ΠΑΝΤΙΣΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση



Εισήγηση του Κώστα Παπαδάκη στην πανελλαδική συνάντηση της 28/3/2015

1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ, ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

Το κίνημα ενάντια στα διόδια ξεκινάει αλλού νωρίτερα και στην Αττική τους πρώτους μήνες του 2009, όταν τίθενται σε εφαρμογή οι λειτουργίες των σταθμών διοδίων στην Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης και σταδιακά και αλλού, σε εφαρμογή των συμβάσεων παραχώρησης που υπέγραψε το 2007 και στη συνέχεια κύρωσε με νόμους – πακέτα (διαδικασία κωδίκων χωρίς κατ άρθρο συζήτηση, ν. 2555/2007, 3577/2007, 3605/2007, 3559/2007, 3621/2007) στη Βουλή η κυβέρνηση Καραμανλή, με Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τότε τον Γιώργο Σουφλιά.

Αρκετά νωρίτερα είχαν εκδηλωθεί συχνές μικρής ή και μεγαλύτερης μαζικότητας αντιδράσεις των οδηγών που διέρχονταν από την Ε.Ο. Αθηνών – Πατρών αρνούμενοι να πληρώσουν τα διόδια, εξαιτίας της άθλιας κατάστασης του οδοστρώματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές των αυτοκινητοδρόμων που όριζαν οι Οδηγίες 38/2006 και παλιότερα η 62/1999 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ζήτημα αυτό είχε πάρει ιδιαίτερα μεγάλες διαστάσεις στην Αχαϊκή κοινωνία και είχε ξεσηκώσει ευρύτερες αντιδράσεις δημοσίων φορέων, όπως ο Δήμος Πατρών και ο Δικηγορικός Σύλλογος Πατρών, προσφυγές σε διοικητικά δικαστήρια κτλ., των οποίων τα τελικά αποτελέσματα αγνοούμε.

Το κίνημα ενάντια στα διόδια στη Βορειοανατολική Αττική και αλλού βρέθηκε από νωρίς αντιμέτωπο απέναντι στο νομικό καθεστώς της αυθαιρεσίας των εταιριών παραχώρησης, οι οποίες δεν επέτρεπαν τη διέλευση χωρίς προηγούμενη πληρωμή των διοδίων ή, στην καλύτερη περίπτωση, απαιτούσαν την πολύ χρονοβόρα συμπλήρωση εντύπων και την πρόσκληση της αστυνομίας, με προφανή σκοπό την αποθάρρυνση των οδηγών. Οι μπάρες τότε ήταν τεχνικά κατασκευασμένες έτσι που χρειαζόταν ο υπάλληλος των διοδίων να τις ενεργοποιεί, προκειμένου να ανοίγουν ή, σε διαφορετική περίπτωση, να κατεβαίνει από το αυτοκίνητό του ο οδηγός και να επιχειρεί να τις σηκώσει η να τις παραμερίσει, με κίνδυνο να προκαλέσει ζημιά και φυσικά να κατηγορηθεί για αυτό.

Αναδείχθηκε πάντως από πολύ νωρίς ότι η διέλευση αυτοκινήτων από τα διόδια χωρίς πληρωμή δεν συνιστά ποινικό αδίκημα και, συνεπώς, ο οδηγός ο οποίος περνάει χωρίς να πληρώνει δεν κινδυνεύει ούτε να συλληφθεί, ούτε να περάσει αυτόφωρο, ούτε να δικαστεί σε ποινικό δικαστήριο στη συνέχεια. Και αυτό εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα. Αντίθετα, ποινικό αδίκημα συνιστά η συμπεριφορά του υπαλλήλου των διοδίων ο οποίος αρνείται να επιτρέψει τη διέλευση στον οδηγό που επιθυμεί να περάσει χωρίς πληρωμή (παράνομη κατακράτηση, Π.Κ. 325).
Ο ευφυής αρχικά χειρισμός ενός πολίτη, ο οποίος κατεμήνυσε τον διευθυντή της Νέας Οδού για το αδίκημα αυτό σε ώρα κατά την οποία δεν του επέτρεπε να περάσει τη μπάρα χωρίς να πληρώσει, οδήγησε στην εφαρμογή της αυτόφωρης διαδικασίας, έστω και χωρίς κράτηση του κατηγορουμένου διευθυντή, και στη συνέχεια στην ποινική του δίωξη για το Π.Κ. 325 και σε δίκη.

Παρά το γεγονός ότι η δίκη αυτή απέφερε πρόωρα την αθώωση του κατηγορουμένου, οι εταιρίες εκμετάλλευσης δεν τόλμησαν να επαναλάβουν την ίδια πρακτική, καθώς το κίνημα των διοδίων διογκωνόταν και απλωνόταν σε όλη την Ελλάδα. Αντίθετα, οι περισσότερες αντικατέστησαν γρήγορα τις μπάρες με κατασκευασμένες από τέτοιο υλικό και μηχανισμό, ώστε με το άγγιγμα του παρμπρίζ να ανυψώνονται αυτόματα, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα στους περισσότερους σταθμούς διοδίων, και έτσι να καθιστούν δυνατή τη διέλευση του οδηγού χωρίς να πληρώνει και να επαναλειτουργούν άμεσα χωρίς ζημιά.

Ταυτόχρονα βέβαια τέθηκαν σε λειτουργία οι κάμερες ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας με άδεια της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και με σκοπό επεξεργασίας, τη φωτογράφιση των στοιχείων κυκλοφορίας, δηλαδή του αριθμού της πινακίδας των διερχομένων χωρίς πληρωμή αυτοκινήτων, προκειμένου στη συνέχεια, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης, οι εταιρίες των διοδίων να απευθύνονται εγγράφως στο Υπουργείο Μεταφορών, από το οποίο να λαμβάνουν τα στοιχεία του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου και να μεριμνούν για την ειδοποίησή του και πληρωμή, σύμφωνα με όσα θα αναπτύξω παρακάτω, στις αστικές συνέπειες της διέλευσης χωρίς πληρωμή.

Βέβαια η χρήση των καμερών δεν αρκέστηκε στη λήψη μόνο των παραπάνω δεδομένων, που είχαν περιοριστικά κριθεί ικανά από την Α.Π.Δ.Π.Χ. για την εκπλήρωση του παραπάνω σκοπού επεξεργασίας. Είδαμε σε πολλές δικογραφίες, που δεν αφορούσαν μονο δίκες σχετικές με κινητοποιήσεις για τα διόδια, φωτογραφίες από βίντεο των καμερών, που εικόνιζαν ευκρινώς πρόσωπα πεζών σε κινητοποιήσεις, αλλά και πρόσωπα επιβατών διερχομένων με πληρωμή διοδίων αυτοκινήτων .

Οι εταιρίες παραχώρησης στάθηκαν αμείλικτες και εξάντλησαν κάθε περιθώριο νομικού αυτοσχεδιασμού, υποβάλλοντας μηνύσεις σε αγωνιστές των κινημάτων ενάντια στα διόδια, ιδίως σε ώρες συλλογικών κινητοποιήσεων στους σταθμούς διοδίων. Έτσι, βρέθηκαν εκατοντάδες αγωνιστές σε όλη την Ελλάδα τα χρόνια αυτά κατηγορούμενοι για αδικήματα όπως :

– Παρακώλυση συγκοινωνιών (ΠΚ 292)

– Κατάληψη οδοστρώματος (άρθρο 34 παρ. 12 Κ.Ο.Κ.)

– Διατάραξη οικιακής ειρήνης (ΠΚ 334)

– Διατάραξη κοινής ειρήνης (ΠΚ 189)

– Παράνομη βία φερομένη ως τελεσθείσα εναντίον υπαλλήλων διοδίων, με σκοπό να τους εξαναγκάσει να επιτρέψουν τη διέλευση χωρίς πληρωμή χωρίς να υποχρεώνονται από το νόμο σε κάτι τέτοιο (ΠΚ 330)

– Φθορά ξένης περιουσίας και μάλιστα συχνά χαρακτηρισμένη ως διακεκριμένη, πράγματος δηλαδή που χρησιμεύει στο κοινό όφελος, τέτοιο θεωρήθηκαν οι μπάρες των διοδίων που ανήκουν στις ιδιωτικές εταιρίες εκμετάλλευσης με το άρθρο 381 ή με το άρθρο 382 παρ. 2α’

– Διατάραξη ασφάλειας συγκοινωνιών (ΠΚ 290)

– Δυσφήμηση ανώνυμης εταιρίας (Π.Κ. 264), στοιχειοθετούμενη από το περιεχόμενο διαφόρων εντύπων ζύμωσης της άποψης για την κατάργηση των διοδίων, η οποία χαρακτήριζε δυσφημιστικά και ικανά να βλάψουν την εμπιστοσύνη του κοινού στις εταιρίες αυτές τα όσα γράφονταν για τις ληστρικές συμβάσεις παραχώρησης και εκμετάλλευσης των δημόσιων δρόμων

– Ακόμα και με το άρθρο Π.Κ. 184 (δημόσια πρόκληση και διέγερση σε διάπραξη πλημμελήματος), δηλαδή παρότρυνση όσων κινητοποιούνταν στους σταθμούς διοδίων να προτρέπουν τους διερχόμενους οδηγούς να ασκούν βία εναντίον των υπαλλήλων για να τους εξαναγκάζουν να περνάνε χωρίς υποχρέωση, επιστρατεύτηκε για να τρομοκρατήσουν σε όλη την Ελλάδα το κίνημα ενάντια στα διόδια, σέρνοντας σε πολύχρονη δικαστική ομηρεία τους αγωνιστές του.

Παρά το γεγονός όμως ότι οι δικαστικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα σε όλη

την Ελλάδα είναι στη συντριπτική τους πλειοψηφία αθωωτικές, εξακολουθούν να εκκρεμούν σοβαρές ποινικές δίκες, ιδίως στην Αθήνα, ενάντια σε αγωνιστές για τα παραπάνω αδικήματα, με μόνο αποδεικτικό στοιχείο και κριτήριο για την από μέρους της Νέας Οδού Α.Ε. επιλογή τους ως μηνυομένων την ιδιότητά τους ως μελών του Συντονιστικού Φορέων και Κατοίκων Ενάντια στα Διόδια της Βορειοανατολικής Αττικής.

Ενώ εκτός από τις ποινικές δίκες, εκκρεμεί και αγωγή της εταιρίας Νέα Οδός Α.Ε. ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, η οποία στρέφεται εναντίον 13 μελών, σύμφωνα με την αγωγή, της Συντονιστικής Επιτροπής Φορέων και Κατοίκων Βορειοανατολικής Αττικής για τα διόδια, με την οποία ζητά 500.000 ευρώ αποζημίωση εις ολόκληρον από τον καθένα πλέον τόκων και εξόδων, αποδίδοντάς τους φυσική ή ηθική αυτουργία για διάφορα αδικήματα τα οποία η εταιρία ισχυρίζεται ότι τελέστηκαν σε βάρος της στη διάρκεια κινητοποιήσεων και μαζικών συγκεντρώσεων στους σταθμούς διοδίων.

Πρόκειται για τον ορισμό πολιτικών, φρονηματικών, τρομοκρατικών και κατασταλτικών διώξεων, απέναντι στις οποίες η δικαστική και όχι μόνον εξουσία δεν έχει πει ακόμα την τελευταία της λέξη. Ελπίζουμε ούτε και το κίνημα.

Ακόμα, να σημειώσουμε ότι δεκάδες αξιόλογες διοικητικές προσφυγές, αιτήσεις ακύρωσης διοικητικών πράξεων και παραλείψεων, που συνδέονταν με την νομιμότητα της παροχής άδειας λειτουργίας και της οικοδόμησης των εγκαταστάσεων των εταιριών παραχώρησης, την έλλειψη περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών μελετών δεν είχαν θετικό αποτέλεσμα.

2. Η ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Η κυβέρνηση του Γιώργου Παπανδρέου στήριξε τις εταιρίες παραχώρησης και, παρά τις εξαγγελίες του τότε Υφυπουργού Μεταφορών Γιάννη Μαγκριώτη ότι τα διόδια θα μειωθούν ή θα περιοριστούν στους διερχόμενους, ώστε να απαλλαγούν οι μόνιμοι κάτοικοι των περιοχών από τη συνεχή καταβολή τους, εξακολούθησε τη λειτουργία τους και εξέτασε σοβαρά το ενδεχόμενο να ποινικοποιήσει τη διέλευση χωρίς καταβολή.
Εως τότε η διέλευση χωρίς καταβολή δεν αποτελούσε ούτε ποινικό αδίκημα, ούτε διοικητική παράβαση.

Επέλεξε τελικά με το λεγόμενο **«νόμο Ρέππα»** (άρθρο 17 παρ. 2 ν. 3920/2011) να τροποποιήσει το άρθρο 29 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999), καθιστώντας **διοικητική παράβαση** τη διέλευση χωρίς καταβολή από τα διόδια, με συνέπεια την επιβολή χρηματικής ποινής **200**

€, η οποία μειώνεται στο 50%, όπως όλες οι τροχαίες παραβάσεις, εφόσον πληρωθεί εντός των επομένων 10 ημερών από την κοινοποίηση της βεβαίωσής της στον παραβάτη. Προβλέφθηκε ακόμα με την ίδια διάταξη η δυνητική, κατά την κρίση της Τροχαίας και όχι υποχρεωτικά, αφαίρεση των πινακίδων, της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος και της άδειας οδήγησης του οδηγού για χρονικό διάστημα 20 ημερών.

Οι παραπάνω κυρώσεις όμως θα ήταν δυνατό να επιβληθούν μόνο επιτόπου, εφόσον την ώρα της διέλευσης υπήρχε στο σημείο αστυνομική δύναμη (*«η βεβαίωση της παράβασης γίνεται από αστυνομικά όργανα που τη διαπιστώνουν αυτοπροσώπως»*).

Η επιλογή αυτή, αν και φαινομενικά έδειχνε φιλελεύθερη, εκινείτο δηλαδή σε κατεύθυνση **μη ποινικοποίησης** της διέλευσης χωρίς καταβολή, στην πραγματικότητα δημιουργούσε και δημιουργεί σοβαρότατες δυσχέρειες για τον παραβάτη, ο οποίος αντιμετωπίζει τον κίνδυνο άμεσης στέρησης της χρήσης του αυτοκινήτου και του διπλώματός του για 20 ημέρες, ενώ για να μπορέσει να αντιπαλέψει το πρόστιμο των 200 ευρώ χρειάζεται πολλαπλάσια έξοδα για παράβολα και δικηγορικές αμοιβές, αφού στα διοικητικά δικαστήρια δεν επιτρέπεται η παράσταση χωρίς δικηγόρο, οι δίκες διεξάγονται μετά από πολλά χρόνια, η διαδικασία είναι τέτοια που καθιστά μη υπερασπίσιμες τις υποθέσεις των διαδίκων χωρίς δικηγόρο, και επιπλέον αυτή καθαυτή η άσκηση της προσφυγής δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα, πράγμα για το οποίο χρειάζεται ιδιαίτερη δίκη, με πρόσθετα φυσικά έξοδα και αβέβαιη έκβαση. Δεν έχει γνωστοποιηθεί ακόμη ο προσδιορισμός οποιασδήποτε δικασίμου σε Διοικητικά Πρωτοδικεία τουλάχιστον της Αττικής για τις ελάχιστες προσφυγές που έγιναν κατά της επιβολής τέτοιων προστίμων 200 ευρώ από το 2011 μέχρι σήμερα.

Επίσης, ο **«νόμος Ρέππα»** κατέστησε υπόχρεο επιβολής της χρηματικής ποινής **και τον κύριο και τον οδηγό του οχήματος,** διευρύνοντας έτσι την έννοια του υπευθύνου, που αστικά τουλάχιστον σύμφωνα με τις προβλεπόμενες συμβάσεις παραχώρησης ήτανμόνο ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου. Κατ' αυτόν τον τρόπο κατέστησε και τον οδηγό, σε περίπτωση που είναι διαφορετικός από τον ιδιοκτήτη, συνυπόχρεο για την πληρωμή των διοδίων και, βεβαίως, για την επιβολή των προβλεπομένων διοικητικών κυρώσεων.

Ακολούθησε ένα χρόνο μετά ο σκληρότερος **«νόμος Βορίδη»,** ν. 4070/2012, άρθρο 143 παρ. 2, με τον οποίο τροποποιήθηκε το άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ. και προστέθηκε παρ. 12Α σε αυτόν, ο οποίο τυποποίησε ως ποινικό αδίκημα με ιδιαίτερα αυστηρές κυρώσεις (ποινή φυλάκισης τουλάχιστον 3 μηνών, άρα έως 5 χρόνια) για όποιον τελεί παρεμπόδιση ή διακοπή, μερική ή ολική, λειτουργίας σταθμών διοδίων. Πρόκειται για μία διάταξη η οποία ουσιαστικά ποινικοποιεί τις κινητοποιήσεις και τις συγκεντρώσεις στους σταθμούς διοδίων,

διότι πολύ εύκολα είναι δυνατό να αποδοθεί έστω και μερική διακοπή της λειτουργίας των σταθμών διοδίων.

Ακόμα, ο «νόμος Βορίδη» (άρθρο 143 παρ. 5) τροποποίησε τον «νόμο Ρέππα» προσθέτοντας το τελευταίο εδάφιο της παρ. 10 του άρθρου 29 Κ.Ο.Κ. και επέτρεψε τη βεβαίωση των παραβάσεων της διέλευσης ακόμα και χωρίς την ώρα της διέλευσης να υπάρχει στο σημείο αστυνομική δύναμη, δηλαδή μεταγενέστερα και αφού προηγουμένως διακριβωθεί από τις κάμερες των ιδιωτικών εταιριών που είναι εγκατεστημένες σε όλους τους σταθμούς διοδίων η διέλευση χωρίς καταβολή και ο αριθμός κυκλοφορίας του διερχομένου οχήματος και ληφθούν τα στοιχεία του ιδιοκτήτη από το Υπουργείο Μεταφορών, σύμφωνα με τα άρθρα 29 παρ. 10, 103 και 104 παρ. 4 του Κ.Ο.Κ., όπως τροποποιήθηκαν με τους παραπάνω νόμους. Δηλαδή ο νόμος Βορίδη εξίσωσε τους ιδιώτες υπαλλήλους των εταιριών παραχώρησης με δημόσια όργανα βεβαίωσης τροχαίων παραβάσεων. Η παραχώρηση δημόσιας εξουσίας σε ιδιώτες κάθε άλλο παρά συμβολική ήταν. Και ουσιαστικά μετέτρεψε κάθε διέλευση χωρίς καταβολή σε απειλή επιβολής διοικητικής ποινής, απειλή βραδυφλεγή και διαπραγματεύσιμη, ακόμα και πέντε χρόνια μετά την “παράβαση”.

3. ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΝΤΙΤΙΜΟΥ

Πέρα από τις παραπάνω διοικητικές κυρώσεις, η διέλευση από τα διόδια χωρίς καταβολή του αντιτίμου γεννά αστική **αξίωση της εταιρίας εκμετάλλευσης – παραχώρησης** των σταθμών διοδίων σε βάρος του ιδιοκτήτη του οχήματος που πέρασε χωρίς να πληρώσει και οι οποίες έχουν ως εξής :

α. Σε πρώτη φάση η εταιρία, κάνοντας χρήση των φωτογραφιών από τις κάμερες που είναι εγκατεστημένες στους σταθμούς διοδίων, αποστέλλει στο Υπουργείο Μεταφορών τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που πέρασαν χωρίς να πληρώσουν και ζητά από αυτό τα στοιχεία των ιδιοκτητών τους.

β. Στη συνέχεια η εταιρία στέλνει **ειδοποίηση** στον ιδιοκτήτη του οχήματος, με το οποίο αναφέρει τα στοιχεία των διελεύσεων (ημερομηνία, ώρα, στοιχεία οχήματος κτλ.) και τον καλεί να πληρώσει το αντίτιμο **εντός προθεσμίας 15 ημερών.** Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται συνήθως όταν συγκεντρώνεται κάποιο σεβαστό ποσό που αντιπροσωπεύει αντίστοιχο αριθμό διελεύσεων. Δεν έχουν αναφερθεί ειδοποιητήρια για ποσά κάτω των 500 €.

γ. Εάν ο παραβάτης ανταποκριθεί στην πρόσκληση για καταβολή του αντιτίμου (σε

τραπεζικό λογαριασμό που υποδεικνύεται στο ειδοποιητήριο επ’ ονόματι της παραχωρησιούχου εταιρίας και με μνεία του ονοματεπωνύμου του καταβαλόντος και στη συνέχεια με αποστολή του παραστατικού με φαξ στα γραφεία της εταιρίας), τότε το θέμα λήγει. Εάν ο παραβάτης δεν ανταποκριθεί, η εταιρία εκμετάλλευσης δικαιούται μετά την πάροδο της προθεσμίας των 15 ημερών να προσφύγει στο κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο (Ειρηνοδικείο η Μονομελές Πρωτοδικείο) και να επιτύχει την έκδοση **διαταγής πληρωμής εναντίον του για το 20πλάσιο** του ποσού του ειδοποιητηρίου.

Όλα αυτά περιγράφονται στο άρθρο **24** των συμβάσεων παραχώρησης και εκμετάλλευσης, που έχουν ταυτόσημο περιεχόμενο και έχουν κυρωθεί με το **ν. 3555/2007.**

Αυτό χρειάζεται μεγάλη προσοχή, διότι σημαίνει ότι ο οποιοσδήποτε υπόχρεος διαθέτει περιουσιακά στοιχεία και δεν επιθυμεί να τα θέσει υπό διακινδύνευση δεν πρέπει να διακινδυνεύει τη μη πληρωμή του ποσού του ειδοποιητηρίου διότι, όπως παραπάνω εκτίθεται, μετά την πάροδο του 15ημέρου το ποσό αυτό 20πλασιάζεται. Έτσι π.χ. τα **500 €** γίνονται **10.000 €.**

Σε αυτά προστίθενται τόκοι υπερημερίας και δικαστικά έξοδα, ενώ σε περίπτωση επιπλοκής προστίθενται κατά περίπτωση είτε έξοδα και δικηγορικές αμοιβές για άσκηση και εκδίκαση ανακοπών, αιτήσεων αναστολής, προσωρινών διαταγών κτλ. είτε έξοδα εκτέλεσης η οποία θα επακολουθήσει εκ μέρους της εκμεταλλεύτριας εταιρίας και σε βάρος των παραβατών.

Όμως, παρά την αυθαιρεσία της διάταξης αυτής και παρά το γεγονός :

α) Ότι επιβάλλει στα δικαστήρια την έκδοση διαταγών πληρωμής χωρίς να συντρέχουν οι όροι των άρθρων 623 επ. Κ.Πολ.Δ., δηλαδή να προκύπτει εγγράφως η ύπαρξη της οφειλής, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η απαίτηση και το οφειλόμενο ποσό να αποδεικνύονται με ιδιωτικό ή δημόσιο έγγραφο. Καθιερώνει έτσι παράβαση – ανεπίτρεπτη διεύρυνση της εξαίρεσης από την έννομη και δικαστική προστασία του άρθρου 20 του Συντάγματος, το οποίο επιβάλλει την εκατέρωθεν ακρόαση πριν την έκδοση της απόφασης.

β) Ότι από το ληστρικό μέγεθος της αστικής ποινής του 20πλασίου του αντιτίμου του οφειλομένου αντιτίμου των διελεύσεων, η οποία ως ποινική ρήτρα είναι τόσο μεγάλη, ώστε δεν έχει καταγραφεί ποτέ και πουθενά να προβλέπεται σε οποιαδήποτε ιδιωτική σύμβαση. Εν προκειμένω επιβάλλεται αναγκαστικά από νόμο υπέρ των συμβαλλομένων εταιριών και σε βάρος (η συμβαλλομένων) τρίτων, των ιδιοκτητών διερχόμενων οχημάτων που δεν πληρώνουν.

Και όμως δεν υπήρξε Ειρηνοδικείο ή Πρωτοδικείο το οποίο να δέχεται ανακοπή εναντίον τέτοιας διαταγής πληρωμής ή έστω αίτηση αναστολής, ή έστω να δέχεται τη μείωση, όπως αυτεπαγγέλτως έχουν δικαίωμα και υποχρέωση τα δικαστήρια, της ποινικής ρήτρας στο προσήκον μέτρο. Ούτε δικαστήριο επόμενου βαθμού δικαιοδοσίας.

Από τη μέχρι τώρα εξέλιξη των δικών σε παρόμοιες περιπτώσεις δεν υπάρχει δυστυχώς κάποια αξιόλογη απόφαση η οποία να δικαιώνει τους ιδιοκτήτες και οδηγούς απέναντι στις εταιρίες εκμετάλλευσης, πέρα ίσως από μερικές προσωρινές διαταγές αναστολής.

4. ΤΟ ΚΙΝΗΜΑ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΜΠΑΡΑ

Η κυβερνητική μεταβολή συναντά άθικτο το νομικό οπλοστάσιο με το οποίο διώκονται αστικά και ποινικά οι αγωνιστές των διοδίων και αταλάντευτη την κατασταλτική μανία των εταιριών εκμετάλλευσης των διοδίων και αρκετές εκκρεμείς ποινικές και αστικές δίκες. Και τούτο παρότι τα έργα κατασκευής και βελτίωσης των αυτοκινητοδρόμων δεν προχωρούν γιατί η χρηματοδότηση – που πρέπει να το ξαναθυμίσουμε ότι εξαρτάται κύρια από το Δημόσιο και τις τράπεζες, αφού η συμμετοχή ιδίων κεφαλαίων των κατασκευαστικών εταιριών που κοινοπρακτούν με τις εταιρίες παραχώρησης δεν ξεπερνάει το 10%, η τραπεζική λοιπόν χρηματοδότηση έχει σταματήσει, αφού ως εξασφάλιση για την αποπληρωμή των σχετικών δανειακών παροχών αποτελούν τα έσοδα από την καταβολή του αντιτίμου των διοδίων, τα οποία είναι πενιχρά, καθώς τα προηγούμενα χρόνια όλοι βιώσαμε το ότι οι εθνικοί δρόμοι είναι άδειοι, αφού ο κόσμος δεν έχει χρήματα για να κυκλοφορεί και να ταξιδεύει με τα Ι.Χ. αυτοκίνητά του.

Ακόμα, η εξάχρονη πια εμπειρία της δικαστικής διαχείρισης όλων αυτών των κινηματικών προσπαθειών είναι ικανή να με κάνει να διατυπώσω με βεβαιότητα ότι ο θεσμικός μαξιμαλισμός έχει εξαντλήσει τα όριά του και να θυμίσω πόσο αφελείς ήταν οι βεβαιότητες ορισμένων τα χρόνια εκείνα, που έφταναν μέχρι και στο σημείο να ζητούν την καθιέρωση ως αυτοφώρου αδικήματος τη διέλευση χωρίς καταβολή, προκειμένου να πηγαίνουμε στα δικαστήρια και θριαμβευτικά να αθωωνόμαστε. Η όταν προέτρεπαν τον κόσμο να μην πληρώνει διόδια, όχι όμως με το σκεπτικό να τον φέρουν μπροστά στις κινηματικές του ευθύνες, αλλά με το σκεπτικό ότι θα δικαιωθεί δικαστικά και ότι οι δικηγόροι του κινήματος «θα καθαρίσουν» γι’ αυτόν. Υπήρξαν δεκάδες περιπτώσεις ανθρώπων οι οποίοι μας τηλεφωνούσαν, λέγοντας ότι έχουν τέτοιου είδους κατευθύνσεις και αναγκαζόμασταν να τους επαναφέρουμε στην πραγματικότητα, διαλύοντας τις αυταπάτες αυτές, που φρόντισαν άλλωστε τα δικαστήρια να τις διαλύσουν καθ’ ολοκληρίαν, όπως έκαναν και με τα χαράτσια και με τους φόρους και με τα μνημόνια και με τις περικοπές και με όλο το φάσμα της

μνημονιακής πολιτικής.

Συναγωνιστές και συναγωνίστριες,

Δεν υπήρξαν ποτέ και δεν θα υπάρξουν ποτέ αγώνες εκ του ασφαλούς.

Σήμερα η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ βρίσκεται αντιμέτωπη μπροστά σε αυτό το φάσμα των διώξεων, για το οποίο μέχρι τώρα δεν έχει πάρει, ούτε εξαγγείλει καμία νομοθετική πρωτοβουλία. Είναι γνωστό, άλλωστε, ότι επί ημερών της προηγούμενης κυβέρνησης και ιδιαίτερα επί της θητείας του Αντώνη Ρουπακιώτη στο Υπουργείο Δικαιοσύνης είχε γίνει μία προσπάθεια να αμνηστευθούν οι ποινικές διώξεις που αφορούν κινητοποιήσεις αγροτών, αυτοκινητιστών, όπως είχε γίνει και στο παρελθόν με αγροτικές κινητοποιήσεις με νόμο. Στην προσπάθεια αυτή συμβάλαμε και εμείς, καταθέτοντας μία τροπολογία της τροπολογίας, η οποία επεξέτεινε την αμνήστευση αυτή και για όσους κατηγορούνται για συμμετοχή τους σε κινητοποιήσεις στα διόδια, αλλά τελικά η τροπολογία αυτή δεν πέρασε.

Το κίνημα ενάντια στα διόδια ήταν το πρώτο προδρομικό, κίνημα πολιτών πριν την ένταξη της χώρας στη μνημονιακή μέγγενη, που αμφισβήτησε την εμπορευματοποίηση των δημόσιων δρόμων και την επιβολή αντιτίμου στο δικαίωμα μετακίνησης και πήρε την τύχη του στα χέρια του, διαμορφώνοντας ισχυρές παρακαταθήκες κοινωνικών και πολιτικών αντιστάσεων, που ενώθηκαν τα αμέσως επόμενα χρόνια με τα άλλα «δεν πληρώνω» (εισιτήρια, χαράτσια, κόκκινα δάνεια, ηλεκτρικό ρεύμα κ.λ.π.)

Το σύνθημα των αγανακτισμένων, των απεργών και των διαδηλωτών για 4 ολόκληρα χρόνια «Ο λαός δεν χρωστά, δεν πληρώνει, δεν πουλά» ανέτρεψε τελικά τους μνημονιακούς, αλλά έφερε μία κυβέρνηση :

α) Που διακηρύσσει ότι σέβεται τις δανειακές της υποχρεώσεις και μόνο διαπραγματεύεται τους όρους αποπληρωμής,

β) Ο πρωθυπουργός – που κάποτε δεν πλήρωνε για λόγους συμπαράστασης το χαράτσι της ΔΕΗ – κάλεσε τους πολίτες της χώρας να καταβάλουν τις οφειλόμενες δόσεις του ΕΝΦΙΑ, που ήταν πιο σκληρός από τα χαράτσια, τα χρέη στο Δημόσιο, ενώ η απαλλαγή των φτωχών με νόμο από κόκκινα δάνεια και προσαυξήσεις παραμένει στην κρίση των τραπεζών.

γ) Τέλος, η πώληση της δημόσιας περιουσίας ονομάζεται τώρα αξιοποίηση.

Την ίδια πολιτική ακολουθεί από πριν και η αριστερή πλειοψηφία στην Περιφέρεια Αττικής,

που τυπικά δηλώνει αντίθετη στα διόδια.
Πρόσφατα και όχι για πρώτη φορά ο Υπουργός Ανάπτυξης Γιώργος Σταθάκης δήλωσε ότι η κυβέρνηση θα στηρίξει τις εταιρίες εκμετάλλευσης των διοδίων και ότι δεν είναι δυνατό να μην προβλέπεται και να μην εφαρμόζεται η καταβολή διοδίων, έστω και μειωμένων ποσών, διαλύοντας έτσι οριστικά τις ελπίδες όσων πίστευαν ότι μία αριστερή κυβέρνηση θεωρεί στοιχειώδη υποχρέωση του κράτους να παρέχει δρόμους και ελευθερία μετακίνησης στους πολίτες του, ιδίως μάλιστα όταν τους ξεζουμίζει στη φορολόγηση, άμεση και έμμεση.

Συναγωνιστές και συναγωνίστριες, καθώς οι θεσμικές αυταπάτες, δικαστικές και κυβερνητικές, δείχνουν να εξαντλούν τα όριά τους, το κίνημα για τα διόδια βρίσκεται αντιμέτωπο με την επιβεβαίωση του προσανατολισμού του και με την επιλογή των μορφών δράσης του. Ούτε ο κυβερνητισμός, ούτε η θεοποίηση της δικαστικής εξουσίας αποτελούν διέξοδο απέναντι στο ασφυκτικό πρόβλημα της οικονομικής αφαίμαξης των καθημερινών ή των οποιωνδήποτε μετακινήσεών μας από τα διόδια των ιδιωτικών εταιριών, που διαχρονικά οι κυβερνήσεις έχουν εγκαταστήσει ως νταβατζήδες των δημόσιων δρόμων, τους οποίους επιτρέπουν να εκμεταλλεύονται χωρίς να έχουν συμβάλει για τη δημιουργία τους. Η δωρεάν και ελεύθερη μετακίνηση – σε δημόσιους δρόμους που το κράτος μας οφείλει γιατί είναι χιλιοπληρωμένοι από την καθημερινή άμεση και έμμεση φορολογία σε εισόδημα, Ι.Χ, τέλη κυκλοφορίας, καύσιμα κ.α. – πρέπει να είναι ο απαράβατος προσανατολισμός του κινήματος των διοδίων.

Και οι μορφές πάλης του να είναι τέτοιες που να μην δημιουργούν δυσανάλογες απώλειες και βάρη, ενώ ταυτόχρονα να διεκδικούν την ανεμπόδιστη άσκηση των δικαιωμάτων και ελευθεριών τους, όπως είναι οι κινητοποιήσεις ενάντια στη λειτουργία των διοδίων, στα πλαίσια ενός συνολικότερου προσανατολισμού που δεν μπορεί να είναι άλλος παρά η διαγραφή του χρέους και η έξοδος από το ευρώ και την Ευρωπαϊκή Ένωση, γιατί αποδεικνύεται περίτρανα ιδίως τις μέρες αυτές ότι αντιμνημονιακή πολιτική και ταυτόχρονα ο σεβασμός του χρέους και ένταξη στους μηχανισμούς αυτούς, όσο κι αν προσπαθούν να τους μετονομάσουν και να τους εξωραΐσουν, δεν πάνε μαζί.

Ευτυχώς, η ανυπακοή και η αντίσταση δεν σταμάτησαν. Οι μπάρες σφυρίζουν ακόμα και το κίνημα δίκαια απαιτεί. Απέναντι στις χιλιάδες συμπολιτών μας, που κινητοποιήθηκαν μαζί μας τα προηγούμενα χρόνια στέλνουμε το μήνυμα ότι οι αγώνες μας δεν δικαιώθηκαν, αλλά κυρίως δεν τελείωσαν, όπως πολλοί θα ήθελαν.

Αισθάνομαι ακόμα την ανάγκη να χαιρετίσω την ανιδιοτελή προσφορά στο κίνημα εκατοντάδων δικηγόρων σε όλη την Ελλάδα, που χωρίς αμοιβή η με συμβολικές αμοιβές

υπερασπίστηκαν αγωνιστές και αντιπάλεψαν μέσα και έξω από τα δικαστήρια τις αυθαιρεσίες των εταιριών εκμετάλλευσης και της κρατικής και δικαστικής εξουσίας. Ενας από αυτούς ήταν ο Γιώργος Κατρούγκαλος, που με τη γνωμοδότησή του για την αντισυνταγματικότητα του άρθρου 184 Π.Κ. συνέβαλε στην αθώωση των αγωνιστών σε δύο δίκες στη Λάρισα. Οι όποιες διαφωνίες μου με την κυβέρνηση δεν θα μου βάλουν παρωπίδες και δεν θα με κάνουν να υποκύψω στη δεξιά συκοφαντία και στον αριστερό μικρολαϊκισμό που τον έχουν βάλει στο στόχαστρο.

Αν η κυβέρνηση δεν έχει σκοπό να καταργήσει τα διόδια, να καταγγείλει τις συμβάσεις εκμετάλλευσης, να καταργήσει τους νόμους που τις κύρωσαν και να ανακτήσει προς όφελος του λαού τους δημόσιους δρόμους απαλλοτριώνοντας χωρίς αποζημίωση τις εγκαταστάσεις και υποδομές των εταιριών εκμετάλλευσης, όπως κάθε αριστερή κυβέρνηση έχει στοιχειώδη υποχρέωση, τουλάχιστον ας απαλλάξει τους μόνιμους κατοίκους από τα διόδια. Ας φτιάξει συγκοινωνίες που να απαλλάσσουν έστω μερικά τις καθημερινές μετακινήσεις από το καταστροφικό για το περιβάλλον Ι.Χ. Ας καταργήσει τους νόμους Ρέππα και Βορίδη και το εικοσαπλάσιο (άρθρο 24 νόμων παραχώρησης), καθώς και τις εκκρεμείς χρηματικές ποινές. Ας αμνηστεύσει τα ποινικά αδικήματα και τις σχετικές αστικές υποχρεώσεις ή ας διαπραγματευτεί, με την διαπραγματευτική επιτυχία που διατείνεται πως έχει τελευταία, με τις εταιρίες εκμετάλλευσης να παραιτηθούν από τις αγωγές γιατί ξέρουν ότι δεν κυνηγούν δράστες αξιόποινων πράξεων, αλλά αγωνιστές που πρωτοστάτησαν ενάντια στα συμφέροντά τους. Και θα συνεχίσουν και καλά θα κάνουν. Γιατί όπως και να έχει η εξέλιξη, δεν φοβόμαστε τις δίκες και θα νικήσουμε. Στέλνουμε και από εδώ το μήνυμα ότι οι δίκες δεν λυγίζουν τους αγωνιστές.

Ο δρόμος του αγώνα είναι η μόνη εγγύηση για τις νίκες που ήρθαν χθες και γι’ αυτές που έχουμε καθήκον να φέρουμε αύριο. Αγώνα στους δρόμους και όχι στους διαδρόμους. Το κίνημα ενάντια στα διόδια αυτή τη φορά κάθεται κάτω από την αριστερή μπάρα. Καλείται ξανά να την σηκώσει και νοιώθω ότι και τούτη τη φορά θα τα καταφέρει.

Ευχαριστώ.

Αθήνα, 28/3/2015

Κώστας Παπαδάκης