφέροντα της ……. δεν είναι…..

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** ….. Ακούστε με, όταν παρουσιάσουμε …..

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** ….. σημαντικό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Σας παρακαλώ κ. Λυμπερόπουλε, πρέπει να συνεχιστεί η διαδικασία, αλλά…

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Συγγνώμη κ. Πρόεδρε, θα έπρεπε να το πω, να το ακούσουνε. Δεν έχω καμία διάθεση αντιπαράθεσης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Σε μισό λεπτό, λοιπόν, πέστε τι θέλετε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ):** Ναι, σε μισό λεπτό. Όταν είναι αποδεδειγμένο πλέον το ηλεκτρικό αυτοκίνητο, ότι σε όλη την Ευρώπη, σε όλα τα κράτη.

***(Ομιλούν πολλοί βουλευτές μαζί):*** Ισχύει, αυτό που λέει.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ):** Ακούστε με,η Γερμανία το πήγε το ταξί του, 35. Το είχε 30. Με περσινή απόφαση της, γιατί;

Η Γερμανία, λέμε. Διότι, είναι ανεπαρκέστατο, για να μπορέσω να βγάλω 2 βάρδιες και να φέρω μεροκάματο σπίτι μου. Πέραν των άλλων, δεν υπάρχουν τα χρήματα αυτά και το αυτοκίνητο αυτό, τι θα κάνει;

Ο,τι έγινε σε άλλες χώρες με τις πολυεθνικές.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Εντάξει.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ):** Θα μας αναγκάσει να ξεπουλήσουμε τις άδειες και να μας τις πάρουνε και μετά, να κάνουν τα καρτελάκια που θέλουνε. Απλό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε για να περάσουμε στον κύκλο των Εισηγητών.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Ωραία, ολοκληρώνω, με συγχωρείτε κύριε Πρόεδρε.

Εν πάσει περίπτωση, αυτά, δεν είναι θέματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ούτε θέμα της λεωφορειολωρίδας, ούτε θέμα αυτό …..

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): Δηλαδή, δεν ……

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Σας παρακαλώ, σας παρακαλώ. Άρα λοιπόν,….

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Κύριε Λυμπερόπουλε παρακαλώ να κλείστε, το μικρόφωνο σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** ….Άρα, λοιπόν,θεσμικά σας λέω, σταματήστε να συκοφαντείτε οποίον διαφωνεί μαζί σας. Δεν υπάρχει κάτι, μέσα στον Κώδικα το οποίο, όπως με κατηγορείτε, να ευνοεί την Upper και δεν έχετε πει και κουβέντα για το μέτρο το οποίο έλαβα κατόπιν πρότασης Oμοσπονδίας, το οποίο επίσης, κατηγορείτε για να αφαιρεθεί, κατά τη γνώμη μου παράλογη πρόβλεψη που υπήρχε, για αφαίρεση άδειας όταν μπαίνεις σε λεωφορειολωρίδα.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): …… Ήταν αυτό. Από τον κ. Οικονόμου, ήταν.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Γιατί σήμερα, κάποιος κόσμος, δεν το ξέρει.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): Ήταν όμως, από τον κ. Οικονόμου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν κάνουμε όμως. Αφήστε, λίγο τον συνομιλητή σας να ……

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): Το point system, υπάρχει;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Μισό λεπτό, κ. Λυμπερόπουλε,να απαντήσει όμως. Σας έδωσα τον λόγο, παρακαλώ αφήστε τον Υπουργό να απαντήσει. Δεν έχουμε άλλο χρόνο.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): Συγνώμη, υπάρχει point system;

Θα έχει ……. όταν θα μπαίνει μέσα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** …… Δεν είναι καφενείο εδώ.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): Όχι,…

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Λαμβάνει, λαμβάνει ένας συνάδελφος τον λόγο και μιλάει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επίτροπων):** Κύριε Υπουργέ, μισό λεπτό παρακαλώ. Κύριε Λυμπερόπουλε, θα έχετε τον λόγο μετά τις ερωτήσεις των Εισηγητών, να ξανατοποθετηθείτε. Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Λοιπόν, κλείνω με το κεφάλαιο αυτό, ότι δεν έχετε πει κουβέντα για το μέτρο το οποίο λάβαμε, για να μην αφαιρείται η άδεια από τους οδηγούς ταξί και αυτό, είναι κάτι το οποίο το πρότεινε η Ομοσπονδία. Μπορεί να συμφωνείτε και εσείς, αλλά δεν το προτείνατε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Για να μπορούμε να μην τιμωρούμαι τους επαγγελματίες, οι οποίοι μπορεί να κάνουν μια παράβαση, την επόμενη μέρα όμως, ξανά, θα χρειαστούν το δικό τους μεροκάματο.

Έτσι, λοιπόν, η θέση μας σε αντίθεση με αυτά που μας προτείνουν ο ΟΑΣΑ και οι συγκοινωνιολόγοι, είναι μέση λύση, είναι μέση λύση και από όλες τις πρωτεύουσες επειδή έχω κατάλογο με τις πρωτεύουσες της Ευρώπης στις οποίες είτε, δεν επιτρέπεται, είτε επιτρέπεται υπό προϋποθέσεις, όπως εδώ, γιατί εδώ θα έχουμε μέση λύση μιάς και τα ταξί θα μπαίνουν να κάνουν επιβίβαση και αποβίβαση. Δεν έχουμε απόλυτη απαγόρευση, όπως έχουμε σε 4 πρωτεύουσες της Ευρώπης. Μέση λύση, έχουν οι περισσότερες και 5, 6, αν βλέπω σωστά τον κατάλογο, έχουμε …….. που επιτρέπεται πλήρως. Σε αυτές που επιτρέπεται όμως, δεν μπορεί το ταξί να σταματήσει όπου θέλει. Εδώ, λοιπόν, επιτρέπεται να σταματήσει, είναι κάτι ευνοϊκότερο, είναι κάτι ……

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Α, δεν το θέλετε;

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)……** άλλο λέμε……….

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Άρα, εσείς θέλετε μόνο διέλευση, αλλά όχι, επιβίβαση – αποβίβαση.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….) ……..** δεν μας επιτρέπει …….

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν θέλετε επιβίβαση - αποβίβαση όπου θέλω πελάτης. Δηλαδή, αν έχετε έναν άνθρωπο με κινητική δυσκολία …

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….) ……..**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Αν έχετε έναν άνδρα με κινητική δυσκολία, θα του λέτε θα σε πάω όπου έχει εσοχή. Οχι, αν είσαι μπροστά στο νοσοκομείο και στην κλινική.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **): (*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Για να μην διαφωνούμε τζάμπα και είναι Βουλή εδώ πέρα. Αν θέλετε να το συζητήσουμε, να ακούσετε τις απόψεις …

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Το έχω συζητήσει.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **):** **(*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Όχι, με ’μας δεν το έχετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Με εσάς προσωπικά, δεν το έχω συζητήσει.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **):** **(*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Που είμαστε οι ενδιαφερόμενοι, της Αθήνας, στη Θεσσαλονίκη, τι κάνεις;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Άκουσα την άποψη σας.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **):** **(*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Στην Θεσσαλονίκη, τι κάνεις;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Τα είπα χθες.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **):** **(*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Τα ίδια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Τα είπα χθες, τι κάνω.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **):** **(*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Όχι, τα ίδια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Τα είπα, χθες.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ**): **):** **(*ομιλεί εκτός μικροφώνου*….)** Εκεί πάνω, δεν εμποδίζει;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών):** Τα είπα χθες, τι κάνω στη Θεσσαλονίκη.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ Συνδικάτου Αυτοκινητικών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) ):** Συγνώμη κ. Υπουργέ, αλλά εδώ υπάρχει ένα λάθος εις βάρος των Αθηναίων Ταξιτζήδων, λόγω του Προεδρείου που υπάρχει.

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτή Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κανένα

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ Συνδικάτου Αυτοκινητικών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) ):** Αν θέλετε να συζητήσουμε, να συζητήσουμε.

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

Μια χαρά σχέση έχουμε με τους Αθηναίους. Δεν έχω καλή σχέση με ανθρώπους που απειλούν εμένα και τους εργαζομένους ομάδας μου.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ Συνδικάτου Αυτοκινητικών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) ):** Εγώ;

**ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτή Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Με ανθρώπους που τραμπουκίζουν και με ανθρώπους, οι οποίοι δεν ξέρουν να κάνουν διάλογο. Σήμερα αποδείξατε που σας κάλεσα η Βουλή να κάνουμε διάλογο ότι δεν ξέρετε να κάνετε διάλογο, διότι ήρθατε εδώ και αντί να μιλήσετε για την ουσία, για ποιο λόγο πρέπει ή δεν πρέπει να είμαστε στις λεωφορειολωρίδες και τον υπόλοιπο Κώδικα Κυκλοφορίας, βρήκατε ευκαιρία να με κατηγορήσετε συκοφαντικά για την Uber.

Αυτό κάνατε, λοιπόν, προχωρώ. Σε επίπεδο των ρυμουλκούμενων, των τροχόσπιτων, όπως τα ξέρει ο κόσμος. Εσείς προτείνετε ουσιαστικά να πάμε στα 7,5 μέτρα, αντί για τα 6 μέτρα. Χρειαζόμαστε μία σαφή τεκμηρίωση, η οποία να ορίζει το όριο, διότι το ερώτημα είναι. Γιατί 7,5 και όχι 8 ή γιατί 8 και όχι 8,5 μέτρα ;

Θέλουμε μία σαφή τεκμηρίωση από εσάς αν γίνεται μέχρι αύριο, ώστε να την έχουμε εν όψει της δεύτερης Ανάγνωσης, για να μπορέσουμε να λάβουμε μία απόφαση κατόπιν Διαβούλευσης προφανώς και με τους συναδέλφους από τα υπόλοιπα Κόμματα.

Στην ΜΟΤΟΕ η οποία έθεσε το θέμα της διήθησης και άλλοι Εκπρόσωποι Φορέων έθεσαν το θέμα της διήθησης. Να πω ότι είμαστε θετικοί να δούμε τη ρύθμιση πιο ρεαλιστικά για διήθηση όταν έχουμε μία πολύ χαμηλή ταχύτητα. Αυτό ήταν το κείμενο όταν ανέβηκε στη Διαβούλευση, κατόπιν εκπροσώπων άλλων Συλλόγων Μοτοσικλετιστών και Δικύκλων.

Προτάθηκε ως καλύτερη λύση, πιο ασφαλής λύση, να γίνεται διήθηση μόνο όταν είναι ακινητοποιημένα τα οχήματα. Άρα, λοιπόν, θα έρθουν σε επαφή οι ομάδες μας, για να μπορέσουμε και σε … Συγκοινωνιολόγους, να βρούμε την καλύτερη λύση για το όριο των 10-20 χιλιομέτρων. Κοιτάξτε αυτό είναι αναλόγως στον δρόμο, για παράδειγμα.

Σε μεγάλες λεωφόρους που έχουν τέσσερις λωρίδες, το όριο των 10 χιλιομέτρων σε κάποιους μπορεί να ακούγεται πάρα πολύ χαμηλό. Είμαι θετικός όμως να το δούμε τεκμηριωμένα. Τελευταίο σχόλιο κύριε Πρόεδρε και σταματώ εδώ. Σε επίπεδο ορίου του αλκοόλ που το έθεσαν οι Εργατοϋπάλληλοι Μεταφορών.

Να πω ότι προβλέπεται από το τωρινό κείμενο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να οριστεί με Κοινή απόφαση, με Κοινή Υπουργική απόφαση μεταξύ του Υπουργείου Υγείας Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη, ακόμη και μηδενικό όριο.

Άρα, λοιπόν, θα ζητήσουμε και καλώ και την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, να ζητήσει από το Προστασίας του Πολίτη, πόσα θανατηφόρα έχουν προκληθεί με διαπιστωμένη αιματολογική εξέταση, η οποία να έχει όριο κάτω των 50, ώστε να μπορέσουμε να κάνουμε μία τεκμηριωμένη σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών στοιχείων, για να λάβουμε μία απόφαση που χρονικά δεν μας πιέζει να τη λάβουμε εντός της ψήφισης του Κώδικα.

Ευχαριστώ πολύ κ. Πρόεδρε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστώ και να περάσουμε στους Εισηγητές για ερωτήσεις.

Στο σημείο αυτό, ο Προεδρεύων των Επιτροπών έκανε τη β΄ 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, 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), Σταϊκούρας Χρήστος, 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, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Κοτίδης Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, 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. Λυτρίβη Ιωάννηα, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Καραμανλή Άννα, Καραμπατσώλη Κωνσταντίνα, Κτιστάκης Ελευθέριος, Λιβανός Μιχαήλ, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Μπαραλιάκος Ξενοφών (Φώντας), Παππάς Ιωάννης, Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνος, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Μουλκιώτης Γεώργιος, Ιλχάν Αχμέτ, Παρασκευαΐδης Παναγιώτης, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Τσοκάνης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας ο κ. Γιάννης Γιώργος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ναι κ. Πρόεδρε. Είναι μια συγκεκριμένη ερώτηση έχω την εντύπωση ότι ο κ. Γιανής, ίσως θα μπορούσε να την απάντησή. Μου τέθηκε και δεν γνωρίζω να απαντήσω. Με ενδιαφέρει όμως η απάντηση να την ακούσω αν υπάρχει.

Θα έπρεπε να μπει η υποχρεωτική Ασφάλιση με τηλεματική για τους νέους, τους ηλικιωμένους και ορισμένους επαγγελματίες οδηγούς π.Χ. οδηγούς λεωφορείων, οδηγούς φορτηγών, σχολικών λεωφορείων και τι αποτέλεσμα θα παράξει στην Οδική Ασφάλεια η συγκεκριμένη κίνηση; Να συμπεριλήφθη, δηλαδή, στον Κώδικα τελικά;

Η ερώτηση απευθύνετε στον κ. Γιανή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Έχετε άλλη ερώτηση; Να περάσουμε στον Εισηγητή της Μειοψηφίας τον κ. Νικολαΐδη.

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

Αρχικά, να ευχαριστήσουμε όλους τους φορείς για την παρουσία τους στη σημερινή συνεδρίαση.

Η μείωση των τροχαίων και αύξηση της οδικής ασφάλειας είναι ένα θέμα βαθιά κοινωνικό.

Είναι σημαντικό ότι στη συνεδρίαση μας ακούγονται οι απόψεις, οι σκέψεις και οι προτάσεις των συμπολιτών μας για ένα τόσο σοβαρό πρόβλημα.

Γενικά ερωτήματα προς όλους τους φορείς.

Υπάρχει έμφαση στην αυστηροποίηση προστίμων και ποινών χωρίς να ενσωματώνονται επαρκή προληπτικά μέτρα ή εκπαιδευτικά προγράμματα και μακροπρόθεσμα κρίνονται ως πιο αποτελεσματικό μέτρο.

Επίσης, δεν δίνετε αντίστοιχη έμφαση στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας.

Πώς θεωρείτε ότι μπορεί να αντιμετωπιστεί αυτή η αντίφαση;

Είναι επαρκή τα νέα μέτρα για την αποτροπή σοβαρών τροχαίων παραβάσεων;

Έχετε να προτείνετε μηχανισμούς αξιολόγησης και αναθεώρησης των μέτρων του νομοσχεδίου μετά την εφαρμογή του;

Όσον αφορά τις ερωτήσεις ανά φορέα.

Για την Ελληνική Αστυνομία – Τροχαία.

Συμφωνείτε με τις αποσπάσεις προσωπικού ανά την Ελλάδα και πόσο σοβαρά προβλήματα δημιουργούνται στην αστυνόμευση;

Είναι επαρκώς στελεχωμένες οι υπηρεσίες τις τροχαίας;

Υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός για εξειδικευμένους ελέγχους, όπως είναι οι ζυγαριές, τα ραντάρ ή τα αλκοολόμετρα;

Το προσωπικό εκπαιδεύεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα για τη διενέργεια εξειδικευμένων ελέγχων;

Συμφωνείτε με την αύξηση στα χρηματικά πρόστιμα, δεδομένου ότι το προσωπικό της τροχαίας θα κληθεί να τα επιβάλλει και να έρθει σε απευθείας επαφή με τους πολίτες;

Για τον Σύλλογο «S.O.S. - Τροχαία Εγκλήματα».

Ποια είναι η άποψή σας για την αυστηροποίηση των ποινών στον νέο Κ.Ο.Κ.;

Θεωρείτε ότι είναι επαρκής για την αποτροπή σοβαρών τροχαίων παραβάσεων;

Για τους εκπαιδευτές οδήγησης.

Ποιες προτάσεις έχετε για τη βελτίωση της ποιότητας, της εκπαίδευσης και της αξιολόγησης των υποψήφιων οδηγών;

Με ποιο τρόπο θα μπορούσε να εισαχθεί η Κυκλοφοριακή Αγωγή στη νεαρή ηλικία;

Για το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας.

Πώς προτείνετε να ενσωματωθούν τα δεδομένα και οι αναλύσεις του Παρατηρητηρίου στη διαμόρφωση πολιτικών οδικής ασφάλειας;

Για τα σωματεία ταξί.

Ποια συνεννόηση υπήρξε με την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου;

Ποια είναι τα κόστη αντικατάστασης των ταξί μηδενικών ρύπων;

Προς την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝ.Π.Ε.) και την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.).

Για τη συντήρηση των δρόμων υπάρχει σύγχυση αρμοδιοτήτων για το ποιος φορέας είναι αρμόδιος συμπεριλαμβανομένων και των υπουργείων;

Υπάρχουν επαρκείς πόροι για συντηρήσεις;

Επίσης, μπορεί να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ των περιφερειακών και δημοτικών αρχών και της Κεντρικής Κυβέρνησης για την αποτελεσματική υλοποίηση του Κ.Ο.Κ.;

Προς το Ε.Κ.Α.Β..

Συχνά παρατηρούνται καθυστερήσεις στην άμεση επέμβαση των ασθενοφόρων λόγω αδιαφορίας ή άγνοιας των οδηγών για την υποχρέωση παραχώρησης προτεραιότητας.

Η αυστηροποίηση των ποινών είναι επαρκής για την αποτελεσματική και ασφαλή μετακίνηση των ασθενοφόρων σε επείγοντα περιστατικά;

Για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.).

Ποιες είναι οι προτάσεις σας για τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των αστικών συγκοινωνιών;

Για την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.).

Πώς αξιολογείτε τις προβλέψεις του νέου Κ.Ο.Κ. σχετικά με την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των ατόμων με αναπηρία;

Ποιες πρόσθετες προτάσεις έχετε για τη βελτίωση της κινητικότητας και της ασφάλειας των ατόμων με αναπηρία;

Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Σας ευχαριστώ και εγώ.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»), κ. Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος.

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

Καταρχάς, να ευχαριστήσω και εγώ με τη σειρά μου, όχι τόσο για την παρουσία, όσο για τις επισημάνσεις που έγιναν και τις παρατηρήσεις στο σύνολο των φορέων. Νομίζω ότι ήταν και βοηθητικές και διαφωτιστικές και πιστεύω ότι η ενσωμάτωση αρκετών από αυτών θα βελτιώσει κατά πολύ το υπό συζήτηση νομοσχέδιο.

Επίσης, νομίζω ότι ήταν και θετική και η ανταπόκριση του Προεδρείου της Επιτροπής, αλλά και του Υπουργείου, διότι συμπεριλήφθηκε σχεδόν το σύνολο των φορέων που προτάθηκαν και αυτό βοήθησε πάρα πολύ στον διάλογο που αναπτύχθηκε.

Νομίζω ότι μπορούμε να εξάγουμε ένα ασφαλές συμπέρασμα, γιατί ο κοινός τόπος των περισσότερων παρατηρήσεων που έγιναν είναι ότι, ναι, μεν, το εν λόγω νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά εκεί που θα υπάρξει, ενδεχομένως, το πρόβλημα είναι στην επιτήρηση, την εποπτεία και στη σωστή εφαρμογή. Νομίζω ότι εκεί ήταν πολύ ενδιαφέρουσες και οι παρατηρήσεις που έγιναν.

Θα ήθελα να απευθύνω ένα ερώτημα για ένα πολύ συγκεκριμένο και εξειδικευμένο ζήτημα προς τον κ. Λυμπερόπουλο από το Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.).

Πριν το διατυπώσω να πω και ένα πρώτο σχόλιο.

Κύριε Υπουργέ, δεν είμαι οπαδός ούτε θιασώτης της άμεσης λύσης. Νομίζω ότι πρέπει να αναζητούμε πάντα τη βέλτιστη λύση, γιατί δεν μου άρεσε πριν, καθότι φάνηκε μια διαπραγμάτευση μεταξύ Υπουργείου και Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.) «δίνω την απόλυτη ελευθερία στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα να έχουν ελεύθερη διέλευση από τις λεωφορειολωρίδες και στα υπόλοιπα ταξί δίνω τη δυνατότητα να μπορούν να μπαίνουν κατά την αποβίβαση ή αποβίβαση. Σε άλλες χώρες επιτρέπεται να σταθμεύουν, εδώ εμείς θα το επιτρέψουμε και αυτό, ενδεχομένως, να είναι μια μέση λύση για να μη θίγεται ο επαγγελματίες».

Κοιτάξτε να δείτε. Η πραγματικότητα, θα πρέπει να μας την πει και ο κύριος Λυμπερόπουλος. Νομίζω ότι πηγάζει από το τι συμβαίνει στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Μόνος σας, κύριε Υπουργέ, είπατε ότι σε τέσσερις, υπάρχει καθολική απαγόρευση. Στις υπόλοιπες όμως, επειδή και εμείς έχουμε κάνει μια σχετική μελέτη, δεν υπάρχει απαγόρευση, επιτρέπεται υπό προϋποθέσεις, υπό ειδικές συνθήκες με έκδοση ειδικής άδειας, ακόμα και έμφορτο ταξί με ανθρώπους με αναπηρία. Αυτό που σας ζητάει ο «Πανελλήνιος Σύλλογος Νεφροπαθών». Λέω τι συμβαίνει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών):** Το έχω φέρει αυτό, το έχω κάνει αυτό.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Λέω, τι συμβαίνει.

Οπότε, κύριε Λυμπερόπουλε, θα βοηθούσε πάρα πολύ την Επιτροπή να μας δώσετε συγκεκριμένα παραδείγματα, τι συμβαίνει σε μεγάλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, όπου επιτρέπεται η χρήση λεωφορειολωρίδας. Αυτή την ερώτηση είχα να κάνω. Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κι εγώ ευχαριστώ πολύ .

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ», κ. Μεταξάς.

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

Ακούσαμε κι εμείς με προσοχή και τη συζήτηση εδώ, σε περιορισμένο βέβαια χρόνο, δεν είχαν όλοι οι Φορείς την ευκαιρία να μπορέσουν να αναπτύξουν τις θέσεις τους. Βέβαια και, στον δημόσιο διάλογο έχουν βγει αρκετές θέσεις και από Φορείς που κλήθηκαν στην σημερινή Επιτροπή και από Φορείς που δεν κλήθηκαν, γιατί υπήρχαν και Φορείς που αποκλείστηκαν. Το είχαμε πει και την προηγούμενη φορά. Με μία παρέμβαση, κατά τη γνώμη μας, από μεριάς της Κυβερνητικής πλειοψηφίας, σε σχέση με το ποιος είναι τελοσπάντων πιο κοντά στις θέσεις του νέου ΚΟΚ, της ίδιας Κυβέρνησης και ποιος έχει βγει δημόσια και έχει πει και άλλες προτάσεις, οι οποίες νομίζω, πρέπει να ακουστούν και πρέπει να παρθούν υπόψη, γιατί αφορούν και πιο συγκεκριμένα τεχνικά ζητήματα, που τελοσπάντων, δεν μπορούν και όλοι οι εκπρόσωποι των Κομμάτων να τα απαντήσουν έτσι, γιατί αφορούν και ανθρώπους με εξειδικευμένη πείρα με γνώση, σπουδές και ούτω καθεξής.

Νομίζω, να δοθεί η ευκαιρία στον Πρόεδρο του ΣΑΤΑ να απαντήσει στα όσα συνεχίζει ο Υπουργός και στην τακτική που συνεχίζει ο Υπουργός απέναντι στους αυτοκινητιστές, την οποία την καταγγείλαμε και στην πρώτη συνεδρίαση.

Δεν έχει διάθεση προφανώς, να δώσει λύση παρά τις διάφορες προπαγανδιστικές κυρίως προσπάθειες που γίνονται από μεριάς της Κυβέρνησης. Είναι σαφής η πρόβλεψη, ηλεκτρικά αυτοκίνητα τελείωσε. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποια, πως να το πω, κάποιο ερωτηματικό. Και όλα τα επιχειρήματα, κύριε Υπουργέ, που έχετε, δηλαδή χθες, είπατε ότι «Θέλουμε καθαρό αέρα γι’ αυτό ενισχύουμε τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα». Εντάξει. Νομίζω ότι έχει καταρριφθεί πλέον αυτό το επιχείρημα για την Πράσινη Ανάπτυξη. Λοιπόν θέλετε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όχι μόνο εσείς, και δεν είναι προσωπικό το θέμα. Θέλετε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, γιατί αυτή τη στιγμή, τα μεγάλα μονοπώλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν βρει ένα πεδίο κερδοφορίας.

Όπως επίσης γι αυτό το λόγο μάλλον, θέλετε και την Πράσινη Ενέργεια γι αυτόν τον λόγο κλείνετε το λιγνίτη. Τα έχουμε πει, δεν είναι κάτι.

Υπάρχουν τρόποι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών):** Ναι, εσείς θέλετε καυσαέριο. Οι άλλοι δεν κυκλοφορούν;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Αν θέλατε να το πω καλύτερα. Αν θέλατε φιλοπεριβαλλοντική πολιτική, θα κάνατε πολλά πολλά πολλά μέτρα και σίγουρα δεν θα παίρνατε αυτά τα μέτρα.

Από τη μια μεριά λοιπόν, είναι η προώθηση της Πράσινης Ανάπτυξης και από την άλλη μεριά, είναι η συγκέντρωση σε έναν ακόμα Κλάδο. Αυτό θέλετε να κάνετε. Θέλετε να συγκεντρώσετε, καταστρέφοντας φυσικά τους μικρούς. Γιατί στην καπιταλιστική οικονομία έτσι συγκεντρώνεται η οικονομία.

Λέω, σε αυτά τα ζητήματα να απαντήσει και ο ΣΑΤΑ. Για τα υπόλοιπα νομίζω θα μιλήσουμε και στις επόμενες συνεδριάσεις.

Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε, αλλά από τους δύο προταθέντες Φορείς που πρότεινε το Κ.Κ.Ε., ο έναςήρθε. Οι υπηρεσίες αυτό μου δώσανε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κύριε Πρόεδρε. Αν θυμάστε κάναμε και χθες την ίδια συζήτηση.

Λοιπόν, ο ένας ο Φορέας μας, οι «Εκπαιδευτές», ο «Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών», που υπήρχε πρόσκληση και από άλλα Κόμματα, δεν κλήθηκε, αλλά κλήθηκε όμως, ένας «Σύλλογος Εκπαιδευτών Νότιας Αττικής», που δεν έχουμε κάτι με το συγκεκριμένο Σύλλογο αλλά βλέπω…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Με το συγκεκριμένο βλέπω την «Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργατοϋπαλλήλων Μεταφορών».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΕΤΑΞΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Λέω, καλέσαμε εμείς και άλλα Κόμματα και τον «Πανελλήνιο Σύλλογο Εκπαιδευτών Οδηγών», που αποκλείστηκε ο συγκεκριμένος Σύλλογος με πανελλαδική εμβέλεια. Λέω, με άλλα κριτήρια κλήθηκαν άλλοι Σύλλογοι.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστώ. Προχωράμε στον κύριο Κοτίδη. Έχετε το λόγο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Καλησπέρα σας. Ευχαριστούμε που ήρθατε και όσοι συμμετέχετε μέσω webex. Από ότι καταλαβαίνω για μια ακόμη φορά, γιατί το ζούμε και στην Επιτροπή της Οδικής Ασφάλειας, δεν ακούτε πάρα πολύ και όσο πρέπει τους φορείς. Τέλος πάντων, θα ρωτήσουμε κάτι τους φορείς και θα πούμε. Θα ευχαριστήσω ιδιαιτέρως τον Σύλλογο SOS –Τροχαία Εγκλήματα. Έχουμε συμπαρουσιάσει και στη Βέροια, παλιά, κύριε Πρόεδρε, με έχετε θυμηθεί, μια παρουσίαση πολύ καλή.

Θα ήθελα να ρωτήσω, δράττοντας την ευκαιρία που είναι εδώ ο κύριος Σπηλιόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών. Είμαι βουλευτής Ημαθίας και στην Αθήνα κυκλοφορώ και με το μετρό και το λεωφορείο καθημερινά. Δεν είναι του Κώδικα, αλλά είναι η ευκαιρία, λοιπόν, να μου απαντήσει. Γιατί στα λεωφορεία υπάρχει μόνο στα ελληνικά η οδηγία να επικυρώνουμε το εισιτήριο μας και όχι σε άλλη γλώσσα; Μόνο στα ελληνικά, μόνο για τους Έλληνες υπάρχει αυτό, στα λεωφορεία, εδώ στην Αττική.

Λοιπόν, θα ήθελα λίγο να είστε πιο προσεκτικοί και να προσέξετε. Από ότι είδα, βέβαια, περιμένετε την απάντηση του κυρίου Αδάμ Ασημακοπούλου και των Επαγγελματιών των Αυτοκινούμενων, ότι σε αυτό τον τομέα ήδη έχετε χάσει φέτος, έχουμε χάσει, μάλλον, φέτος, ένα πάρα πολύ μεγάλο κομμάτι του τουρισμού. Τα αυτοκινούμενα. Υπάρχουν πάρα πολλά αρνητικά σχόλια και έχουν φύγει πάρα πολύ σε άλλα κράτη, γειτονικά μας και όχι. Λοιπόν, γι’ αυτό τον λόγο να ακούσετε, λίγο, αυτούς τους ανθρώπους.

Θα τελειώσω με τα ταξί στους φορείς και μετά θα πω κάτι άλλο στον κύριο Νικολαΐδη. Συγγνώμη, να πω επειδή είμαι εκπαιδευτής οδήγησης, ναι, θα απαντήσω και σε κάποια σημεία. Διπλή ιδιότητα, ναι έχω διπλή ιδιότητα. Στα ταξί είπατε μόνο τα ηλεκτρικά και σε ερώτηση που είπε, δεν θυμάμαι ποιος ή ποια συνάδελφος, ότι αν γίνουν όλα ηλεκτρικά, τι θα γίνεται; Τι θα γίνει; Θα το δούμε τότε. Δηλαδή, θα είναι άλλη μία παγίδα προς αυτόν τον τομέα; Δηλαδή, να πάρουν οι άνθρωποι όλα τα ηλεκτρικά και μετά θα το ξαναδείτε άμα τους ξαναβάλετε στις λεωφορειολωρίδες; Ένα αυτό. Θέλω να πω ότι πρέπει, για τα ταξί, να δούμε λίγο πιο προσεκτικά αυτό το πράγμα.

Θέλω, κύριε Λυμπερόπουλε, να μας πείτε πόσοι, αν έχετε γνώση, στον κύριο Λυμπερόπουλο αναφέρομαι, πόσα ταξί είναι σε μόνιμη επαφή με νεφροπαθείς και άλλους που έχουν ανάγκη υγείας και χρειάζονται αυτή τη χρήση των λεωφορειολωρίδων για να πάνε γρήγορα στη δουλειά τους. Αυτό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστώ πολύ. Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συγνώμη για τις παρεμβάσεις μου, αλλά η διαδικασία είναι συγκεκριμένη. Ωστόσο και εγώ θα κάνω μια μικρή εισαγωγή, αφού κάνουν όλοι οι συνάδελφοι. Κύριε Υπουργέ, φάνηκε εδώ μέσα ποιο είναι το πρόβλημα. Από όλους τους φορείς, λίγο – πολύ, το συμμαζέψαμε.

Η ουσία για μας είναι το ότι δεν είναι το ζητούμενο για βιώσιμες πόλεις, για δημόσιο χώρο που μοιράζεται εξίσου σε όλους, μια νέα αναμόρφωση, θα έλεγα, όλου του συστήματος των μεταφορών σε σχέση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τα λοιπά και γι’ αυτό και θα ξεκινήσω από τους συναδέλφους συγκοινωνιολόγους.

Η οδηγική συμπεριφορά, η εκπαίδευση στα σχολεία, η κουλτούρα, όπως έχουμε πει πολλές φορές, η οδηγική συμπεριφορά είναι στοιχείο της κουλτούρας ενός λαού. Αυτό πάλι βγαίνει απέξω. Βεβαίως, είπαμε και θα πούμε στις Επιτροπές τα θετικά σημεία που προφανώς υπάρχουν σε σχέση με τον ισχύοντα Κώδικα. Θα ξεκινήσω, όμως, τις ερωτήσεις μου. Απευθύνομαι στον κύριο Τσιάνο, στον Σύλλογο Συγκοινωνιολόγων και μετά στον κύριο Γιαννή. Νομίζω ότι και εσείς συμφωνήσατε ότι δεν πρόκειται για πλήρη αναμόρφωση, αλλά είναι σε θετική κατεύθυνση, αν έχω σημειώσει καλά.

Το πρώτο που θέλω να ρωτήσω θα είναι για τα ηλεκτρικά ταξί, αν συμφωνείτε με αυτό. Η ερώτηση αυτή είναι και για τον κύριο Γιαννή. Για να μην το επαναλάβω, κύριε Γιαννή, γιατί είστε και αρμόδιος. Αυτό, πέρα από τα επιχειρήματα που ακούστηκαν. Εγώ θέλω να ρωτήσω, αν συνάδει με το επιχείρημα της απρόσκοπτης κίνησης των λεωφορείων. Όταν μπαίνουν τα ηλεκτρικά, μπορεί να είναι όλα τα ηλεκτρικά. Μία απάντηση σε αυτό.

Επίσης, μία απάντηση για τα ποδήλατα τα οποία, ναι μεν είμαστε μία χώρα χωρίς ποδηλατοδρόμους, - Αυτό δεν το έχουμε καταφέρει ποτέ. Τα είπαμε στις Επιτροπές.- αλλά ακόμα ας πούμε και η αναμονή στους κόμβους που έχουν φανάρια μπαίνουν μέσα και μοτοποδήλατα και άλλα δίκυκλα μηχανοκίνητα. Θα ήθελα να μου πείτε, αν συμφωνείτε με αυτό.

Επίσης, ήθελα να ρωτήσω εάν συμφωνείτε με την απαγόρευση zero alcohol και θα συμφωνήσω κι εγώ και θα το επαναφέρω για το ναρκοτεστ.

Για τα 30 Km/h πολύ σωστά ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων αναφέρει τα λειτουργικά χαρακτηριστικά, αλλά εγώ θα έλεγα και συνοδά μέτρα, όπως σαμαράκια και τα λοιπά.

Θα απευθυνθώ στον κ. Κουβίδη, καθώς και στην κυρία Μυλωνά και στη συνέχεια και στην τροχαία, εάν, καταρχάς, έχετε μία εικόνα, εάν όσοι παραπέμπονται με το 290Α τόσα χρόνια, εάν αυτό λειτουργεί. Δηλαδή, εάν υπάρχουν ποινές. Γιατί ένα άλλο μεγάλο θέμα και το απευθύνω και στον εκπρόσωπο της τροχαίας, πέρα από την ιστορία με τα πρόστιμα που σβήνονται, είναι ότι πολλοί άνθρωποι απαλλάσσονται, δεν γίνονται οι δίκες. Υπάρχει μεγάλο πρόβλημα. Με αυτό νομίζω ότι αυτοί που ασχολούνται πιο πολύ θα μας το απαντήσουν λίγο πιο σωστά.

Εντάξει, για την εγκατάλειψη θύματος που είναι πολύ σοβαρό, το είπαμε και χθες, μάλλον έχει λυθεί το θέμα.

Και βεβαίως, το μεγάλο θέμα, ότι ακόμα και αν η Βουλή ψηφίσει τον πιο τέλειο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, εάν δεν υπάρχει αστυνόμευση… Κι εδώ έρχομαι πάλι να ρωτήσω την τροχαία αν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, γιατί πάλι φαίνεται ότι… Καμιά φορά υπάρχει ο νόμος ο οποίος δεν μπορεί να τηρηθεί. Το θέμα της αστυνόμευσης, λοιπόν, είναι σαν να μην παίρνεις μέτρα.

Αυτά. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε. Ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστώ πολύ κι εγώ.

Τον λόγο έχει, τώρα, ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘’ΝΙΚΗ’’», κύριος Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘’ΝΙΚΗ’’»):** Ευχαριστώ,κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε όλους τους φορείς που παραβρέθηκαν και μας κατέθεσαν και τις προτάσεις τους, και τις ανησυχίες τους, και τις παρατηρήσεις τους. Να απευθύνω σύντομα τις ερωτήσεις μου στους εκπροσώπους των Συνομοσπονδιών των ταξί.

Τι επιπτώσεις θεωρείται ότι θα έχει για τον κλάδο σας επαγγελματικά η απαγόρευση να εισέρχεστε στη λεωφορειολωρίδα;

Πόσο εφικτή είναι η αλλαγή ενός, ας πούμε, πετρελαιοκίνητου ταξί σε ηλεκτρικό όσον αφορά το κόστος, αν είναι βιώσιμη οικονομικά η επαγγελματική τους χρήση και φυσικά, αν αυτό το μέτρο δημιουργεί επαγγελματικές ανισότητες.

Όσο για το άλλο θέμα, για το πόσο ρεαλιστικό είναι το να σταματάτε για 30 δευτερόλεπτα στη λεωφορειολωρίδα για την επιβίβαση και αποβίβαση νομίζω ότι έγινε εκτενής συζήτηση. Τελικά, δεν καταλάβαμε εάν θα δοθεί η δυνατότητα, με τις προτάσεις που έδωσε ο άλλος κύριος που εκπροσωπούσε την Πανελλήνια Συνομοσπονδία Ταξί, χωρίς δέσμευση χρόνου να παραλαμβάνουν ή να αφήνουν τους πελάτες τα ταξί χωρίς χρονικό περιθώριο.

Όσον αφορά τον κύριο Τσιάνο, ήθελα να ρωτήσω το εξής. Υπάρχουν κίνδυνοι για τους πεζούς που στέκονται στον δρόμο και κάνουν σινιάλο για να σταματήσουν ένα ταξί; Όχι στη λωρίδα που είναι δίπλα στο πεζοδρόμιο φυσικά, όπως γινόταν μέχρι τώρα, αλλά στην επόμενη. Μέχρι τώρα έχουμε μια εικόνα που βλέπουμε τους ανθρώπους να μπαίνουν στη μέση του δρόμου για να σταματήσουν ένα ταξί. Αν το ταξί κινείται στη δεύτερη λωρίδα και όχι στην πρώτη που είναι για τα λεωφορεία, υπάρχει κίνδυνος γι’ αυτούς; Συνεχίζω με τον εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Τροχαίας και ερωτώ πόσο συχνοί είναι οι έλεγχοι για τα αλκοτέστ σε δρόμους που είναι έξω από νυχτερινά κέντρα διασκέδασης;

Η αφαίρεση πινακίδων για την παράνομη στάθμευση έχει επιφέρει μείωση της παράνομης στάθμευσης; Είναι, δηλαδή, αποτελεσματικό το μέτρο της αφαίρεσης πινακίδων για την παράνομη στάθμευση;

Επίσης, πάλι για τη Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής, αλλά και στον κύριο Υπουργό απευθύνομαι για τις υποτροπές που προβλέπονται σε μία τροχαία παράβαση. Θα ρωτήσω τον υπεύθυνο της Διεύθυνσης Τροχαίας, υπάρχει ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα καταγραφής παραβάσεων κατά όχημα, κατά οδηγό και φυσικά ανάλογα με την παράβαση στην οποία έχει υποπέσει, γιατί αν δεν υπάρχει κάτι τέτοιο δεν μπορούμε να εφαρμόσουμε αυτό το μέτρο. Είπε, δηλαδή, ο Πρόεδρος του Συγκοινωνιολόγων ότι δεν υπάρχει ψηφιοποίηση, άρα η νομοθέτηση για τις υποτροπές είναι μη ρεαλιστική. Αληθεύει αυτό;

Θα ήθελα να μας απαντήσει ο υπεύθυνος της Τροχαίας.

Για να το πούμε με απλά λόγια για να καταλάβουν και αυτοί που μας ακούν, ότι ένας τροχονόμος σταματάει και διαπιστώνει ή πιστώνει μια παράβαση σε έναν παραβάτη. Τι εργαλείο έχει για να διαπιστώσει εκεί on line, εάν ο παραβάτης είναι υποτροπιάζων στην ίδια αυτή παράβαση ή σε κάποια άλλη παράδοση;

Μπορεί να το κάνει αυτό; Υπάρχει εικόνα για το οδηγητικό παρελθόν του παραβάτη;

Θα ήθελα να ρωτήσω κάτι και τον κ. Ασημακόπουλο. Ξέρουμε και βλέπουμε και εδώ ότι δεν υπάρχει πινακίδα σήμανσης για τα αυτοκινούμενα. Λέμε ότι απαγορεύεται εδώ να παρκάρει το αυτοκινούμενο, αλλά δεν υπάρχει πινακίδα. Αν κάνω λάθος διορθώστε με, αλλά νομίζω ότι για τα αυτοκινούμενα συγκεκριμένο όχι για τα τροχόσπιτα, εκτός αν θεωρούμε ότι ανήκουν στην ίδια ακριβώς κατηγορία ένα τροχόσπιτο με ένα αυτοκινούμενο και τελικά σε ποια κατηγορία εμπίπτει η στάθμευσή τους στο οδικό δίκτυο και αν διαφοροποιείται σε σχέση με τη στάθμευση σε δημόσιο χώρο;

Και τέλος πάλι στον κ. Ασημακόπουλο ή σε κάποιον άλλο φορέα που μπορεί να απαντήσει, τι ζημιά στο τουριστικό προϊόν μπορεί να επέλθει με βάση αυτά που προβλέπονται και με βάση τον αριθμό των χιλιάδων αυτοκινούμενων που έρχονται από το εξωτερικό στη χώρα μας;

Τέλος, θα ήθελα μια διευκρίνιση σε όποιον μπορεί και θέλει να απαντήσει. Οι μηχανές τελικά επιτρέπονται με βάση το νέο Κ.Ο.Κ. να κινούνται ανάμεσα σε κινούμενα αυτοκίνητα; Δηλαδή, όπως εγώ κάνω καθημερινά το δρομολόγιο για περίπου 20 λεπτά και οι μηχανές είναι συνεχώς δίπλα σε μία σειρά όσο είναι και τα αυτοκίνητα. Διαβάσαμε ότι επιτρέπεται με το νέο Κ.Ο.Κ. να κινούνται ανάμεσα σε σταματημένα οχήματα. Ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Το λόγο τώρα έχει ο κ. Καραναστάσης.

**ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Πλεύση Ελευθερίας – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστούμε όλες και όλους που ήρθατε σήμερα, ήταν πολύ διαφωτιστικές όλες οι απόψεις και κατατοπιστικές σε σχέση με τις προτάσεις μας.

Να κάνω μία επισήμανση για τον κ. Χασούρη από τους Εκπαιδευτές που έχουμε και εδώ έναν Εκπαιδευτή στην Επιτροπή μας. Χάρηκα πολύ που συντάσσεται και αυτό σε ένα νέο πλαίσιο εξέτασης και επανεξέτασης και θα ήθελα να τον ρωτήσω, αν έχουν προτείνει κάτι, γιατί εμείς έχουμε πει επανειλημμένα και θέλουμε να προτείνουμε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο επανεξέτασης.

Επίσης, στο λίγο χρόνο που θέλω να αξιοποιήσω μία παράκληση προς όλες και όλους. Εδώ μιλάμε για ένα νομοσχέδιο που ο βασικός μας στόχος είναι να σώσουμε ζωές και παράλληλα διάφορες άλλες ρυθμίσεις και διάφορες επικαιροποιήσεις, όπως είπαμε και χθες με τον Υπουργό, αλλά ο βασικός μας στόχος είναι να σώσουμε ζωές.

Παρακαλώ πολύ, καταλαβαίνω απόλυτα την αγωνία των επαγγελματιών ταξί και θα σας πω και την εισήγησή μας στην κατ΄ άρθρον για αυτό και νομίζω ότι δεν θα τους πικράνουμε και ιδιαίτερα ούτε κάνουμε πράγματα για ψήφους εμείς σε καμία περίπτωση. Απλώς είναι κρίμα αυτό εδώ το νομοσχέδιο να γίνει μια αντιπαράθεση μεταξύ ταξί - κυβέρνησης. Είναι κρίμα.

Καταλαβαίνουμε την αγωνία, αλλά υπάρχουν και άλλες αγωνίες. Είναι, δηλαδή, μια παράμετρος και θα ήθελα όλοι μας να βοηθήσουμε σε αυτό, γιατί βλέπω όλοι να ρωτάμε και καταλήξαμε τελικά στο νομοσχέδιο να μιλάμε για τις λεωφορειολωρίδες και είναι τόσο κρίμα για ένα νομοσχέδιο το οποίο στοχεύει καταρχάς και καταρχήν στην ανθρώπινη ζωή και κατ΄ επέκταση να ικανοποιηθούν και οι επαγγελματίες που καταλαβαίνουμε απόλυτα την αγωνία τους. Ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εγώ να ρωτήσω αρχικά τον εκπρόσωπο της Ένωσης Περιφερειών, τον κύριο Πιτούλη, άκουσα πολύ σωστά να λέει και το εντόπισε ότι το μεγάλο πρόβλημα στα ατυχήματα είναι η κατάσταση του οδικού δικτύου μας και σίγουρα αναφέρθηκε στους επαρχιακούς δρόμους σαν εκπρόσωπος της περιφέρειας, ήταν και μέλος στη Θεσπρωτία πολλά χρόνια διοικητικός. Να τον ρωτήσω εάν υπάρχει μια μελέτη η οποία λέει πόσοι δρόμοι μας είναι σε άσχημη κατάσταση περιφερειακοί, που κάθε χρόνο γίνονται ατυχήματα, γιατί είναι πάρα πολύ, σκοτώνεται κόσμος εκεί.

Είναι γνωστό ότι όπου περνάς βλέπεις και εκκλησάκια, που δείχνουν ότι έχει συμβεί ατύχημα. Εάν υπάρχει και μία πρόβλεψη και μια προσπάθεια και με την Ε.Ε. για να αλλάξει αυτή η κατάσταση, γιατί είναι απαράδεκτο να φτιάχνουμε μόνο μία εθνική οδό διασύνδεσης και να μην κοιτάμε τους περιφερειακούς, τους επαρχιακούς δρόμους που συνδέουν μεγάλες πόλεις πολλές φορές.

Να ρωτήσω την κυρία Βιδάλη, που είναι διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων, επειδή ενοικιάζουν αυτοκίνητα, ειδικά το καλοκαίρι, στα νησιά συμβαίνουν πάρα πολλά και πολλά ατυχήματα σε ξένους υπάρχουν και κάποια οχήματα τα οποία τα δίνουν και χωρίς διπλώματα. Είναι οι λεγόμενες γουρούνες, κάτι τετράτροχα σαν ημιαυτοκίνητα ή τζιπάκια. Εγώ πέρσι ήμουνα στη Νάξο για δύο μέρες και είχαν γίνει πέντε ατυχήματα με αυτά από ξένους, γιατί τουμπάρουν εύκολα. Υπάρχει κάποια πρόβλεψη, αυτό θα το ρωτήσω και σε εσάς, για αυτά τα οχήματα γιατί δεν τα είδα να αναφέρονται πουθενά. Δεν ξέρω αν τα υπονοείτε μέσα μαζί με τα ηλεκτρικά και τα λοιπά. Εγώ ρωτάω εδώ για την ενοικίαση τους. Αυτό καθαυτό την κυρία εκπρόσωπο, που τα δίνουν χωρίς να ζητούν δίπλωμα, όπως και τα σκουτεράκια. Δεν πρέπει να ζητούμε κάτι, ένα έγγραφο πιστοποίησης ότι ο άνθρωπος είναι ικανός να κινεί αυτό το όχημα; Είναι πολύ σοβαρό και πρέπει να το δούμε κάποτε.

Να ρωτήσω τον κύριο Παπαγεωργίου της τροχαίας. Υπάρχει ο νόμος, ήδη έχουμε θεσπίσει ήδη από την προηγούμενη φορά για τα πατίνια και τα δίκυκλα, αλλά αυτά τα πατίνια πλέον συνεχίζουν να κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα, κάτω από περίεργες προϋποθέσεις και ενώ έχουν θεσπιστεί κριτήρια, όπως το κράνος, όπως ο φωτισμός, όπως η ταχύτητά τους κ.λπ.., βλέπουμε ότι η τροχαία δεν προβαίνει σε ελέγχους σε αυτά. Επίσης και για το παρκάρισμα, γιατί είναι θέμα κυκλοφοριακό και αυτό του κυκλοφοριακού κώδικα. Για παράδειγμα, η Βουκουρεστίου που θεωρητικά παρκάρεις από τη μια πλευρά, παρκάρουν και στις δύο και για εμείς το συναντάμε κάθε πρωί που στρίβουμε για την Ακαδημίας και δεν μπορούμε να μπούμε γιατί παρκάρουν μέχρι τη γωνία και βγαίνουν και στη Σόλωνος. Εκεί θα πρέπει στις γωνίες να βάλει κολωνάκια ο δήμος ή η τροχαία να δίνει κλήσεις, να κάνει ελέγχους, στο να μπορούν οι άνθρωποι να κινούνται και να μην μπλοκάρουν οι δρόμοι μας;

Επίσης, θέλω να ρωτήσω τον κύριο εκπρόσωπο, τον κύριο Λυμπερόπουλο, των ταξί. Κύριε Λυμπερόπουλε, θεωρείτε, όπως θεωρούμε και εμείς, ότι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αφού θα μπορούν να μπαίνουν σε λεωφορειολωρίδα θα υπερισχύουν, θα έχουν ευνοϊκότερη μεταχείριση από τα άλλα ταξί και ίσως είναι και ένας έμμεσος τρόπος, όπως προειπώθηκε, να στραφούν όλοι στην αγορά του ταξί και πώς θα μπορούν να το κάνουν αυτό τη στιγμή που υπάρχει και μελέτη του Renewable Energy Institute, το οποίο είναι το βασικό ινστιτούτο διεθνές, το οποίο αυτό προάγει την κλιματική αλλαγή, είναι μεγάλος φορέας και κάνει τέτοιες μελέτες. Λέει ότι υπάρχει θέμα, γιατί υπάρχει πρόβλημα σε υποδομές φόρτισης, το κόστος των ηλεκτρικών ταξί και η αυτονομία τους, όπως και ο χρόνος φόρτισης. Είναι πολύ δύσκολο να γίνουν τα ταξί. Το ίδιο το Renewable που μας ωθεί στο να γίνουμε καταπράσινη, όχι πράσινη, αλλά βρίσκει πρόβλημα στο ταξί. Αυτά γιατί δεν τα έχετε ψάξει και με την Ε.Ε., που είναι μελέτες σοβαρές. Εν πάση περιπτώσει, θεωρείτε και εσείς, την ξέρω την απάντηση, ότι είναι σωστό να λένε ότι αυτά τα ταξί που σήμερα δεν είναι ηλεκτρικά δεν μπορούν να μπαίνουν, οι άλλοι όμως συνάδελφοι τους μπορούν να αποβιβάζουν και να επιβιβάζουν; Είναι αθέμιτος ανταγωνισμός.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω δύο ερωτήσεις στον εκπρόσωπο των αυτοκινούμενων και τροχόσπιτων. Θεωρείτε ότι αν αυξηθεί το μέτρο, το όριο για παρκάρισμα, τουλάχιστον εκεί που επιτρέπεται, από τα 6 μέτρα που είναι στα 8 μέτρα, θα λυθεί εν μέρει το πρόβλημα που σίγουρα δεν θα λυθεί ολοκληρωτικά;

Δεύτερον, θεωρείτε αυτή τη στιγμή ότι θα έπρεπε να έχουν θεσπιστεί κάποια στοπ για κάμπινγκ, για να πάρουμε τα μέτρα αυτά, ώστε η αγορά να έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει; Ή θα πρέπει να περιμένουμε να γίνουν αυτά και μετά να αποφασίσουμε; Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Κι εγώ ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Ξανθόπουλος.

**ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ**: Μία ερώτηση έχω, κύριε Πρόεδρε, στον εκπρόσωπο της ΜΟΤΟΕ, κ. Κακαδιάρη. Μίλησε για μία μελέτη για τη χρήση κράνους που είναι κατατεθειμένη στο Υπουργείο. Θα ήθελα σας παρακαλώ να μας πείτε ποιος την έκανε τη μελέτη αυτή και πώς μπορούμε να τη βρούμε. Αν είναι κάπου αναρτημένη στο διαδίκτυο ή με κάποιον τρόπο να γίνουμε κάτοχοί της. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Και εγώ ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Πριν περάσω στην ερώτηση θέλω να κάνω μία σύντομη τοποθέτηση για να προστατεύσουμε τη διαδικασία. Συζητάμε κάτι πάρα πολύ σοβαρό που αφορά την ασφάλεια και την υγεία των πολιτών. Γίνεται μια πολύ σοβαρή και τεκμηριωμένη προσπάθεια από το Υπουργείο, προκειμένου τις δύσκολες προκλήσεις που έχουμε λόγω και της εξέλιξης της τεχνολογίας, όλες οι μεταφορές να υπόκεινται σε νέους κανόνες.

Αντ’ αυτού παρακολουθούμε να μονοπωλεί το ενδιαφέρον μια συγκεκριμένη κόντρα, η οποία τροφοδοτείται από τη μία πλευρά - επίτηδες - προκειμένου να διαφημίζεται το συγκεκριμένο πρόσωπο το οποίο θέλει να διαφημίζεται. Με αγωνία περίμενα λοιπόν να δω πού οφείλεται αυτή η κόντρα σήμερα στην Επιτροπή ακούγοντας προτάσεις και δεν άκουσα και τίποτα παρά μόνο να συνεχίζεται αυτή η κόντρα. Και επειδή εδώ στηρίζουμε μία Κυβέρνηση και στο πρόσωπο του Υπουργού εκφράζεται και όλη η Κυβέρνηση, η οποία κατηγορείται ότι δεν κάνει διάλογο, που αποδείχθηκε ακριβώς το αντίθετο. Διότι, όλοι οι υπόλοιποι φορείς έχουν συζητήσει, έχουν καταθέσει. Υιοθέτησε το Υπουργείο προτάσεις. Αντ’ αυτού ήρθαμε εδώ για να ακούσουμε το ίδιο τροπάριο. Πρέπει να λάβουμε θέση σε αυτό και να καταλάβουν, επειδή μας ακούν και άλλοι φορείς, ότι ο διάλογος γίνεται με σωστές διαδικασίες, όχι με απειλές και δεν μπορεί ο καθένας μέσα από αυτή τη διαδικασία να προβάλει τον εαυτό του.

Η ερώτηση είναι πού οφείλεται αυτή η κόντρα με τα ταξί. Ποιες είναι οι προτάσεις που δεν ακούσαμε στην αρχική τοποθέτηση των Ταξί Αθηνών. Διότι, να πούμε εδώ και στον κόσμο ότι ο συγκεκριμένος κύριος εκπροσωπεί μόνο την Αθήνα. Δεν εκπροσωπεί όλα τα ταξί τα οποία προσήλθαν στο διάλογο. Να καταλάβω και εγώ λοιπόν ως Βουλευτής, όπου αυτή η διαδικασία αισθάνομαι ότι με προσβάλλει, γιατί οι προσβολές και οι απειλές που δέχεται η Κυβέρνηση, κατά κάποιον τρόπο αγγίζουν και εμένα. Να καταλάβω λοιπόν πού είναι η διαφορά και να ακούσω τις προτάσεις.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Παναγιωτόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Προς την ΚΕΔΕ η ερώτηση. Να δω αν έχουν άποψη, αν συμφωνούν ή αν το υιοθετούν. Τα λεφτά από τα πρόστιμα του Κώδικα που πάνε στους δήμους πέφτουν γενικώς μέσα στον προϋπολογισμό του δήμου. Η πρόταση είναι λοιπόν να φτιαχτεί ειδικός κωδικός στον προϋπολογισμό του δήμου που θα αφορά την οδική ασφάλεια και μόνον. Τα λεφτά να πηγαίνουν εκεί. Διότι, βλέπουμε να έχουμε ένα στοπ και μπροστά ένα δέντρο και ένα σωρό άλλα. Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»»)**: Συγγνώμη. Μία συμπληρωματική ερώτηση. Προς το Σωματείο Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής. Πώς κρίνετε τη διαδικασία ανανέωσης διπλωμάτων για τους ηλικιωμένους; Είναι επαρκής ή θα χρειαζόταν επιπλέον εξέταση;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών)**: Ευχαριστώ πολύ.

Το λόγο έχει ο κ. Κοτίδης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ-ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»)**: θα ήθελα να ρωτήσω τον εκπρόσωπο της Τροχαίας, γιατί δεν υπάρχει όπως και να έχει επαρκής προσωπικό για να γίνονται οι έλεγχοι, να εφαρμόζονται οι νόμοι. Συμφωνεί με τις αποσπάσεις που γίνονται; Όχι μόνο σε νησιά, αλλά για παράδειγμα γίνεται απόσπαση από εδώ στην Ημαθία και από την Ημαθία εδώ. Από τους ίδιους τόπους απόσπαση και παίρνονται άτομα και ξαναπάνε από τους ίδιους νόμους. Δεν υπάρχει νόημα και νομίζω ότι με αυτό τον τρόπο πρέπει να μπει ένα πλαφόν στις αποσπάσεις. Ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ. Θα περάσουμε τώρα στις απαντήσεις των εκπροσώπων των φορέων. Το λόγο έχει τώρα, ο κ. Γεώργιος Γιαννής, εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Καθηγητής και Διευθυντής στον τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Εκπρόσωπος του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Καθηγητής και Διευθυντής στον τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Σχετικά με την τηλεματική. Είναι μια πρόταση μας η τηλεματική, η οποία περιλαμβάνεται μάλιστα και στο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, η οποία αφορά ένα μέτρο όχι τιμωρητικό αλλά επιβραβευτικό για την αλλαγή της συμπεριφοράς. Ισχύει ήδη στην Ελλάδα. Ήδη αρκετές ασφαλιστικές εταιρείες ασφαλίζουν τους οδηγούς, δίνοντάς τους δυνατότητα να βάλουν μια εφαρμογή στο κινητό απλά και με κάποιους αλγόριθμους αξιολόγησης μπορούμε να δούμε εάν οδηγούνε καλά ή όχι και οι ασφαλιστικές τους δίνουν πλεονέκτημα μείωσης των ασφαλίστρων αν οδηγούν καλά. Και η πρόταση που θα μπορούσε να ταιριάξει στον κοκ, είναι ότι όταν πρόκειται για ειδικές κατηγορίες όπως είναι οι νέοι οδηγοί, οι ηλικιωμένοι οδηγοί, οι επαγγελματίες οδηγοί, αυτό θα μπορούσε να είναι υποχρεωτικό με αποτέλεσμα να τους βάζουμε να δουλεύουν για επιβράβευση και όχι να τους κυνηγάμε τιμωρητικά. Οπότε είναι ένα μέτρο προς εξέταση.

Η δεύτερη ερώτηση πολύ ωραία που λέει «Πως μπορούν να ενσωματωθούν τα δεδομένα στις πολιτικές οδικής ασφάλειας». Στο Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας προβλέπεται η δημιουργία Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας, το οποίο είναι υπό εξέταση από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Εμείς στο Πολυτεχνείο με την πολυετή μας προσπάθεια στο χώρο της έρευνας, προσφέρουμε ανοιχτά εδώ και δεκαετίες και δεδομένα και αναλύσεις, επιτελούμε το χρέος μας προς την κοινωνία και προς την πολιτεία. Μάλιστα συχνά τα δεδομένα μας και τις αναλύσεις τα δίνουμε και αξιοποιούνται συστηματικά και από το υπουργείο, αλλά αξιοποιήθηκαν και σε αυτόν τον κοκ ιδιαίτερα.

Σχετικά με τις πολύ ωραίες ερωτήσεις της κυρίας Πέρκα για τα διάφορα ζητήματα κινητικότητας. Κατ’ αρχήν για τα ηλεκτρικά ταξί, να ξεκαθαρίσουμε, ότι ο στόχος σε μία μοντέρνα πολιτική κινητικότητας είναι η προτεραιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Δηλαδή να μετακινούνται οι πολλοί κατά προτεραιότητα. Και χρειαζόμαστε οπωσδήποτε περισσότερες λεωφορειολωρίδες, περισσότερα λεωφορεία και να διασφαλίζουμε την καλή εξυπηρέτηση μετακινούμενων. Άρα, αυτό είναι το κριτήριο μας για να αποφασίζουμε ποιος μπαίνει στις λεωφορειολωρίδες ή όχι ως θέση και άποψη επιστημονική των συγκοινωνιολόγων. Από εκεί και πέρα προφανώς πρέπει να παρακολουθούμε τι συμβαίνει. Σήμερα που έχουμε πάρα πολύ λίγα ηλεκτρικά, είναι μια πολύ ωραία ιδέα να μπουν τα ηλεκτρικά κυρίως για να ενισχύσουμε την ηλεκτροκίνηση. Όταν όμως ο αριθμός αυτός θα ενοχλήσει, θα πρέπει να τον αναθεωρήσουμε. Διότι ο στόχος μας είναι η προτεραιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Άρα, είναι προφανές, ότι σήμερα που δεν έχουμε ηλεκτρικά ταξί είναι κάτι το οποίο δεν θα έχει επιρροή στους επιβάτες. Εάν έχει επιρροή πρέπει να αναθεωρηθεί. Γι’ αυτό, όπως έχει αναφερθεί, το είπαν και οι συγκοινωνιολόγοι, το έχουμε πει σε διάφορες περιπτώσεις, πρέπει να παρακολουθούμε τον κοκ και να βλέπουμε για το κάθε μέτρο εάν η εφαρμογή του έχει αποτέλεσμα ή όχι.

Για τα ποδήλατα υπάρχει μία πολύ ωραία πρόταση η οποία έχει ενσωματωθεί στον κοκ. Οι ζώνες αναμονής. Για πρώτη φορά στον κοκ περιλαμβάνεται διάταξη όπου δίνει τη δυνατότητα στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπροστά από το φανάρι να βάλουν μία ζώνη όπως γίνεται σε διάφορες άλλες πόλεις, να σταματάνε μπροστά από τα άλλα οχήματα τα ποδήλατα και οι μοτοσικλέτες και όχι πάνω στη διάβαση των πεζών, ούτε καν στη λεωφορειολωρίδα. Άρα αυτό είναι ήδη στη σωστή κατεύθυνση.

Για την απαγόρευση του 0% στο αλκοόλ παρακολουθούμε να δούμε τι συμβαίνει διεθνώς. Υπάρχουν 5 κράτη στην Ευρώπη που έχουν βάλει το 0%, προσφάτως μάλιστα. Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Ρουμάνια, Εσθονία. Είναι μια πρόταση που εξετάζεται. Μια μέρα πρέπει να πάμε εκεί. Ήδη, ο δικός μας ΚΟΚ ο υφιστάμενος έχει την καινοτομία που είναι καλύτερη από τον μέσο όρο της Ευρώπης με το 0 5%.

Έχει δύο κατηγορίες στους νέους και τους επαγγελματίες που τους έχει 0,2%. Είναι μία κατεύθυνση που πρέπει να πάμε. Πόσο γρήγορα θα πάμε είναι θέμα και της κοινωνίας.

Τώρα, για τα συνοδά μέτρα για τα 30 χιλιόμετρα την ώρα να αναφέρουμε ότι όπου μπήκανε τα όρια ταχύτητας στα 30 χιλιόμετρα στις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις από μόνο του έφερε κάποια αποτελέσματα. Από εκεί και πέρα, προφανώς, το κύριο συνοδό μέτρο είναι η αστυνόμευση, αλλά και αυτά που αναφέρατε πολύ σωστά ότι από εκεί και πέρα επαφίεται σε κάθε Δήμο αυτά τα 30 χιλιόμετρα να τα υποστηρίξει και με σαμαράκια, με σήμανση, με οτιδήποτε χρειάζεται.

Το βασικό είναι ότι ο ΚΟΚ το εισάγει και πλέον είναι στο χέρι των Δήμων να το υλοποιήσουν καλύτερα. Μια μικρή απάντηση για το θέμα αν οι πεζοί που κάνουν σινιάλο ενοχλούν. Πράγματι, πρέπει να προσέχουν και οι πεζοί τα αυτοκίνητα. Η λύση πάλι εδώ, όπως είδαμε στις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, τα 30 χιλιόμετρα την ώρα είναι ήδη κάτι το οποίο βάζει όλη την κυκλοφορία πιο αργή. Οπότε, ακόμη και αν γίνεται η στιγμή που έχω μια επικίνδυνη κατάσταση με τον πεζό όλα θα είναι πολύ πιο καλύτερα. Ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Μυλωνά.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ - ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» (ΙΟΑΣ)):** Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω ακούσει τις ερωτήσεις. Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Ήμουν καθοδόν προς το αεροδρόμιο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Υπάρχει κάποιος συνάδελφος που θέλει να θέσει ερώτηση στην κυρία Μυλωνά;

Κυρία Μυλωνά, σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Κουβίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΒΙΔΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Πανελλαδικού Συλλόγου "SOS Τροχαία Εγκλήματα" (SOSTE)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Θα απαντήσω σε κάποιες ερωτήσεις που έκανε ο κ. Νικολαΐδης και η κυρία Πέρκα.

Πιάνουμε το θέμα κυρίως αν θα πρέπει να υπάρχει αξιολόγηση των μέτρων που παίρνονται και αν είναι επαρκή, αν η αυστηροποίηση των ποινών είναι επαρκής για τον περιορισμό των τροχαίων και αν λειτουργεί τελικά αποτελεσματικά ο 290Α.

Κατ’ αρχάς, δεν ξέρω αν υπάρχει σε κάποιο σημείο στον ΚΟΚ το θέμα της αναστροφής. Είναι μία παράβαση με τρομερό αριθμό βαριών τροχαίων, θανάτους και τραυματισμούς. Είναι μία πράξη που γίνεται αιφνιδιαστικά η αναστροφή η παράνομη στο δρόμο, έτσι ο άλλος που ακολουθεί δεν προλαβαίνει να κάνει καμία κίνηση, πέφτει πάνω στον επόμενο και είναι σαν να πέφτει σε ένα τοιχο.

Κανονικά θα έπρεπε και αυτή να ενταχθεί στις ιδιαίτερα επικίνδυνες παραβάσεις. Δυστυχώς, έχουμε εμείς και πολλούς νεκρούς και άτομα με πολύ βαριές αναπηρίες. Οι οδηγοί που τα έχουν κάνει αυτά εξακολουθούν να είναι στο δρόμο και προφανώς κάνουν ξανά το ίδιο πράγμα.

Άμα βγεις εδώ στη Λεωφόρο Αθηνών τους βλέπεις συνέχεια. Έχουμε απευθυνθεί στην Τροχαία σε σημεία που έχουν σκοτωθεί παιδιά και δεν γίνεται τίποτα. Ελπίζουμε έστω με τις κάμερες κάτι να γίνει σε αυτό το κομμάτι.

Εάν τα μέτρα αποδώσουν δεν μπορεί να το πει κανείς. Ότι εναρμονίζονται με κάποιες διεθνείς πρακτικές οι οποίες έχουν αποδώσει, αυτό είναι σωστό. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια προβλήματα στην Ελλάδα που δεν υπάρχουν σε άλλες χώρες, δηλαδή το ότι μαζευτήκαμε 5 εκατομμύρια στην Αθήνα δημιουργεί ένα πρόβλημα δυσεπίλυτο αντικειμενικά. Το ότι αυτή τη στιγμή στη χώρα τα μηχανοκίνητα μέσα είναι 10 εκατομμύρια όταν το 2000 ήταν 5 εκατομμύρια και αυτό δημιουργεί ένα πρόβλημα, όταν ουσιαστικά η χρήση του Ι.Χ. ή των μηχανοκίνητων μέσων είναι μονόδρομος ή όταν είναι ατροφικά τα μέσα σταθερής τροχιάς. Τι να πω για τα πεζοδρόμια, με αποτέλεσμα το περπάτημα και η ποδηλασία αντί να διευκολύνονται δυσχεραίνονται. Εάν δεν αναπτυχθούν εναλλακτικά μέσα, θα είναι όλο και χειρότερα τα πράγματα, λίγα πράγματα θα μπορούν να γίνουν.

Εν πάση περιπτώσει, είπαμε τη γνώμη μας ότι τα μέτρα κινούνται σε κάποια σωστή κατεύθυνση.

Ως προς το εάν θα υπάρχει αξιολόγηση, η γνώμη μας είναι ότι ίσως θα μπορούσε να προστεθεί ένα άρθρο, βέβαια δεν είμαστε ούτε Βουλευτές, ούτε νομικοί, που να λέει ότι ο Κώδικας θα επαναξιολογηθεί στο σύνολό του από τη Βουλή στα 10 χρόνια και να μη γίνει αυτό το πράγμα που έγινε εδώ και 25 χρόνια. Σε 10 χρόνια δεν μπορούμε να σκεφτούμε τι τεχνολογικές εξελίξεις θα υπάρχουν, ούτε τι θα μπορείς να ελέγξεις, να αλλάξεις κ.λπ. και θέλει μία σοβαρή συζήτηση κάπου να μπει αυτό το πράγμα στο μυαλό των ανθρώπων.

Εμείς έχουμε έρθει πάρα πολλές φορές και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας από το 2012 μέχρι σήμερα και βλέπουμε ότι υπάρχει μια σύμπνοια ανάμεσα στα κόμματα, τους ανθρώπους, προσπαθούμε, λέμε τα ίδια, συμφωνούμε, αλλά επί του αποτελέσματος τίποτα. Αυτό κάπως πρέπει να λυθεί και πρέπει να υπάρξει μια διαρκής σκέψη πάνω στο θέμα και να υπάρξει αξιολόγηση για να ξαναδιορθωθούν πράγματα που προκύπτουν ή που αποδεικνύεται ότι δεν τελεσφορούν.

Είμαστε επιφυλακτικοί στο θέμα της διήθησης, μόνο έτσι, με ένα τόσο τρομερά μεγάλο αριθμό θανάτων οδηγών μοτοσυκλετών.

Από εκεί και πέρα όσοι μιλούν για αυστηροποίηση καλό είναι να κοιτάξουν λίγο τι ισχύει στις άλλες χώρες της Ευρώπης. Υπάρχει μια παραφιλολογία, όπως έχουμε τις περισσότερες αθλητικές εφημερίδες στην Ελλάδα, έχουμε νομίζω και τα περισσότερα site ειδικών για το αυτοκίνητο, τα οποία όλα προπαγανδίζουν την αύξηση των ταχυτήτων, κάθε τρεις και λίγο προαναγγέλλουν ότι θα γίνει στις εθνικές οδούς όριο τα 150χλμ που δεν υπάρχει τέτοια συζήτηση. Για κάποια θέματα αυστηροποίησης τα είπαμε και με τον Υπουργό. Από πέρσι στην Αυστρία κατάσχουν τα οχήματα όσων τρέχουν με πάνω από 80χλμ που είναι το όριο μέσα στην πόλη και τα βγάζουν σε πλειστηριασμό.

Στην Ελβετία τολμάει κανείς να τρέξει με πάνω από 50χλμ που είναι το όριο; Φυλακή θα πάει. Στην Αγγλία το όριο στους αυτοκινητόδρομους είναι 112χλμ. Εάν αναπτύξεις ταχύτητα 150 και 160 χιλιομέτρων σε συλλαμβάνουν για επικίνδυνη οδήγηση, χωρίς να σκοτώσεις ή να τραυματίσεις κάποιον και πας φυλακή ως εν δυνάμει δολοφόνος. Επειδή έχουν μείνει τα πράγματα σαν ένα ακυβέρνητο καράβι στο επίπεδο του ΚΟΚ επί χρόνια, ας μη βλέπουμε κάποια πράγματα ότι είναι φοβερά και θα προκαλέσουν τον τρόμο.

Εάν είναι να προκαλέσουν τον τρόμο σε αυτούς που θεωρούν φυσιολογικό να τρέχουν με 200χλμ στην Ποσειδώνος ή να κάνουν ότι μπορεί να φανταστεί ο καθένας ή να πηγαίνουν στη λεωφόρο Αθηνών και να περνάνε πάνω από ένα κορίτσι διαδοχικά τρία αυτοκίνητα και μετά να εξαφανίζονται και να μην τρέχει τίποτα, ας τους προκαλέσεις αυτόν τον τρόμο. Αλλά τα μέτρα μπορώ να πω ότι είναι πιο ήπια από πολλά που ισχύουν σε ευρωπαϊκές χώρες και επειδή όλοι θεωρούν σαν μοντέλο δήθεν τάχα της μη ύπαρξης ποινών τη Γερμανία, να πούμε ότι πρόσφατα στη Γερμανία δύο νέοι άνθρωποι καταδικάστηκαν σε ισόβια τελεσίδικα γιατί έκαναν κόντρες μεταξύ τους στο κέντρο του Βερολίνου και σκότωσαν έναν άλλον άνθρωπο ο οποίος έβγαινε από ένα δρόμο με το αυτοκίνητό του κανονικά, με πράσινο.

Τα οποιαδήποτε μέτρα, όμως και τα μέτρα αυστηροποίησης και τα πρόστιμα, δεν φτάνουν, αν δεν υπάρχει ένα υπέδαφος πάνω στο οποίο κινούνται. Εμείς γι’ αυτό επιμένουμε ότι πρέπει να επεκταθεί το όριο των 30 χιλιομέτρων, αλλιώς αρχίζουν τώρα οι σειρήνες, ότι τα μέτρα είναι απλώς εισπρακτικά. Δηλαδή, μας αφήνετε να τρέχουμε όσο μας αφήνετε, εμείς αναπτύσσουμε λίγο μεγαλύτερη ταχύτητα και παίζουμε κλέφτες και αστυνόμους, παίρνετε τα λεφτά, τελείωσε η ιστορία. Εμείς λέμε τα 30 χιλιόμετρα γενικευμένα.

Επίσης, το θέμα του αλκοόλ πρέπει να λυθεί επειγόντως. Πρώτα - πρώτα υπάρχει μια ειδική κατηγορία. Όταν ακούς ότι ο άλλος έχει αλκοόλ 1,4, 1,9, 2, που είναι στα πρόθυρα της εισαγωγής του ιδίου στο νοσοκομείο σε κωματώδη κατάσταση και αυτός ο άνθρωπος είναι στο τιμόνι και σκοτώνει κάποιον, αυτό δεν δηλώνει ότι είναι ένας άνθρωπος που σηκώθηκε και πήγε και ήπιε απόψε. Είναι χρόνιο το πρόβλημα και όλοι αυτοί με αυτά τα τεράστια ποσοστά, έχουν ξανασυλληφθεί.

Υπάρχουν, λοιπόν, αυτές οι διατάξεις, αλλά αυτά τα προβλήματα του αλκοολισμού, δεν λύνονται με διοικητικές ποινές. Εκεί, κατά τη γνώμη μας, έπρεπε να υπάρχει οριστική αφαίρεση του διπλώματος και μέτρα και για το αυτοκίνητο. Γιατί αυτοί οι άνθρωποι, αν είναι εξαρτημένοι και δίπλωμα μην έχουν, εάν έχουν αυτοκίνητο, θα το πάρουν και θα βγουν στο δρόμο.

Όσον αφορά στο άρθρο 290Α του Ποινικού Κώδικα, παραπέμπονται και με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο τώρα που συζητάμε, πάρα πολλές περιπτώσεις στις ποινές του άρθρου 290Α ΠΚ. Νομίζω ότι είστε ενήμεροι όλοι, είναι ο νόμος που λέει, ότι είναι ουσιαστικά κακούργημα για ένα σωρό περιπτώσεις, αν προκαλέσεις θανατηφόρο τροχαίο ή θανάσιμο τραυματισμό έχοντας πιει, οδηγώντας στη ΛΕΑ και κάποιες άλλες περιπτώσεις που έχουν προστεθεί, όπως κάνοντας ελιγμούς κλπ..

Για το άρθρο 290Α ΠΚ, επειδή το παρακολουθώ το θέμα, ούτε ένα κόμμα, ούτε ένας βουλευτής μεμονωμένα, διατύπωσε ποτέ αντίρρηση στις διαδοχικές αναθεωρήσεις που είχε. Δεν ξέρω αν έχει κάποιο δομικό πρόβλημα, έχει, όμως, μία δομική αντιπολίτευση, που είναι μέσα στις δικαστικές αρχές. Το λέω με το όνομά μου και με τα ονόματα που θα αναφέρω. Χρησιμοποιείται α λα καρτ. Ήταν κατανοητό σε μια πρώτη φάση όταν ψηφίστηκε, να αργήσουν λίγο, ίσως, να αντιληφθούν τι ακριβώς λέει. Όμως, αυτή τη στιγμή είναι ψηφισμένος έξι χρόνια στο βασικό του κομμάτι που αφορά το αλκοόλ. Στα έξι αυτά χρόνια- από τον Ιούλιο του 2019 ισχύει - είχαμε πάνω από 4000 νεκρούς και άλλους τόσους ανάπηρους. Αν πάρουμε, δηλαδή, 10.000 υποθέσεις περίπου και αν πούμε ότι μόνο 1.000 περιπτώσεις ήταν για αλκοόλ, εγώ αμφιβάλλω αν έχουν παραπεμφθεί 50 περιπτώσεις με το άρθρο 290Α. Σε κάποια μέρη φαίνεται δεν έχει φτάσει ο νόμος ακόμα.

Εμείς ζητήσαμε και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας να γίνει μία συζήτηση, το ζητάμε και τώρα που είναι και οι εκπρόσωποι όλων των κομμάτων εδώ, να αποτιμηθεί αυτός ο νόμος και να κληθούν και οι εισαγγελικές αρχές, τα δικαστικά επιτελεία κ.λπ., για να δούμε λίγο αυτό το οποίο συμβαίνει.

Ενδεικτικά, θέλω να σας αναφέρω δύο περιπτώσεις, στο Ηράκλειο της Κρήτης και οι δύο, με νέα κορίτσια 22 και 26 χρονών, που χάθηκαν από οδηγούς με αλκοόλ τέσσερις φορές πάνω από το όριο. Ήταν και οι δύο επιβάτες.

Η πρώτη κοπέλα, είναι η Μαρία Ταβλαδοράκη, 26 χρόνων, επιβάτης της μηχανής. Ο οδηγός χωρίς άδεια οδήγησης, μηχανή μεγάλου κυβισμού δικιά του, αγοράζει μηχανή χωρίς άδεια οδήγησης, αλκοόλ τέσσερις φορές πάνω από το όριο, ταχύτητα 145 έως 190 χιλιόμετρα λένε οι πραγματογνωμοσύνες, χτυπάει προπορευόμενο όχημα στον ΒΟΑΚ, φεύγει η κοπέλα από πίσω, σκοτώνεται και παραπέμπεται ο οδηγός για αμέλεια, 5 χρόνια μετά την ψήφιση του άρθρου 290 Α ΠΚ.

Υπάρχει εισαγγελέας που επιμένει να βαφτίζει αμέλεια αυτόν τον άνθρωπο, ο οποίος από αμέλεια πήγε και αγόρασε μια μηχανή χωρίς να έχει δίπλωμα. Από αμέλεια δεν έβγαλε δίπλωμα. Από αμέλεια ήπιε τέσσερις φορές το όριο του αλκοόλ. Από αμέλεια ανέπτυξε ταχύτητα 190 χιλιομέτρων. Από αμέλεια στούκαρε πάνω στον μπροστινό. Από αμέλεια σκότωσε την κοπέλα. Τώρα κοροϊδευόμαστε εδώ πέρα; Δεν θέλω να πω το όνομά του, όχι γιατί το φοβάμαι. Είναι ο ίδιος εισαγγελέας που σε άλλη μία υπόθεση, θανάτου κοπέλας πάλι, 22 χρόνων της Πένυς Μουλιανάκη στο Ηράκλειο, πριν από 26 μήνες. Πηγαινοφέρνουν την δικογραφία με την τροχαία. Τέσσερις φορές πάνω από το όριο αλκοόλ είχε και πάλι ο οδηγός. Για 26 μήνες δεν έχει απολογηθεί η κατηγορούμενη. Αυτοί οι άνθρωποι που διέπραξαν αυτά τα πράγματα, είναι στο δρόμο σήμερα, με το δίπλωμα τους.

Εμείς είμαστε θετικοί στο νομοσχέδιο, γιατί τουλάχιστον αυτά τα προβλήματα τα λύνει. Τώρα θα μου πεις τα λύνει θεωρητικά; Λέμε αν θα εφαρμοστεί ο νόμος. Από ποιους να εφαρμοστεί; Από τους πολίτες λέμε άγνοια νόμου δεν συγχωρείται, από τις δικαστικές αρχές συγχωρείται; Εν πάση περιπτώσει υπάρχουν τόσοι νόμοι γύρω γύρω, δηλαδή σαν τη λερναία ύδρα είναι το σύστημά μας το ποινικό, που κάνει ο καθένας ότι θέλει εδώ πέρα; Αλλιώς γιατί τα βάζουμε όλα αυτά τα αδικήματα πάλι;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Να επισημάνω εδώ ότι η Ένωση Εισαγγελέων Ελλάδος κλήθηκε και δεν συμμετέχει. Κλήθηκε από ότι με ενημερώνουν οι υπηρεσίες της Βουλής, όπως και η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος και το Ελληνικό Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφοράς του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης. Εκλήθησαν αυτοί οι τρεις φορείς, δεν είναι σήμερα μαζί μας. Θέλω να το επισημάνω, επειδή ειπώθηκαν από τον κ. Κουβίδη κάποια στοιχεία και επισημάνσεις. Οφείλω, λοιπόν, να κάνω και εγώ αυτή την επισήμανση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΒΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα» (SOSTE)**): Συγνώμη, κύριε Πρόεδρε, αλλά επειδή αυτοί που παίρνουν τις αποφάσεις για τις ζωές μας....

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Πιστεύω ότι θα πάρουν τα πρακτικά να δούνε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΒΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα» (SOSTE)**): Ναι θα πάρουν τα πρακτικά. Κάποτε θα πρέπει να συζητήσουμε όλοι μαζί. Παλιά το Υπουργείο Μεταφορών εφαρμόζε αυτή την τακτική. Δηλαδή, συζητούσαμε όλοι οι φορείς, επειδή έτυχε να είμαι και στο ΕΚΑΒ μια περίοδο, γινόταν συσκέψεις και ήταν το ΕΚΑΒ, ήταν η πυροσβεστική, ήταν η τροχαία, ερχόταν και το Μεταφορών. Το Μεταφορών δεν μιλούσε ποτέ, γιατί αυτό έπαιρνε τις αποφάσεις. Λέγαμε εμείς όλο ωραίες ιδέες και τελικά στην πράξη, μια ομάδα γραφειοκρατική, γιατί αυτοί είναι που άρχουν παντού, έκανε ότι ήθελε.

Τώρα, καλέσατε την Ένωση Εισαγγελέων. Δεν έρχονται έτσι.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Πιστεύω πάντως ότι οι επισημάνσεις σας και οι καταγγελίες σας....

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΒΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Πανελλήνιου Συλλόγου «SOS Τροχαία Εγκλήματα» (SOSTE)**): Μα οι καταγγελίες μας έχουν πάει και στον Άρειο Πάγο. Και η δίκη της κοπέλας, που το βαφτίζει τώρα πλημμέλημα και αμέλεια, είναι στις 23 Ιουνίου και θα μπλέξουμε πάλι σε ένα κύκλο, να ζητάμε εμείς από το δικαστήριο να κηρύξει τον εαυτό του αναρμόδιο. Και αν το κάνει, που είναι μία στις χίλιες, να πάει τρία - τέσσερα χρόνια πάλι πίσω η υπόθεση. Ξέρετε τι σημαίνει για έναν άνθρωπο που έχει θάψει το παιδί του; Ακόμα δεν έχει προλάβει να κλάψει, να τρέχει όλη μέρα στα δικαστήρια, να διεκδικεί να αποδώσει μια κατηγορία; Θέλουμε να κλείνει αυτό το θέμα γρήγορα, για να ησυχάσουμε και εμείς. Να μπορούμε να πενθήσουμε. Έλεος, δηλαδή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Πάντως οι διαδικασίες ήταν οι προβλεπόμενες από τις υπηρεσίες της Βουλής, για τις προσκλήσεις των εκπροσώπων των συγκεκριμένων φορέων, μεταξύ των οποίων και η Ένωση Εισαγγελέων Ελλάδος. Ευχαριστώ πολύ.

Θα προχωρήσουμε στο κύριο Αθανάσιο Τσιάνο, από τον σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Πιθανό να μπορούσε να κλείσει σήμερα η συνεδρίαση, μετά την τελευταία ομιλία, που ήταν καταπληκτική και σας συγχαίρω πραγματικά.

Αναφέρθηκαν πολύ βασικά στοιχεία, που έχουν να κάνουν με τις γνωστές παθογένειες του κράτους. Ενώ γνωρίζουμε και έχουμε οδικά δίκτυα που συμβαίνουν ατυχήματα, γνωρίζουμε συμπεριφορές κτλ, πράγματα τα οποία θα μπορούσαν να λυθούν, γιατί τα ατυχήματα είναι προβλέψιμα, ξέρουμε τι ώρες γίνονται, πότε γίνονται, δεν λαμβάνονται μέτρα.

Δεν είναι ότι οι πολιτικοί δεν θέλουν. Οι πολιτικοί συνήθως δείχνουν μία ευαισθησία. Είναι ότι λείπουν όλοι αυτοί οι μηχανισμοί από κάτω και ποτέ δεν μπήκε η οδική ασφάλεια σαν πρώτη προτεραιότητα, όπως αντίστοιχα είχαμε τον covid.

Να απαντήσω τώρα σε κάποιες ερωτήσεις.

Ο κ. Νικολαϊδης αναφέρθηκε στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, την εκπαίδευση, την επικοινωνιακή πολιτική, αν παίζουν ρόλο. Προφανώς και παίζουν ρόλο. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι ένα κανονιστικό πλαίσιο όμως, δεν ρυθμίζει άλλου είδους θέματα. Η οδική ασφάλεια παρόλα αυτά δεν αφορά ένα Υπουργείο. Χρειάζεται μία επιτελική παρακολούθηση και διαχείριση. Είναι θέμα πολλών Υπουργείων.

Αν θα βοηθήσει το παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας. Θα βοηθήσει σημαντικά γιατί θα βλέπουμε με μεγαλύτερη ακρίβεια και σήμερα ακόμα και οι παραβάσεις αυτές που γίνονται και τα ατυχήματα που γίνονται στο φύλλο των ατυχημάτων δεν χωροθετούνται σωστά. Δηλαδή και από τα στοιχεία ατυχημάτων τα οποία παίρνουμε εμείς κάποια μπορούμε να τα δούμε και να έχουν γίνει, κάποια να έχουν γίνει 20 χλμ μακριά. Γι΄αυτό ζητάμε και αυτή την ψηφιοποίηση και στις κλήσεις και στα ατυχήματα. Εκτός από το παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας προφανώς θα βοηθούσε και ένας μητροπολιτικός φορέας μεταφορών που το φωνάζουμε και αυτό πολλά έτη διαχρονικά.

Το εθνικό ταμείο οδικής ασφάλειας, τα πρόστιμα από τις παραβάσεις να μπορούν να κατανέμονται και στους δήμους για έργα οδικής ασφάλειας και στις περιφέρειες αλλά και στην τροχαία και στο Υπουργείο για να λαμβάνονται όμως μέτρα οδικής ασφάλειας. Να μην πάνε σε άλλου είδους μέτρα.

Η κυρία Πέρκα, σε σχέση με τα ηλεκτρικά ταξί αν συμφωνούμε. Εμείς προτείναμε να μπει ένα χρονικό όριο λήξης του μέτρου στα τρία χρόνια. Γενικά σαν Σύλλογος είμαστε υπέρ να λαμβάνονται μέτρα με περιβαλλοντικά κριτήρια. Σε αυτό πρέπει να λαμβάνουμε υπόψιν και την οικονομική δυνατότητα του κόσμου αλλά γενικά πρέπει να λαμβάνονται μέτρα και με κυκλοφοριακά και με περιβαλλοντικά κριτήρια.

Η αναμονή των μοτοσικλετών στις πεζοδιαβάσεις. Ευτυχώς έχουμε σε αυτό τον Κώδικα θεσμοθετήσει ουσιαστικά και ήταν και πρόταση του Συλλόγου, τη ζώνη πίσω από την πεζοδιάβαση έτσι ώστε να μην κάθεται η μοτοσυκλέτα πάνω στην πεζοδιάβαση και δημιουργεί θέματα. Θα πρέπει όμως και αυτό ισχύει και για τα 30 χιλιόμετρα την ώρα οι δήμοι και οι περιφέρειες να τρέξουν και να τα εφαρμόσουν αυτά και το Υπουργείο προφανώς θα πρέπει να βγάλει κονδύλια. Αυτό που είπαμε και είναι πάρα πολύ σημαντικό είναι ότι θα πρέπει να μειωθούν οι γραφειοκρατικοί χρόνοι αναθέσεων, εγκρίσεων των μελετών.

Απαγόρευση για zero αλκοόλ. Όντως έχουν προχωρήσει κάποιες χώρες. Νομίζω ότι εκεί θα φτάσουμε και εμείς αργά ή γρήγορα. Έχουν γίνει κάποια βήματα τώρα με το 0,2 για τους νέους οδηγούς και για τους επαγγελματίες. Νομίζω ότι βήμα βήμα θα πρέπει να φτάσουμε εκεί. Θα μπορούσαμε να το βάλουμε και τώρα αυτό είναι αλήθεια.

Για να το κάνουμε όμως αυτό χρειάζεται ένα παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας να ξέρουμε ποια είναι τα ατυχήματα και με πόσο αλκοόλ γίνονται. Να έχουμε μια καλύτερη επιτήρηση που δυστυχώς δεν την έχουμε. Αν είχαμε αυτό το παρατηρητήριο οδικής ασφάλειας θα μπορούσαμε να λάβουμε και κάποια άλλα μέτρα πιο τεκμηριωμένα.

Αν χρειάζονται συνοδά μέτρα για τα 30 χλμ/ώρα. Προφανώς είναι και στις θέσεις του Συλλόγου και έχουμε πει ακριβώς και ποια είναι τα συνοδά μέτρα.

Ποδήλατα σε λεωφορειολωρίδες. Υπάρχουν τεχνικές προδιαγραφές που θέτουν κάποια κριτήρια ανάλογα με τη συχνότητα των λεωφορείων, την κλίση του δρόμου κ.λπ.. Η αλήθεια είναι ότι δεν είναι κάτι το οποίο το συστήνουμε για τις κεντρικές αρτηρίες γιατί και το οδόστρωμα παρουσιάζει προβλήματα και είναι επικίνδυνο.

Παρ’ όλα αυτά, το ποδήλατο δεν απαγορεύεται να κινηθεί στη μεσαία ή στην αριστερή λωρίδα, για παράδειγμα σ’ έναν κεντρικό άξονα, άρα γιατί να το απαγορεύσουμε στη δεξιά λωρίδα. Κι αυτό όμως υπό όρους και υπό τις προδιαγραφές που υπάρχουν, ανάλογα και με τις συχνότητες και με τις ταχύτητες που βλέπουμε.

Μια ερώτηση ήταν, αν υπάρχει κίνδυνος για τους πεζούς, οι οποίοι είναι στο δρόμο και θέλουν να σταματήσουν ένα ταξί. Προφανώς και οποιοσδήποτε είναι πάνω στον δρόμο υπάρχει κίνδυνος. Το ότι δεν υπάρχουν πιάτσες ταξί στην Αττική είναι όχι μια παθογένεια, είναι κάτι από το οποίο θα έπρεπε να ξεκινήσουμε. Γενικά, υπάρχουν πάρα πολλά μέτρα που μπορούν να ληφθούν και σε σχέση με τα ταξί. Εμείς, ως Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων, μετά τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα λεωφορεία θέλουμε να ενθαρρύνουμε τη χρήση των ταξί για πολλούς λόγους, ας μην τους αναφέρουμε τώρα, να γίνει όμως χωρίς να έχουμε επιπτώσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Και τώρα κύριε Υπουργέ σε εσάς για κάτι που είπατε στην τοποθέτησή σας. Είπατε να βάλουμε τα ταξί να κάνουν επιβίβαση και αποβίβαση, θα έχουμε τις κάμερες αργότερα, θα δούμε, θα εξετάσουμε το μετρό και θα λάβουμε συμπεράσματα.

Εμείς λέμε ότι μ’ αυτό «βάζετε το άλογο μπροστά από το κάρο». Πρώτα θα αστυνομεύσετε τις λεωφορειολωρίδες και τους κεντρικούς άξονες, να φύγουν τα παράνομα αυτοκίνητα από τις λεωφορειολωρίδες, που δεν μπορούμε να καταλάβουμε γιατί δεν γίνεται αυτό, δεν είναι και τόσο δύσκολο, ενώ έχει εντατικοποιηθεί η αστυνόμευση τα τελευταία χρόνια και συγχαρητήρια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών):** (ομιλεί εκτός μικροφώνου, μη ακουόμενος) Δεν αλλάζει κάτι, σήμερα απαγορεύεται, έρχονται οι κάμερες, θα συνεχίσει να απαγορεύεται.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κύριε Υπουργέ, αν θέλετε να πείτε κάτι στο μικρόφωνο τουλάχιστον, γιατί δυσκολεύετε τους πρακτικογράφους και δεν θα καταγραφούν στα πρακτικά και θα υπάρχουν οι ερωτήσεις και όχι οι απαντήσεις.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - ΣΕΣ):** Πρώτα να φύγουν τα παράνομα παρκαρισμένα αυτοκίνητα από τις λεωφορειολωρίδες, να μπουν οι κάμερες στα λεωφορεία και μετά να κάνουμε οποιοδήποτε πείραμα θέλετε. Εμείς, ούτως ή άλλως, προτείναμε να υπάρχει μια μελέτη από τον ΟΑΣΑ και να συμμετέχει ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων και άλλοι σε μια επιτροπή παρακολούθησης και να προσπαθήσουμε να δούμε με τεκμηριωμένα στοιχεία τι μπορεί να γίνει.

Εγώ θέλω να σας επισημάνω το εξής, ότι στην περίπτωση που δεν καταφέρει η πολιτεία να κάνει πιο ελκυστικά τα μέσα μαζικής μεταφοράς, γιατί αυτός είναι ο στόχος, τότε να είστε σίγουροι ότι η Αττική κυκλοφοριακά θα σβήσει, κάποιος θα πρέπει να πάρει την ευθύνη για τα μέτρα τα οποία λαμβάνονται, και αυτό δεν είναι εκτίμηση, είναι γεγονός, δηλαδή αυτό το ζούμε τώρα. Δεδομένου ότι υποβαθμίστηκαν σημαντικά τα μέσα μαζικής μεταφοράς κατά την οικονομική κρίση, βλέπουμε και τα κυκλοφοριακά προβλήματα τα οποία έχουν δημιουργηθεί και θα αυξάνονται, γιατί οι μετακινήσεις όσο έχουμε ανάπτυξη θα αυξάνονται. Γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια αυτή τη στιγμή από τον ΟΑΣΑ με νέα λεωφορεία, γίνεται το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, που μπορεί να έχει και νέες λεωφορειολωρίδες, νέα μέτρα, νέα κυκλοφοριακή οργάνωση στις κεντρικές αρτηρίες, ας περιμένουμε να τελειώσει και αυτό το στρατηγικό σχέδιο και να ληφθούν μέτρα. Αυτά από εμένα, οτιδήποτε θέλετε, είμαστε στη διάθεσή σας.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Να πω, επειδή αναφερθήκατε και στη χρήση του ποδηλάτου, ότι είχε κληθεί η κυρία Ψαρουδάκη, εκπρόσωπος του Συλλόγου «Φίλοι των Ποδηλάτων», αλλά δεν μπόρεσε να έλθει.

Επίσης, θέλω να πω, σχετικά με αυτά που είπε ο κ. Κουβίδης, που είναι πολύ σημαντικές επισημάνσεις και καταγγελίες και μας αγγίζουν όλους τους συναδέλφους και κάθε πολίτη βεβαίως που ακούει αυτές τις καταγγελίες, ότι με πρωτοβουλία του Προεδρείου τα πρακτικά, ειδικά το δικό σας κομμάτι, θα το στείλουμε με διαβιβαστικό, με email, στο email της Εισαγγελίας, που στείλαμε και την πρόσκληση και καλέσαμε την Ένωση Εισαγγελέων να βρίσκεται στον διάλογο, στην ακρόαση των φορέων.

Επομένως, τις καταγγελίες σας -και με πρωτοβουλία του Προεδρείου- θα τις στείλουμε άμεσα, μόλις γίνει η απομαγνητοφώνηση των Πρακτικών, στην Υπηρεσία που στείλαμε και την πρόσκληση.

Τώρα, το λόγο έχει ο κ. Μαυρίδης. Ορίστε.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΥΡΙΔΗΣ (Γενικός Γραμματέας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμε Πρόεδρε, αγαπητέ Υπουργέ, κυρίες και κύριοι θα πάρω λίγο το έναυσμα από τον κύριο Δελβερούδη, για να απαντήσω στις ερωτήσεις που έθεσε. Να σάς πω ότι είμαι και εκπρόσωπος Θεσσαλονίκης και θα σάς εξηγήσω γιατί το λέω, στη συνέχεια.

Ο κ. Δελβερούδης ρώτησε τι επιπτώσεις θα έχει η απαγόρευση των ταξί στις λωρίδες. Κατ’ αρχάς θα ξεκινήσω από το εξής, για να ξέρετε. Εμείς θέλουμε και τα ταξί και τα λεωφορεία να κινούνται αρμονικά, μέσα σε μία άδεια λεωφορειογραμμή και να εξυπηρετούμε όχι μόνο -που είναι και προτεραιότητα και καλά κάνατε και ξεκινήσατε έτσι- ΑμεΑ, νεφροπαθείς, παθόντες, άρρωστους και όλους τους υπόλοιπους. Θέλουμε όλα τα ταξί να κινηθούν, σταδιακά, μέσα σε ένα σωστό λεωφορειόδρομο που θα έχει κανόνες και ο ένας θα σέβεται τον άλλον.

Και γιατί ανέφερα τη Θεσσαλονίκη. Μπορεί οι συγκοινωνιολόγοι να έχουν πολλά πτυχία και γνώσεις, αλλά η γνώση η δική μας είναι το «πανεπιστήμιο του δρόμου» επί 31 χρόνια. Και η Θεσσαλονίκη έχει αποδείξει περίτρανα ότι είναι μια μελέτη. Τι εννοώ. Είμαστε, 18 χρόνια, τα ταξί της Θεσσαλονίκης -2.000 ταξί- μέσα στους λεωφορειόδρομους. Μικρή σχετικά πόλη, το ένα πέμπτο ή ένα έκτο της Αθήνας. Δυο χιλιάδες ταξί, τα οποία κινούνται.

Και οι εισηγήσεις και του ΟΣΕΘ, κύριε Σπηλιόπουλε, και του ΟΑΣΘ και του ΙΜΕΤ - του Ινστιτούτου Μεταφορών που είναι συγκοινωνιολόγοι- και του Δημάρχου και της Περιφερειάρχου και όλων των τοπικών παραγόντων και των βουλευτών της Θεσσαλονίκης, είναι υπέρ του ταξί. Και πρώτος που θα γκρινιάξει αν βγει το ταξί ή πάει σε κάποια άλλη συνθήκη, θα είναι ο επιβάτης της Θεσσαλονίκης, ο οποίος σέβεται, κινείται γρήγορα, δεν παίρνει το Ι.Χ. του, αλλά παίρνει το ταξί του, παίρνει το λεωφορείο του και πηγαίνει γρήγορα, μέσα από μία λεωφορειογραμμή, η οποία έχει ένα σεβασμό σε όλα τα μέσα που κινούνται εκεί.

Και έχουν εκπαιδευτεί, για να σάς πω την αλήθεια, και οι επιβάτες. Δεν μάς σταματάνε πλέον και δεν σταματάμε κι εμείς όπου να ‘ναι. Εκείνοι περιμένουν στις ειδικές εσοχές και σταματάμε και εμείς στις ειδικές εσοχές. Έτσι, δεν δημιουργείται κανένα πρόβλημα και κανείς δεν γκρινιάζει.

Ηλεκτροκίνηση. Ναι, τα θέλουμε τα ηλεκτρικά ταξί. Η Αθήνα έχει περίπου 13.700, αν δεν κάνω λάθος, οχήματα ταξί και τα ηλεκτρικά είναι κάτω από 100.

Και επειδή ρώτησε ο κ. Δελβερούδης αν στραφούν οι συνάδελφοι, με αυτό το νομοσχέδιο, να μπαίνουν μόνον τα ηλεκτρικά ταξί και έτσι θα πάρουν πολλοί περισσότεροι τώρα ηλεκτρικά ταξί, αυτό το θεωρώ απίθανο. Διότι είχαμε μια εξαιρετικά μεγάλη επιδότηση, που έφθανε στις 22.500 ευρώ για ηλεκτρικά ταξί, επί 2,5 χρόνια και σας είπα τον αριθμό των ταξί που το εκμεταλλεύτηκαν.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι δεν θα υπάρξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και θα συμφωνήσω και ήδη το έχουμε συζητήσει με τον Υπουργό ότι θα πρέπει να πάρει μια παράταση και η ηλεκτροκίνηση στο ταξί. Όχι ότι δεν τη θέλουμε, αλλά δεν είναι εφικτό, αυτήν τη στιγμή, να υπάρξει αλλαγή των οχημάτων ταξί υπό αυτές τις συνθήκες.

Κλείνω για να μην σάς κουράζω. Αν το μέτρο δημιουργήσει επαγγελματικές ή κοινωνικές ανισότητες. Είδατε. Η πρώτη επαγγελματική ανισότητα είναι τα ταξί της Θεσσαλονίκης με της Αθήνας. Δημιουργήθηκε η κοινωνική ανισότητα, αλλά είναι διαφορετικές συνθήκες.

Πολύ ομαλά, μπορούμε από εδώ και πέρα, με τους συγκοινωνιολόγους, κάνοντας μια αρχή αυτή τη στιγμή, να μπουν όλα τα ταξί, αρμονικά, μέσα στις λεωφορειογραμμές.

Σας ευχαριστώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να ρωτήσω κάτι τον κ. Μαυρίδη; Όντως όλοι οι φορείς ο, ΟΣΕΘ, ο ΟΑΣΘ, Δήμος, Περιφέρεια κλπ. συμφωνούν. Τους επιβάτες των λεωφορείων τους ρωτήσατε;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΥΡΙΔΗΣ (Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)):** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν χρειάζεται να ρωτήσετε τους βασικούς ευνοούμενος από ένα τέτοιο μέτρο;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΑΥΡΙΔΗΣ (Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)):** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θέλει διερεύνηση αυτό.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η κυρία Βιδάλη.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΒΙΔΑΛΗ (Διευθύντρια του Συνδέσμου Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεων Αυτοκινήτων Ελλάδας (ΣΤΕΕΑΕ)):** Στην ερώτηση που ήταν για τις «γουρούνες». Εμείς είμαστε Σύνδεσμος Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων αλλά έχουμε γνώση και για τις «γουρούνες» διότι είναι πάρα πολλοί εκείνοι οι οποίοι απορούν και μας ρωτάνε με τι δίπλωμα μπορούν να οδηγήσουν μια «γουρούνα». Στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Μεταφορών στις άδειες οδήγησης είναι αναρτημένα ακριβώς αναλόγως με τον κυβισμό του οχήματος, του ελαφρού τετράκυκλου οχήματος, τι δίπλωμα οδήγησης πρέπει να έχεις.

Αυτό όμως το οποίο, δυστυχώς, συμβαίνει είναι ότι τα οχήματα αυτά από κατασκευής τους είναι οχήματα για οδήγηση εκτός δρόμου ασφάλτου. Δηλαδή, είναι για αγροτικούς δρόμους, είναι για την άμμο και λόγω ακριβώς της χρήσης τους που έχουν κατασκευαστεί γι’ αυτό το λόγο, δεν έχουν την ίδια σταθερότητα που έχει ένα οποιοδήποτε άλλο όχημα στην άσφαλτο. Με αποτέλεσμα να επηρεάζονται και από τις καιρικές συνθήκες όταν υπάρχει, για παράδειγμα, δυνατός αέρας και να είναι επικίνδυνο να οδηγηθούν, συν τοις άλλοις, επειδή έχουν χαμηλή ταχύτητα και μεγάλο όγκο σχετικά, δηλαδή, για να προσπεράσεις μια «γουρούνα» πρέπει να βγαίνει στο αντίθετο ρεύμα σε …. κυκλοφορίας ή …. Επίσης, εάν όλοι οι τουρίστες …. γιατί ίσως έτσι όλα να πάνε καλύτερα ελληνικό καλοκαίρι είναι είτε μεθυσμένοι… φαινόμενα τέτοια και πάρα πολλά ατυχήματα τα οποία έχουν σε συμβεί και σε άλλους οδηγούς αλλά και στους ίδιους. Η Ευρώπη γι’ αυτό το λόγο επιτρέπει μόνο με δίπλωμα οδήγησης δικύκλου να οδηγούνται οι «γουρούνες» και σε εκτός δρόμου διαδρομές… όπως είναι εδώ.

Το δεύτερο θέμα, επειδή δεν άκουσα κάποιον να απαντήσει σ’ αυτό ήταν για τον όγκο των αυτοκινούμενων τροχόσπιτων των οποίων ουσιαστικά βάσει της τελευταίας απόφασης του Υπουργείου Τουρισμού έχουν σαν αποτέλεσμα να μην έρχονται, να μην προτιμούν τη χώρα. Η εικόνα που έχουμε δώσει, η πληροφορία που μου έχουν δώσει οι αντίστοιχες επιχειρήσεις του κλάδου είναι ότι περίπου 30.000 οχήματα δεν θα έρχονται πλέον στην Ελλάδα.

Είναι γεγονός ότι και το Υπουργείο Τουρισμού δεν κατέληξε εννοώ έτσι αυθαίρετα σε μια απόφαση. Είναι γεγονός ότι γίνεται κατάχρηση χώρων στάθμευσης όπου υπάρχουν μέσα στον αστικό ιστό από τέτοιου είδους οχήματα. Όμως πρέπει να αναρωτηθούμε γιατί γίνεται αυτό. Διότι δυστυχώς δεν υπάρχει πρόβλεψη ειδικού χώρου για αυτού του είδους τα οχήματα τα οποία καταλαβαίνετε ότι έχουν και έναν ιδιαίτερο όγκο. Σε πρόσφατο ταξίδι μου κιόλας που έκανα και πέρασα από την Εγνατία Οδό, γιατί σκεφτόμουν ότι κάποιος οποίος έρχεται από πάνω από τα σύνορα και κατεβαίνει με το τροχόσπιτό του και θέλει να πάει στην Πάτρα, δεν έχει μέρος να σταματήσει. Δεν υπάρχει ούτε για να σταθμεύσει.

Όχι μόνο αυτό. Στην Εγνατία, μάλιστα, δεν βρήκα και εγώ σε κανονικό όχημα να υπάρχει μέρος στάθμευσης. Δηλαδή, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τις συνθήκες που υπάρχουν εάν μπορούμε να κάνουμε κάποιες επεμβάσεις πάνω στις υποδομές σε συγκεκριμένες οδούς και σε συγκεκριμένους εθνικούς δρόμους ώστε να διευκολύνουμε να φτάνουμε στον προορισμό τους τα αυτοκινούμενα και να υπάρχει και μέριμνα για το πού θα σταματήσουμε.

Ένα άλλο ερώτημα πάλι που ειπώθηκε, ήταν αν η αφαίρεση των πινακίδων είναι αποτελεσματική για τις παραβάσεις. Η αφαίρεση των πινακίδων, αν είναι για παράδειγμα μία παράβαση στάθμευσης, μπορεί πάρα πολύ εύκολα πλέον λόγω της ψηφιακής αναβάθμισης που υπάρχει και της πληροφόρησης και στην αστυνομία, να ελέγξουν τον αριθμό κυκλοφορίας και να βρουν ποιος είναι ο κάτοχος του οχήματος.

Για εμάς, για τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, σε λίγο θα τεθεί σε εφαρμογή το ψηφιακό πελατολόγιο και θα μπορούν να ελέγχουν αν βάσει πινακίδας αυτό το όχημα είναι ενοικιαζόμενο, οπότε δεν υπάρχει η ανάγκη αφαίρεσης των πινακίδων. Όμως έχουμε και τις περιπτώσεις ξένων πινακίδων, που μπορεί παράνομα να εισέρχονται στη χώρα και εκεί πρέπει να το δούμε λίγο διαφορετικά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ(Προεδρεύων των Επιτροπών**): Το λόγο έχει ο κ. Κακαδιάρης.

**ΘΩΜΑΣ ΚΑΚΑΔΙΑΡΗΣ(Διευθυντής Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων του Ελληνικού Ινστιτούτου Μοτοσυκλέτας "Μοτοθέσις" της Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας Ελλάδος (ΜΟΤΟΕ))**: Έγινε αναφορά στη μελέτη για το κράνος από τον κ. Ξανθόπουλο. Η μελέτη στο σύνολό της είναι ήδη στο mail του κ. Ξανθόπουλου, όπως και περίληψη της μελέτης. Θα σας πω τι αφορά η μελέτη αυτή. Απαντά στην ερώτηση γιατί αποτύχαμε ως κοινωνία και ως πολιτεία να πείσουμε ενάμιση εκατομμύριο και πλέον μοτοσυκλετιστές της χώρας μας να φοράνε εξοπλισμό προστασίας και ειδικά το κράνος από το 1992 που έγινε υποχρεωτικό μέχρι σήμερα. Εξετάζει τις πεποιθήσεις, την πληροφόρηση, μελετά τις λανθασμένες αντιλήψεις και καταλήγει σε προτάσεις για το πώς αυτό μπορεί να το αντιστρέψουμε και να έχουμε τα αποτελέσματα που θέλουμε, δηλαδή περισσότερη προσωπική ασφάλεια. Θα θυμίσω εδώ σε όσους παρακολουθούν ότι η Ελλάδα βρίσκεται στο κλαμπ των χωρών over 1 million, που σημαίνει ότι είμαστε παρά το μέγεθός μας, μία από τις 10 χώρες της Ευρώπης που έχουμε πάνω από ένα εκατομμύριο μοτοσικλετιστές στον δρόμο.

Η λογική «έλα μωρέ αυτά τα μηχανάκια τώρα» και ό,τι συνεπάγεται αυτή μαζί με την περιφρόνηση που υπάρχει σε πολλά επίπεδα, πρέπει να εξεταστεί ως παράγοντας αρνητικός για την ασφάλεια. Πρέπει να δούμε λίγο περισσότερο τα θέματα εκπαίδευσης, κυρίως εξετάσεων που είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο και να δούμε πώς μπορούμε όλους αυτούς τους ανθρώπους που είναι κατά κανόνα ενεργός πληθυσμός - θυμίζω για παράδειγμα ειδικά θέματα όπως γίνεται χρήση της κατηγορίας α΄ για επαγγελματικούς λόγους ενώ δεν υπάρχει επαγγελματικό δίπλωμα α΄- πώς οι άνθρωποι θα εκπαιδευτούν καλύτερα και θα κάνουν τη δουλειά τους καλύτερα αλλά θα μετακινηθούν και με περισσότερη ασφάλεια.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ(Προεδρεύων των Επιτροπών**): Το λόγο έχει ο κ. Ασημακόπουλος.

**ΑΔΑΜ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (μέλος του προσωρινού Δ.Σ. του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω πρώτα από την ερώτηση του κ. Υπουργού, για να δώσουμε μια σαφή τεκμηρίωση για τα μέτρα. Οφείλω να πω, ότι σε όλη την Ευρώπη δεν υπάρχει κανένας περιορισμός στα μέτρα, οπότε ουσιαστικά δεν υπάρχει αυτό σαν στοιχείο να πούμε ένα αυτοκινούμενο είναι 6 ή 6,5 μέτρα, εμείς αυτό που βλέπουμε είναι από το προσπέκτους των εταιρειών, ότι οι εταιρείες που φτιάχνουν 15 αυτοκινούμενα, τα δύο αυτοκινούμενα τρία είναι μέχρι 6 μέτρα και τα υπόλοιπα από 6 μέτρα και πάνω.

Η Ευρώπη, όμως, δεν βάζει περιορισμό μέτρων σε καμία ευρωπαϊκή χώρα. Ακόμα και στις χώρες που έχουν πολύ μεγάλο εσωτερικό πρόβλημα κυκλοφοριακό, απλά δημιουργούν χώρους έξω από το εσωτερικό τους κέντρο για να παρκάρουν τα αυτοκινούμενα με ασφάλεια.

Μπορώ ευχαρίστως να σας δώσω τα προσπέκτους των εταιρειών, για να δείτε, ότι όντως είναι πολύ μικρή μερίδα που είναι 6 μέτρα και κάτω, γιατί μιλάμε για 6 μέτρα και κάτω, δηλαδή, 5,99 μέτρα.

Οπότε αυτά τα αυτοκίνητα είναι πάρα πολύ λίγα, αλλά είμαι πολύ σίγουρος, ότι πολύ πιο εύκολα εσείς με μια αναζήτηση μέσα από το Υπουργείο Μεταφορών στις άδειες που έχουν βγάλει, οι ελληνικές άδειες αυτοκινούμενων που έχουν μέσα τα μέτρα, θα δείτε, ότι κάτω από 6 μέτρα, δηλαδή, το 5,99, πρέπει να είναι το 10 με 20% το πολύ των οχημάτων, όλα τα υπόλοιπα είναι πάνω από 6 μέτρα, άρα, ουσιαστικά τους περιορίζουμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Συγγνώμη που παίρνω το λόγο, κύριε Πρόεδρε, απλά εδώ θέλουμε έναν κώδικα ο οποίος θα είναι και εφαρμόσιμος. Εγώ ζητάω τον διαχωρισμό σε επίπεδο τύπου οχήματος, γι’ αυτό σας ζήτησα μια τεκμηρίωση, γιατί δεν μπορούμε να ζητήσουμε από την Αστυνομία η οποία θα βεβαιώνει τις παραβάσεις να βγαίνει με το μέτρο κάθε φορά και να βλέπει αν είναι 6 ή 6,5 ή 7, χρειάζομαι μία τεκμηρίωση για το όριο το οποίο προτείνεται, να δούμε που τραβάμε τη γραμμή.

**ΑΔΑΜ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (μέλος του προσωρινού Δ.Σ. του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ)):** Κύριε Υπουργέ, συγγνώμη, το μέτρο το βάλατε εσείς, εσείς βάλατε μέχρι 6 μέτρα. Απλά για να το διευκρινίσουμε, δεν υπήρχε περιορισμός μέτρου στην Ελλάδα, εσείς το βάλατε στο νομοσχέδιο σήμερα στον καινούργιο Κ.Ο.Κ., ότι θα παρκάρουν τα αυτοκινούμενα μέχρι 6 μέτρα. Άρα, λοιπόν, την μεζούρα θα την έχουν ούτως η άλλως οι Αστυνομικοί σύμφωνα με το μέτρο που έχετε βάλει. Θα πρέπει να μετράνε αν είναι 6,05 ή 5,95.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το μέτρο αυτό ήταν στη διαβούλευση. Εγώ ανοίγω το διάλογο μαζί σας για να βρούμε μια λύση πριν τη ψήφιση του Κ.Ο.Κ.. Εγώ δεν καταλαβαίνω ούτε το 6 ούτε το 7, γι’ αυτό σας ζητώ την τεκμηρίωση, να είμαι σαφής.

**ΑΔΑΜ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (μέλος του προσωρινού Δ.Σ. του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ)):** Το δέχομαι αυτό που λέτε, οπότε θα μπορούσα να πω να μην βάλετε κανέναν περιορισμό στα μέτρα, ας παρκάρουν όλα τα αυτοκινούμενα ελεύθερα. Συμφωνώ απόλυτα μαζί σας, αλλά επειδή βλέπω ότι η διαβούλευση προέκυψε με ένα μέτρο πολύ μικρό, είπα ότι πρέπει τουλάχιστον να πάμε εμείς να πούμε κάτι το οποίο να εξυπηρετεί τη πλειοψηφία των οχημάτων.

Τώρα, όσον αφορά τις επόμενες ερωτήσεις που δέχτηκα με πολλή χαρά από διάφορους βουλευτές εδώ μέσα και σας ευχαριστώ πάρα πολύ, γιατί βλέπω ότι αρχίζει να συζητιέται το θέμα, τα έσοδα που χάνει η ελληνική οικονομία από τα αυτοκινούμενα είναι πάρα πολύ μεγάλα. Δηλαδή, 8 εκατομμύρια οχήματα είναι εν δυνάμει τουρίστες που θέλουν να επισκεφθούν τη χώρα μας καθ’ όλη τη διάρκεια του χρόνου. Με αυτές τις απαγορεύσεις, 30.000 οχήματα, αυτό που είπε και η κυρία Βιδάλη, δεν θα έρθουν φέτος στην Ελλάδα, που κατά μέσο όρο μένουν περίπου ένα μήνα, άρα, τα έσοδα που θα μπορούσαμε να έχουμε αν έρχονταν 100.000 τουρίστες με αυτοκινούμενα και τροχόσπιτα στην Ελλάδα, θα υπερβαίνανε το 1 δις.

Δεν είναι μικρό το νούμερο, γιατί μπορεί να είναι ακόμα περισσότεροι, λέω τώρα, κύριε Υπουργέ.

Θα μου επιτρέψετε, προφανώς, αν είχαμε υποδομές, προφανώς θέλουμε και τη σήμανση για τα αυτοκινούμενα πού πρέπει να παρκάρουν, υπάρχουν και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, προφανώς όμως και στο Κολοσσαίο όταν πας να το δεις έχει πάρκινγκ δίπλα για αυτοκινούμενα, στο Κολοσσαίο δίπλα έχει πάρκινγκ για τα αυτοκινούμενα. Μπορείς να πας να δεις τη Ρώμη με το αυτοκινούμενο, μπορεί να πας στην Κυανή Ακτή με το αυτοκινούμενο, μπορείς να πας παντού σε όλο τον κόσμο με το αυτοκινούμενο, μπορείς να πας στη Σουηδία και ανά 15 χιλιόμετρα έχει θέση να σταματήσει το αυτοκινούμενο να παρκάρει και εμείς στην Ελλάδα τους απαγορεύουμε τη στάθμευση. Δηλαδή, αυτό που ακούμε από όλη την Ευρώπη, δεν συζητάμε για όλα τα υπόλοιπα, μιλάμε μόνο για τη στάθμευση, γιατί στον Κ.Ο.Κ. έχουμε έρθει για τη στάθμευση, σε όλη την Ευρώπη, αυτό που ακούμε από όλους τους φορείς, ένας από τους μεγαλύτερους ασφαλιστικούς φορείς στην Ευρώπη έχει 21 εκατομμύρια μέλη, έβγαλε βιντεάκι στο YouTube που ενημερώνει τους ανθρώπους που έχουν τροχόσπιτα και αυτοκινούμενα μην πάτε στην Ελλάδα γιατί είναι αφιλόξενη.

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΖΑΜΠΕΤΑΣ** **(μέλος του προσωρινού Δ.Σ. του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ)):** Ήθελα να πω συμπληρωματικά στον συνάδελφο, ποινικοποιήσαμε τη στάθμευση. Έχουμε αυτή τη στιγμή ποινικό αδίκημα, υπάρχει Ιταλός επισκέπτης ο οποίος έχει στο YouTube το βιντεάκι του, στο οποίο αναφέρει, ότι η Αστυνομία τον απείλησε, ότι αν δεν μπει μέσα σε χώρο κάμπινγκ θα συλληφθεί. Και λέει, είμαι εγκληματίας, πουλάω ναρκωτικά, πουλάω όπλα; Όχι, στάθμευσα. Ποινικοποιήσαμε τη στάθμευση με το νόμο 5170, που δεν είναι του Υπουργείου Μεταφορών, αλλά με την επιφύλαξη του Κ.Ο.Κ.. Άραγε, επειδή υπάρχει ο Κ.Ο.Κ., θέλαμε να το επισημάνουμε και εμείς.

**ΑΔΑΜ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Μέλος του προσωρινού ΔΣ του Συλλόγου Επαγγελματιών Αυτοκινούμενων Ρυμουλκούμενων Τροχόσπιτων Ελλάδος (ΣΕΑΡΤΕ)):**Γι’ αυτό το λόγο κύριε Υπουργέ ζητήσαμε κιόλας μέσα στον κοκ να μπει ένα ακόμα σημείο που δεν το είχε ούτε ο προηγούμενος ούτε αυτός. Να βάλουμε ότι και στα εκτός κατοικημένης περιοχής ρητά επιτρέπεται η στάθμευση των αυτοκινούμενων και ρυμουλκούμενων τροχοσπίτων. Για ποιο λόγο; Για να κάνουμε πιο εύκολο το έργο και της αστυνομίας για το τι σημαίνει ότι απαγορεύεται αυτός ο άνθρωπος να σταματήσει εδώ. Βεβαίως άμα κάνει εγκατάσταση άμα κάνει camping όλα αυτά που κάνουμε, ναι βεβαίως απαγορεύεται. Αλλά η στάθμευση του είναι κάτι το οποίο είναι λογικό και έχει ίση μεταχείριση όπως έχουν και τα άλλα αυτοκίνητα. Σας ευχαριστώ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):**Σας ευχαριστούμε πολύ. Τον λόγο έχει ο κύριος Δημήτριος Παπαγεωργίου, Τμηματάρχης Τμήματος Συντονισμού και Ε.Ο.Δ. της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Τμηματάρχης Τμήματος Συντονισμού και Ε.Ο.Δ. της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής):** Καλησπέρα σας και από εμένα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Τις απαντήσεις και τις ερωτήσεις συνοπτικά. Σας ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Τμηματάρχης Τμήματος Συντονισμού και Ε.Ο.Δ. της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής):** Όσον αφορά την κατανομή του αστυνομικού προσωπικού αυτή γίνεται με βάση τον επιχειρησιακό σχεδιασμό της ελληνικής αστυνομίας στο σύνολό της δηλαδή αποσπάται και δεν μπορώ να σας απαντήσω εγώ αν γίνονται στο σύνολό της αστυνομίας. Στην παρούσα φάση να σας πω εγώ ότι στην Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής είμαστε 1130 άτομα 1130 αστυνομικοί και το πρώτο εξάμηνο η απόδοσή μας ήταν γύρω στις 177.000 παραβάσεις εκ των οποίων οι πάνω από 5000 ήταν για μέθη. Αυτό δείχνει ότι έχουμε ποιοτική αστυνόμευση και όχι ποσοτική, οπότε φυσικά οι παραπάνω αστυνομικοί αν στελεχωθεί η αστυνομία θα διατεθούν όλοι αυτοί για την περαιτέρω αστυνόμευση και όπως είπα πριν να είναι ποιοτική και όχι ποσοτική.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό μας υπάρχει εξοπλισμός, αλλά θέλουμε και περαιτέρω νεότερο εξοπλισμό επικαιροποιημένο και να ακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις. Η εκπαίδευση του προσωπικού μας είναι διαρκής, συνεχής και το προσωπικό μας είναι άρτια καταρτισμένο έτσι ώστε να κυρώνει παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και να συντάσσει δικογραφίες για τα τροχαία ατυχήματα. Όσον αφορά την ερώτηση σχετικά με την αύξηση των προστίμων αν συμφωνούμε, αυτό που έχουμε να πούμε είναι ότι έχουμε συμμετάσχει στην επιτροπή του κώδικα στη νομοπαρασκευαστική και αυτό που έχει γίνει και έγινε πρόσφατα από όλα τα μέλη της επιτροπής και συμμετέχει και η δικιά μας είναι να γίνει διαβαθμισμός και εξορθολογισμός των προστίμων, έτσι ώστε ανάλογα τις βαρύτητας που έχουν στην οδική ασφάλεια να είναι πιο βαριά τα πρόστιμα και ποινικές και διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα.

Σχετικά με την ερώτησή με τις δικογραφίες με τον 290, δυστυχώς, δεν έχουμε Feedback από τις δικογραφίες που κάνουμε από τα δικαστήρια για την εξέλιξη των δικογραφιών, όμως αυτό μπορώ να σας πω ότι οι δικογραφίες συντάσσονται από το προσωπικό μας και αποτυπώνουν πλήρη τα στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων και το τι του έχει συμβεί έτσι ώστε να αποδοθεί δικαιοσύνη σε κάθε υπαίτιο όσο πιο σαφής και σωστά γίνεται. Για το θέμα αν γίνονται οι παραβάσεις, κάθε παραβάτης ως γνωστόν έχει το δικαίωμα να κάνει παρατηρήσεις και ενστάσεις. Ο Διοικητής κάθε υπηρεσίας εξετάζει την ουσία και τον τύπο της παράβασης είναι ένα δικαίωμα των παραβατών να επιβάλουν τις αντιρρήσεις και στο πλαίσιο αυτό ο Διοικητής η αρχή που κάνει την παράβαση προβαίνει στην ακύρωση της παράβασης. Το αν υπάρχει επαρκής επιχειρησιακή αστυνόμευση κλπ εγώ έχω να σας πω ότι υλοποιούμε και έχουμε εκπονήσει επιχειρησιακό σχεδιασμό συγκεκριμένο κατανεμημένο όπως είπα πριν ποιοτικά και όχι ποσοτικά λόγω των αστυνομικών, δηλαδή πρέπει να υπάρχει ένας αστυνομικός πάνω από όλους μας ούτε μπορεί να μειώσει περαιτέρω τα τροχαία ατυχήματα με την παρουσία 5 αστυνομικών.

Ένας πυλώνας της οδικής ασφάλειας είναι και η τροχαία αστυνόμευση και σε αυτό κάνουμε ότι καλύτερο μπορούμε. Οπότε, ο σχεδιασμός είναι συγκεκριμένος, είναι ταξινομημένος και απλωμένος να το πω έτσι απλά και χρονικά και χωρικά σε σημεία εκείνα τα οποία υπάρχουν και έχουν παρατηρηθεί τροχαία ατυχήματα αυξημένα. Το ίδιο συμβαίνει και με τα τροχαία και με τα αλκοτέστ δηλαδή έξω από νυχτερινά καταστήματα σε σημεία και σε ώρες που έχουμε κίνηση που έχουμε διαπιστωμένη κίνηση ανθρώπων οδηγών οι οποίοι είναι υπό την επήρεια μέθης.

To αυτό συμβαίνει και με το θέμα των παραβάσεων. Μια ερώτηση σχετικά με το Κολωνάκι, με την περιοχή του Κολωνακίου, με τις σταθμεύσεις και τα προβλήματα που υπάρχουνε. Εμείς σαν Τροχαία, το τελευταίο διάστημα όπως έχετε διαπιστώσει και όλοι σας έχουμε ρίξει ιδιαίτερη βαρύτητα στην περιοχή του Κολωνακίου, τα αποτελέσματα τα βλέπουμε όλοι μας.

Περαιτέρω τεχνικές παρεμβάσεις θα πρέπει να γίνουν από τον δήμο. Δηλαδή, κολωνάκια ή τεχνικά μέσα για να αποτρέψουν τη στάθμευση, αποτελεί αρμοδιότητα του δήμου.

Προτελευταία απάντηση είναι το θέμα των υποτροπών. Έχουμε να πούμε ότι υπάρχει ψηφιακό σύστημα καταχώρισης των παραβάσεων ψηφιακά στην περιοχή του Δήμου Αθηναίων και στην περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης ,εφαρμόζεται η ψηφιακή κλήση σε πιλοτικό στάδιο, με πολύ καλά αποτελέσματα. Απλώς αυτό που έχουμε διαπιστώσει, είναι ότι κολλάει στο γεγονός ότι οι Έλληνες οδηγοί παραβάτες, δεν έχουν ενεργοποιημένο το Μητρώο το ψηφιακό τους, οπότε δεν μπορεί να τους πάει κλήση. Αυτό όμως σταδιακά, είναι θέμα μετάβασης και του πληθυσμού, αλλά και των αστυνομικών.

Κατά τα λοιπά, η καταχώρηση γίνεται από τη φυσική κλίση από το έντυπο που γίνεται στο γραφείο, οπότε άμεσα επικαιροποιεί το ψηφιακό σύστημα για την υποτροπή, οπότε η Επιτροπή, θα παρακολουθείται και παρακολουθείται από την Ελληνική Αστυνομία.

Φυσικά, κάθε εξέλιξη είναι δεκτή και βρισκόμαστε ήδη στο στάδιο της περαιτέρω επικαιροποίησης και με τον κώδικα τον νέο που είναι να ψηφιστεί θα πρέπει να τροποποιηθούν όλα τα ψηφιακά για να λειτουργήσει παραπέρα το σύστημα.

Τέλος για τα πατίνια, όπως είπα πριν και σχετικά στο πλαίσιο του σχεδιασμού μας, έχουμε το θέμα των (ΕΠΗΟ),των πατινιών, δηλαδή, κάνουμε και έλεγχο στοχευμένο για πατίνια, είναι ένα νέο μέσο, που έχει μπει στην κυκλοφορία. Πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους και τους οδηγούς, αλλά και αυτούς που κινούνται με τα πατίνια, ότι πέρασε όμως ο ένας τον άλλον. Εμείς σαν Τροχαία, ελέγχουμε και τους μεν και τους δεν, για να μην έχουμε τροχαία ατυχήματα. Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε κ.Παπαγεωργίου.Τον λόγο έχει ο κ. ΕυθύμιοςΛυμπερόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστικών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ).

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής):** Κατά πρώτον, επειδή έχουν γίνει πολλές ερωτήσεις, άμα ξεχάσω καμιά θα ήθελα να απευθυνθώ στον κ. Σενετάκη. Δεν σας ξέρω, γιατί ξέρω όλη τη Νέα Δημοκρατία, εσείς είσαστε νέος. Εσύ είσαι με την νεοφιλελεύθερη απόφασή σου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Στο θέμα μας κ.Λυμπερόπουλε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής):** Απαντάω. Το 2000 ο κ. Κώστας Καραμανλής, ο κ. Μεϊμαράκης και ο κ. Θεόδωρος Κασίμης, βγάλανε ένα πρόγραμμα όπου το στέλνανε σε όλους τους ταξιτζήδες της χώρας, σε κάθε εκλογές. Ακούστε λοιπόν, για να καταλάβετε τι έλεγε.

Το έμφορτο ταξί, πρέπει να μπαίνει μέσα στις λωρίδες, μέσα σε λωρίδες και να μην μπορεί να σταματήσει οπουδήποτε παρά μόνο στις εσοχές ή στρίβοντας δεξιά στην πρώτη κάθετο δρόμο.

Γιατί όμως;

Για να εξυπηρετεί γρηγορότερα, ανετότερα και πάνω από όλα οικονομικότερα, τον πολίτη. Γιατί, πολλαπλασιάζεται η μεταφορά του εκτός λωρίδας, σε μεγάλο κόστος, οπότε αποτρέπει τη χρησιμοποίηση στους …. ανθρώπους που έχουν ανάγκη να μεταφερθούν με το ταξί, στη λεωφορειολωρίδα, δεν ξέρω γιατί έχουμε αλλάξει τώρα;

Γιατί έχετε αλλάξει;

Γιατί εγώ, δεν είμαι σε κόμματα τώρα, δεν έχω αλλάξει, η Νέα Δημοκρατία που έχετε πάει σαν Κυβέρνηση. Και σας το λέω κύριε Υπουργέ, γιατί πολλοί βουλευτές μιλάνε μαζί μου και υπουργοί και ιστορίες, διαφωνούν με αυτό που προτείνετε εσείς, αλλά δεν έχει σημασία αν διαφωνούν, σημασία έχει ότι θα περάσει το δικό σας.

Εμείς λοιπόν, λέμε ότι δεν υπάρχει περίπτωση να συμφωνήσουμε, αλλά μπορεί να σας πείσουμε με τον διάλογο, άμα δεν σας πείσουμε, ο καθένας αναλαμβάνει τις ευθύνες του και εγώ απέναντι στον κλάδο μου και εσείς απέναντι στην κοινωνία. Δεν μπορεί με τεχνάσματα, να θέλετε να κάνετε μία υποτροπή να συνεργαστείτε με το συνδικάτο, μην το φοβόσαστε, δεν υπάρχει τίποτα φόβος μεταξύ μας. Το λέω ειλικρινά, με ξέρει όλη η Ελλάδα 40 χρόνια, και μόνοι σας το είπατε ότι μπορώ να μιλάω με δημοσιογράφους. Αν δεν πούλαγε ο λόγος του Λυμπερόπουλου, κανένας δημοσιογράφος δεν θα ζήταγε συνεντεύξεις, σας το λέω. Κάτι λέει σωστό, κάτι λέει. Δυστυχώς, εμένα παίρνουν οι δημοσιογράφοι και αυτό θέλετε να καταγγείλετε;

Δεν έχω τίποτα άλλο, εγώ θέλω συνεργασία λοιπόν. Δεν είναι μόνο αυτό το πρόβλημα οι λωρίδες με τους επιβάτες και αν θα εξυπηρετήσουν ή όχι. Έρχονται πολλά - πολλά από πίσω που εγώ να πω, δεν τα ξέρατε ή δεν σας τα λένε. Ετοιμάζονται, πολύ - πολύ οι μεγάλες πολυεθνικές γιατί …. Ορίστε;

Τι ετοιμάζονται;

Δεν υπάρχει Υπουργός που πέρασε μέχρι και τον κ. Οικονόμου, που από το πρωί μέχρι το βράδυ η Umber, η Beat και η Bolt τώρα του κ. Θωμά πως τον λένε του κ. Βαρβιτσιώτη που την έχει αναλάβει για διαφημιστικούς λόγους, πού να εφαρμόζουν το νόμο. Και ξέρω πολύ καλά, ότι δεν τον εφαρμόζουν το νόμο πέρα ότι κλέβοντας το κράτος, δεν θέλατε να συζητήσετε και να φτάνει ο κ. Πιτσιλής που τον εισηγήθηκε, γιατί δεν τον εισηγήθηκε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2019 και ψηφίστηκε και να φτάνει να λέει σε επίσκεψή μας στους διευθυντές του, γιατί δεν το έχουμε εφαρμόσει εν ενεργεία;

Προσέξτε, κλέβουνε και καθηλοποιούν έναν κλάδο. Δεν θέλετε να συνεργαστούμε σε αυτό;

Θα σας το αποδείξω. Κλέβουνε, δεν εφαρμόζουν το νόμο και καθ΄ ολοκλήρου ένα κλάδο. Δεν έχουμε διάθεση αντιπαράθεσης, είναι επί της ουσίας αυτό που έχουμε ως κόντρα, λύστε τα αυτά, και θα δείτε ότι δεν είμαστε απέναντι σας. Αλλά, όταν έχουμε κάποιες αρχές και αξίες που φάγαμε ξύλο για όλα αυτά τα πράγματα, που μας κυνηγήσανε, που τρομάξαμε να φτιάξουμε έναν νόμο, που έγινε σε όλη την Ευρώπη, με ελλείψεις ήθελε και άλλα συμπληρώματα, αλλά τον καλύτερο και σώσαμε τα ταξί. Πήγανε το 2018, όλα τα Ι.Χ. και η Umber, φύγανε από τη χώρα και δεν εφαρμόστηκε μετά. Δεν πρέπει να το συζητήσουμε;

Εμάς ενδιαφέρει, η ζωή μας. Δεν το λέω γιατί μόνο που δεν το καταλαβαίνουμε, εμάς ετοιμάζει να μας φάνε, το έχουνε κάνει παντού. Δεν πρέπει να υπερασπιστούμε τη ζωή μας;

Έκκληση σας κάνω, καθήστε να συζητήσουμε, δεν έχω τίποτα - μα τίποτα. Έχω ανάγκη να συζητήσω και να υπερασπιστώ αυτόν τον άνθρωπο που φεύγει το πρωί να μεταφέρει κόσμο, τον δημόσιο υπάλληλο αμισθί, αυτός είναι ο ταξιτζής, που δεν παίρνει μισθό, δεν είναι ΚΤΕΛ, δεν είναι Αστικά λεωφορεία, έχει ανάγκη να διασφαλίσει το μέλλον. Ένα νόμο έχουμε φτιάξει τα τελευταία χρόνια και αυτό το έφτιαξε ο κ. Βερελής το 2003 και το ψήφισε και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ, 220 ψήφους.

Γιατί, τότε συνεργαστήκαμε, εγώ ήμουνα Γραμματέας Μεταφορών τότε και έπεισα τον κ. Καραμανλή με ένα νομοσχέδιο που προϋπήρχε από τον Παναγή Παπαληγούρα, που το έφερα και κάτσαμε το συζητήσαμε και ο Νίκος ο Αγγελόπουλος τότε υπεύθυνος των μεταφορών με τον Βερελή και το φτιάξαμε τον, καλύτερο νόμο. Δεν πρέπει να τα κάνουμε ξανά αυτά, αλλάξανε οι εποχές σε τι; Σε τι;

Να βγάζουν ανακοινώσεις κομματικοί παράγοντες που ο άνθρωπος, δεν έχει καμία δουλειά, δεν ξέρω γιατί παρεμβαίνει και να μου λέει η κυρία Κωνσταντοπούλου πως το λένε των ταξί;

Υπάλληλος - υπάλληλος της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει συμβεί ξανά αυτό. Δεν έχει ξανασυμβεί υπάλληλος, να βγαίνει να καταγγέλλει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Απαντήσεις - ερωτήσεις κ. Λυμπερόπουλε. Σας έχουν τεθεί ερωτήσεις, θα απαντήσετε;

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής):** Ναι. Λοιπόν ακούστε, ηλεκτρικά. Με την προηγούμενη διοίκηση, κάναμε μια συμφωνία. Δηλαδή, τι;

Βρέστε μου στοιχεία, γιατί είχαμε κόντρες στην αρχή μεγάλες με τον κ. Οικονόμου. Στην αρχή δεν ήθελε να με δει, δεν ήθελε διάφορα πράγματα. Βρέστε μου στοιχεία, γιατί είχαμε κόντρες στην αρχή μεγάλες με τον κ. Οικονόμου. Έτσι και αυτός στην αρχή δεν ήθελε να με δει, δεν ήθελε έτσι, διάφορα πράγματα. Βρέστε στοιχεία μας είπε. Φύγαμε, βρήκαμε στοιχεία και μπορέσαμε να τον πείσουμε και την Διαβούλευση ότι τα έμφορτα ταξί, δηλαδή, να μην υπάρχει απαγόρευση στον Κώδικα και μετά με μελέτες, θα αποδεικνύαμε ότι όπως λέει ο ΟΟΣΑ που δεν ξέρω, γιατί δεν το παραδέχεται;

Στα 13 αυτοκίνητα, ένα λεωφορείο και δύο με τρία ταξί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ(Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ ΑΕ)):** Δεν είναι αυτό μελέτη του ΟΑΣΑ … και από την άλλη που είχαμε …

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Με συγχωρείτε κ. Σπηλιόπουλε, το Προεδρείο δίνει το λόγο όταν έρθει η ώρα σας θα σας δώσουμε απαντήσεις ή ζητήστε το λόγο, τι θέλετε πέστε μου;

Τι θέλετε γιατί δεν ακούγεστε. Αν θέλετε η απάντηση σας να γραφτεί στα πρακτικά πρέπει να μιλήσετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ(Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ ΑΕ)):** Απλώς λέω επειδή, θα τελειώσει ο χρόνος να δώσουμε μια απάντηση. Ανέφερε ότι υπάρχει μελέτη του ΟΑΣΑ, η οποία δεν λέω σήμερα, δεν υπάρχει καμία απολύτως μελέτη του ΟΑΣΑ. Αυτό το οποίο υπάρχει στον ΟΑΣΑ ήταν η καταγραφή … του στρατηγικού σχεδίου Μεταφορών ότι σήμερα, πριν αρχίσει η αστυνόμευση ήταν γεμάτες οι λεωφορειολωρίδες αυτοκίνητα. Αυτή η μελέτη δεν λέει.. και από τότε… έχει διπλασιαστεί η ταχύτητα των λεωφορείων, σας παρακαλώ εγώ. Γιατί μου βάζετε στο στόμα πράγματα τα οποία δεν έχουμε πει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Συνεχίζετε κ. Λυμπερόπουλε.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρου του Δ.Σ του Συνδικάτου Αυτοκινητικών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) ):** Όταν τα έλεγε ο κ. Υπουργός δεν το έβγαινε να τον διάψευσή ο κ. Οικονόμου. Δεν πειράζει.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Να μείνουμε στις απαντήσεις, γιατί ο χρόνος είναι περιορισμένος.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρου του Δ.Σ του Συνδικάτου Αυτοκινητικών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) ):** Εμείς είμαστε σίγουροι αν καθαριστούν οι λωρίδες. Να υπάρξει… καθαρότητα να μην υπάρχει παράνομο παρκάρισμα. Δεν υπάρχει Ι.Χ. ή οτιδήποτε μέσα, τα έμφορτα ταξί δεν υπάρχει περίπτωση να είναι πάνω από 3-4 μαζί με ένα λεωφορείο. Δεν υπάρχει περίπτωση και ας το κάνουμε και δοκιμή.

Αν όμως καθαριστούν, αν δεν καθαριστούν και είναι τα μισά παρκαρισμένα, τα σούπερ μάρκετ απ’ έξω, ο πάπας Αλέξανδρας…. τι γίνεται οπουδήποτε ότι υπάρχουν Ι.Χ. ακόμη και κάδοι. Άμα καθαρίσει και μείνουν μόνο τα λεωφορεία, εγώ θα κάνω μια πρόταση στον Υπουργό, να κάνουμε μελέτη να δεις μετα ότι τα έμφορτα ταξί άμα περνάνε μέσα, δεν θα ενοχλούν.. καθόλου.

Και να το κάνουμε και δοκιμή και εκεί, μπορώ να κάτσω να συζητήσω, άλλα καθαρά πράγματα. Μη μου βάζετε λόγια που δεν έχω πει ή θέλω εγώ, να έρθω σε αντιπαράθεση μαζί σου. Εγώ έχω ένα μήνα, ενάμιση, στο περίμενε, κάθε μέρα έπαιρνα τηλέφωνο και να πω και κάτι. Ηλεκτρικά, ακούστε κύριοι Βουλευτές. Αυτή τη στιγμή έχουν αλλάξει πέντε με έξι χιλιάδες αυτοκίνητα είτε μεταχειρισμένα είτε καινούργια. Αυτοί οι επαγγελματίες δεν πρόκειται να μπούνε μέσα στις λωρίδες, γιατί δεν είναι ηλεκτρικά, ακούστε την αδικία και να πω και την αποκάλυψη του παιχνιδιού από τον κύριο Γιαννή.

Άμα πάρουν πολλά και μπουν πολλοί θα βγουν έξω. Πες το στον κόσμο αυτό λέω, Υπουργέ μου να πούμε καθαρές κουβέντες. Μην αφήνουμε εντυπώσεις, την αλήθεια. Μόνο την αλήθεια και ο καθένας θα πάρει το δρόμο του. Δεν έχουμε με τα Κόμματα κάτι, δεν ζητάμε χάρες ή με την Αντιπολίτευση, όποιος μας στηρίζει ή εσείς. Υπάρχουν άνθρωποι Βουλευτές σας το λέω, μέσα από τη ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ που είναι υπέρ των θέσεων του ΣΑΤΑ. Δεν βγαίνουν και καλά κάνουν και δεν βγαίνουν. Δεν μπορεί να διαλύσει…

Κάνω τελευταία έκκληση. Το ταξί θέλει να εξυπηρετήσει τον επιβάτη του οικονομικότερα, ασφαλέστερα και γρηγορότερα. Όλη η Ευρώπη, όλη η Ευρώπη αν δεν είναι 25 είναι 24 πρωτεύουσες, έχουν τέσσερις λωρίδες μέσα. Ας δούμε τη δοκιμή ας καθαρίσει πρώτα η λωρίδα, να αφήσουμε να πάρουμε μια υπόσχεση από τον κ. Κυρανάκη ότι μετά θα κάτσουμε και θα κάνουμε δοκιμαστικά, άλλα καθαρά πράγματα ό,τι υποσχεθείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Λυμπερόπουλε. Το λόγο τώρα έχει ο κ. Κυρανάκης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Λυμπερόπουλε, θα ήθελα να σας ρωτήσω, γιατί ήσασταν και Διευθυντής Γραφείου Τύπου στην κυβέρνηση Καραμανλή, αυτό το μέτρο εφαρμόστηκε από το 2004 έως το 2009, όπως λέτε;

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.):** Από το 2000 …….

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το 2000, δεν ήταν κυβέρνηση ο Καραμανλής, ήταν από το 2004 - 2009.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.):** Το 2000, βγήκε η απόφαση και ο κ. Ευριπίδης Στυλιανίδης το εφάρμοσε δοκιμαστικά σε δύο λεωφορειολωρίδες στη Λένορμαν, μετά έπεσε η Νέα Δημοκρατία και σταμάτησε. Μην κοιτάτε τώρα.

Να σας πω και κάτι ακόμη για να καταλάβετε οι συγκοινωνιολόγοι. Τότε, ο συνάδελφος των κυρίων και συνεργάτης, ο μακαρίτης Δημήτρης Τσαμπούλας, ήταν ο πρώτος, όχι μόνο που στήριξε και την προσφυγή μας στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ).

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Τον λόγο έχει ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Ελλάδος (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), κ. Γεώργιος Σπηλιόπουλος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Ελλάδος (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.):** Καταρχήν, μετά το 2019 και τον Covid, υπήρχε μία απομάκρυνση των επιβατών από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, η οποία από το 2023 και μετά έχει αντιστραφεί και έχει ξεπεράσει, πλέον, τα επίπεδα του 2019.

Η εφαρμογή των ελέγχων από την τροχαία στις λεωφορειολωρίδες τους τελευταίους τρεις μήνες έχει επιφέρει αύξηση της ταχύτητας κινήσεως επί δύο. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι οφείλεται στα ταξί, αλλά στον γενικότερο έλεγχο.

Το βασικότερο σημείο είναι ότι δεν λέμε κάτι για τα ταξί, λέμε ότι όταν είναι άδεια η λεωφορειολωρίδα τα 10.000 άτομα τα οποία κινούνται σε μία ώρα, κινούνται πιο γρήγορα, με διπλάσια ταχύτητα στους ελάχιστους λεωφορειόδρομους που υπάρχουν στην Αθήνα. Επαναλαμβάνω, ελάχιστοι λεωφορειόδρομοι είναι 47 χιλιόμετρα στα 6.000 χιλιόμετρα που κινούνται τα λεωφορεία και είναι σε πέντε δρόμους στο κέντρο. Ίσως κάνουμε πολύ φασαρία για το τίποτα, αλλά εσείς ξέρετε καλύτερα.

Για την τηλεματική. Τα οχήματα του Ο.Α.Σ.Α. έχουν όλα τηλεματική και έτσι μπορούμε να παρακολουθούμε επακριβώς που βρίσκεται κάθε όχημα και το ιστορικό της κίνησής του κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Για τα εκδοτήρια. Οι επικυρώσεις, τα μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων είναι σε επτά γλώσσες, ελληνικά, αγγλικά, ιταλικά, ισπανικά, ρωσικά, αραβικά και γαλλικά και τα μηχανήματα επικυρώσεως είναι γραμμένα στα ελληνικά και στα αγγλικά. Στην έκδοση είναι σε επτά γλώσσες και στο μηχάνημα επικύρωσης είναι γραμμένο σε δύο γλώσσες, γιατί έχει έναν μικρό χώρο.

Επίσης, στην Αθήνα λειτουργούν 176 συγκεκριμένες πιάτσες ταξί, με 800 θέσεις, καθότι είναι σε συνεργασία του Ο.Α.Σ.Α. και με τους ανθρώπους ….. Βεβαίως, όπως σας είπα και τότε μπορείτε να στο γραφείο μου, μπορούμε να το μελετήσουμε, αν είναι για περισσότερες, εφόσον θέλετε να συνεργαστούμε για να κάνουμε καλύτερα τη δουλειά που είμαστε μαζί.

Από τα θέματα που άκουσα νωρίτερα, θα βοηθούσε αρκετά να συζητιούνται με τον επίσημο φορέα για τις συγκοινωνίες στην Αθήνα, γιατί με κάποιον τρόπο λέτε ότι κάνετε συγκοινωνία, να έχουμε συχνή συνεργασία και να μην υπάρχουν κορυφώσεις και αντιπαραθέσεις, γιατί δεν έχουμε τίποτα να μοιράσουμε. Έχουμε ένα κοινό έργο, να μετακινήσουμε τον πολίτη με τον ταχύτερο, τον ασφαλέστερο και τον καλύτερο τρόπο στην Αθήνα.

Μία πρόταση για αυτό το θέμα που ακούστηκε νωρίτερα για τους ανθρώπους, που έχουν ανάγκη για ειδική μετακίνηση.

Θα μπορούσαμε να έχουμε σε συνεργασία προσδιορίσει έναν αριθμό ταξί, τα οποία θα έχουν ένα ειδικό σήμα και το οποίο θα μπορούσε να αλλάζει και ανά εβδομάδα, όπως να το κάνουμε ένα rotation για να έχουν ειδική άδεια για να κάνουν ένα ειδικότερο έργο. Καμιά φορά νομίζω ότι κάνουμε κάποιες εξαιρέσεις, τις αναδεικνύουμε σε πρόβλημα ενώ δεν υπάρχει. Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ(Προεδρεύων των Επιτροπών):**Τον λόγο έχει ο κ. Στυλιανός Χασούρης, εκπρόσωπος των Σωματείων Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής – Πρόεδρος Νοτίου Τομέα Περιφέρειας Αττικής.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΧΑΣΟΥΡΗΣ (εκπρόσωπος των Σωματείων Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής – Πρόεδρος Νοτίου Τομέα Περιφέρειας Αττικής):** Θα είμαι πολύ σύντομος. Επειδή είμαι ο τελευταίος όλοι περιμένουμε να κάνουμε διάλειμμα.

Τέθηκαν δύο ερωτήματα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ(Προεδρεύων των Επιτροπών):** Δεν κάνουμε διάλλειμα.

Απλώς, υπάρχει άλλη συνεδρίαση.

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΧΑΣΟΥΡΗΣ (εκπρόσωπος των Σωματείων Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής – Πρόεδρος Νοτίου Τομέα Περιφέρειας Αττικής):** Το ένα ερώτημα αφορά, πως μπορεί να γίνει καλύτερη και να βελτιωθεί η εκπαίδευση για την απόκτηση άδειας οδήγησης. Εάν έχω καταλάβει καλά το ερώτημα και το δεύτερο, είναι αυτό που αφορά την ανανέωση της άδειας οδήγησης των ηλικιωμένων. Θα απαντήσω σχεδόν ταυτόχρονα, γιατί υπάρχει και κοινή απάντηση για τα δύο.

Η άδεια οδήγησης είναι ένα καρτελάκι που έχει τη φωτογραφία του καθένα μας επάνω, το οποίο πιστοποιεί δύο πράγματα. Το ένα είναι οι γνώσεις που απαιτούνται για να είσαι κάτοχος της άδειας οδήγησης και δεύτερον δεξιότητες για να οδηγείς ένα όχημα.

Για να αποκτήσεις τις γνώσεις, προβλέπεται από τη νομοθεσία να γίνεται θεωρητική εκπαίδευση και μετά το πέρας της θεωρητικής εκπαίδευσης να γίνεται πρακτική εκπαίδευση.

Η θεωρητική εκπαίδευση δεν είναι επαρκής. Η πιστοποίηση η οποία έχουμε αυτή τη στιγμή, 30 ερωτήσεις που κάποιος πρέπει να απαντήσει για να μπορέσει να περάσει τις εξετάσεις. Εάν τώρα κάνουμε ένα απλό τεστ να σας τις θέσω αυτές τις ερωτήσεις, νομίζω ότι το 90% όλων δεν θα μπορέσει να πιστοποιηθεί για το δίπλωμα που ήδη κατέχει.

Αυτό σημαίνει από μόνο του, το Σύστημα είναι αποτυχημένο και χρειάζεται αναβάθμιση από την αρχή. Πράγμα το οποίο έχει προχωρήσει, έχει ξεκινήσει, αλλά καθυστερεί ιδιαίτερα, γιατί από το 2011 έχουν καταργηθεί τα εγχειρίδια να τυπώνονται και από το 2011 μέχρι σήμερα δεν έχουμε ακόμα καινούργιο βιβλίο, το οποίο ακόμα έχει πρόστιμα σε δραχμές μέσα. Αυτό το οποίο συμβαίνει είναι ότι εάν κάποιος κατά τη διάρκεια της οδήγησης καταλάβει ότι δεν μπορεί να οδηγήσει θα πρέπει από μόνος του να έχει την ενσυναίσθηση ότι έχει χάσει την ικανότητα, την δεξιότητα της οδήγησης. Αυτό μπορεί να το πιστοποιήσει και ένας τροχαίος έλεγχος γιατί προβλέπεται στον Κώδικα όταν δεν υπάρχουν αμφιβολίες για την οδήγηση, αφαιρείται η άδεια οδήγησης και διατάσσεται επανεξέταση, είτε ιατρική, είτε όχι.

Τώρα όσον αφορά την ανανέωση των αδειών οδήγησης δεν θα πρέπει να στοχεύσουμε στους ηλικιωμένους, γιατί οι πατεράδες μας και οι μανάδες μας, χρειάζονται σεβασμό. Από μόνοι μας πρέπει να έχουμε ενσυναίσθηση πότε μπορούμε και από τη στιγμή που υπάρχει η δυνατότητα να υπάρξει ιατρική εξέταση, η οποία κρίνει ο γιατρός ότι είναι ικανός για οδήγηση. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να οδηγάει οποιοσδήποτε, τον κρίνει ο γιατρός. Μπορεί κάποιος, μια ηλικία 50 χρονών, να έχει απωλέσει τις δεξιότητες οδήγησης, αυτό λέω. Άρα λοιπόν δεν είναι κριτήριο τόσο η ηλικία όσο το γεγονός ότι από τη στιγμή που από τη νομοθεσία υπάρχει κάθε 15 χρόνια νέοι οδηγοί να ανανεώνουν ιατρικά την άδεια οδήγησής τους, θα πρέπει να υπάρχει ένα σύστημα, το οποίο να μπορεί με αδιάβλητο τρόπο να εξασφαλίζει η Πολιτεία ότι παραμένουν οι δεξιότητες σε κάποιον να μπορεί να οδηγήσει, κάποια ασθένεια κ.λπ.. Δεν θέλω να κουράσω παραπάνω. Θέλω άλλη μια φορά να πω ότι περιμένουμε εναγωνίως να εφαρμοστεί ο καινούργιος νόμος, που δεν είναι καινούργιος, είναι από το 2021, που αφορά το νέο σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών.

Κλείνοντας, θέλω να πω δυο λόγια για τις «γουρούνες» κυρίως γιατί είναι σημαντικό λόγω άγνοιας. Η «γουρούνα» προκύπτει ως επικίνδυνο όχημα, γιατί οι περισσότεροι φουσκώνουν λάθος τα λάστιχα. Τα λάστιχα είναι χαμηλής πίεσης, δουλεύουν με τρεισήμισι έως πεντέμισι PSI. Αυτό είναι σοβαρό θέμα. Οι πιο πολλοί ειδικά αυτοί που νοικιάζουν, τα φουσκώνουν όπως τα λάστιχα του αυτοκινήτου. Η «γουρούνα» είναι ένα μικρό αυτοκίνητο, το οποίο οδηγείται με προϋποθέσεις και όρους με τιμόνι μοτοσικλέτας πράγμα που σημαίνει ότι είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο, θα πρέπει να έχει περιοριστή ταχύτητας και οπωσδήποτε οι «γουρούνες» θα πρέπει να μπουν στο άρθρο 20 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Τα τετράτροχα οχήματα, τα οποία είναι τα Ε-7 νομίζω, δεν θυμάμαι ποιο είναι το λάθος, να έχουν περιοριστή ταχύτητας στα 50 χιλιόμετρα τουλάχιστον να μην πω και παρακάτω.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Κύριε Χασούρη, σας ευχαριστούμε πολύ. Θέλω σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω όλους τους εκπροσώπους των φορέων που πήραν μέρος σε αυτή τη συνεδρίαση, τη 2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων, για την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις». Η επόμενη συνεδρίαση στις 16.40 σε αυτή την αίθουσα.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ 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, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), 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, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Κοτίδης Βασίλειος, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Δελβερούδης Κομνηνός και Κόντης Ιωάννης.

Από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Λυτρίβη Ιωάννηα, Δερμεντζόπουλος Χρήστος, Καπετάνος Χρήστος, Καραμανλή Άννα, Καραμπατσώλη Κωνσταντίνα, Κτιστάκης Ελευθέριος, Λιβανός Μιχαήλ, Μαρκογιαννάκης Αλέξανδρος, Κεφαλογιάννης Κωνσταντίνος, Σταυρόπουλος Αθανάσιος, Τσιλιγγίρης Σπυρίδων (Σπύρος), Μουλκιώτης Γεώργιος, Ιλχάν Αχμέτ, Παρασκευαΐδης Παναγιώτης, Ξανθόπουλος Θεόφιλος, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Τσοκάνης Χρήστος, Στολτίδης Λεωνίδας, Γραμμένος Βασίλειος, Καραναστάσης Αδαμάντιος και Χαλκιάς Αθανάσιος.

Τέλος και περί ώρα 16.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ**