ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Επί του Σχεδίου Νόμου

του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

«Νέο κυρωτικό πλαίσιο του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα»

Ιανουάριος 2025

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 13 Ιανουαρίου 2025 εστάλη στην Ο.Κ.Ε. προς γνωμοδότηση από την Γενική Γραμματεία Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων της Προεδρίας της Κυβέρνησης, το Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Νέο κυρωτικό πλαίσιο του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα».

Για την επεξεργασία του εν λόγω Σχεδίου Νόμου συγκροτήθηκε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους **κ.κ. Μιχάλη Αλέπη, Μιχάλη Μητσόπουλο, Φώτη Κολεβέντη, Ηλία Δόλγυρα, Ιωάννη Κορκόβελο** και **Κωνσταντίνο Μπάρδα.**

Ως Πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο **κ. Φώτης Κολεβέντης,** Αντιπρόεδρος της Ο.Κ.Ε.

Στην Επιτροπή συμμετείχαν επίσης ως εμπειρογνώμονες η **κα Μαρινέττα Γούναρη** και ο **Δρ. Τσούρος Ιωάννης.**

Από πλευράς Ο.Κ.Ε. συμμετείχε και είχε τον επιστημονικό συντονισμό του έργου της Επιτροπής ο **κ. Δημήτρης Μπίμπας**, Επιστημονικός Συνεργάτης της Ο.Κ.Ε.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε τις εργασίες της σε δύο (2) συνεδριάσεις, και η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια στη συνεδρίασή της, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 18 Φεβρουαρίου 2025.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., αφού ολοκλήρωσε τη συζήτηση για το θέμα στη συνεδρίαση της 13ης Φεβρουαρίου 2026, διατύπωσε την υπ’ αριθ. 338 Γνώμη της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ 4

Γενική επισκόπηση- η κατασταση στην ελλαδα και την ΕΕ 8

Κυριότερες αιτίες των ατυχημάτων στην Ελλάδα 12

Σχόλια ΟΚΕ επι της αρχησ του ν/σ 13

Θέσεις επί των άρθρων 17

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Ο.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 21

Γνώμη της Ο.Κ.Ε. επί του Σχ/Ν του Υπ. Υποδομών και Μεταφορών με θέμα

«Νέο κυρωτικό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα»

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

Με το νομοσχέδιο «Νέο κυρωτικό πλαίσιο του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα», σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών επιχειρείται

« ….α) *η προσαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στις σύγχρονες ανάγκες ασφαλούς κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων,*

β) η ενίσχυση του αποτρεπτικού χαρακτήρα των κυρώσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, και

γ) η απλούστευση των διαδικασιών με την αποσύνδεση των κυρώσεων από το όχημα, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων και τον περιορισμό των ποινικών κυρώσεων που επιβάλλονται με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας….».

Το νομοσχέδιο, όπως έχει κατατεθεί στη Δημόσια Διαβούλευση, αποτελείται από 4 Μέρη και περιλαμβάνει 107 διακριτά άρθρα.

Το Α’ Μέρος του νομοσχεδίου (άρθρα 1 και 2) περιλαμβάνει το σκοπό και το αντικείμενο της επιχειρούμενης ρύθμισης.

Το Β’ Μέρος που αποτελεί τον κορμό του νομοσχεδίου, αποτελείται από 3 διακριτά Κεφάλαια (Α, Β και Γ).

Στο πρώτο Κεφάλαιο (Α’) με τίτλο «ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α’: ΟΔΙΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ» περιλαμβάνονται τα άρθρα 3 έως 50, στα οποία ενσωματώνονται ρυθμίσεις που αφορούν τις κατηγορίες

παραβάσεων και το κυρωτικό πλαίσιο που θα τις διέπει μετά την ψήφιση του. Από τα σημαντικότερα είναι

-τα άρθρα 7-9 που προσδιορίζουν τις κατηγορίες παραβάσεων οδηγών οχημάτων και ποδηλάτων, πεζών και κυρώσεις για μη συμμόρφωση σε φωτεινή σηματοδότηση,

- το άρθρο 17 που προσδιορίζει τη δυνατότητα αλλαγής λωρίδας και κίνηση μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών σε πυκνή κυκλοφορία, την αποκαλούμενη «διήθηση»

- τα άρθρα 38 και 39 που θέτουν τους όρους αλληλεπίδρασης οδηγών και πεζών και προσδιορίζουν τις κατηγορίες παραβάσεων για μη τήρηση κανόνων κυκλοφορίας των πεζών και των οδηγών έναντι των πεζών,

- το άρθρο 40 που προσδιορίζει κατηγορίες παραβάσεων για μη τήρηση ειδικών κανόνων για τους οδηγούς δικύκλων (μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα Ε.Π.Η.Ο.)

- το άρθρο 42, που επαναπροσδιορίζει το πλαίσιο κυρώσεων σε περίπτωση οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών,

καθώς και τα ειδικά άρθρα 47 και 48 που αναφέρονται στις περιπτώσεις κατάληψης οδών, πεζοδρομίων και εναπόθεσης υλικών.

Το Κεφάλαιο Β’ με τίτλο «ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ, ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ, ΘΕΣΗ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ» περιλαμβάνει τα άρθρα 51 έως 98 και ενσωματώνει ρυθμίσεις τεχνικού και διοικητικού χαρακτήρα που σχετίζονται με την αδειοδότηση, την κυκλοφορία, την εμφάνιση, την τροχοπέδηση και τον ορθό φωτισμό των οχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα άρθρα 55-60 αφορούν τους κανόνες τροχοπέδησης διαφορετικών τύπων οχημάτων, τα άρθρα 61-78 αφορούν τους κανόνες φωτισμού διαφόρων τύπων λειτουργιών και οχημάτων (ΙΧ, αγροτικά, ρυμουλκούμενα κα), ενώ τα άρθρα 84-97 αναφέρεται στις απαιτούμενες διαδικασίες για τον τεχνικό έλεγχο, την άδεια κυκλοφορίας, τα διπλώματα, την ειδική σήμανση των οχημάτων.

Στο Κεφάλαιο Γ με τίτλο «ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ, ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ», περιλαμβάνονται τα άρθρα 99-102, που τροποποιούν σημαντικές διατάξεις του υφιστάμενου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Το άρθρο 99 αναφέρεται στην επιβολή διοικητικών μέτρων (Τροποποίηση άρθρου 103 ΚΟΚ), το άρθρο 100 αναφέρεται στην επιβολή διοικητικών προστίμων από αστυνομικά όργανα (Τροποποίηση τίτλου και παρ. 2, 3 , 4 και 5 άρθρου 104 ΚΟΚ), το άρθρο 101 αναφέρεται στην κατηγοριοποίηση των παραβάσεων (Προσθήκη άρθρου 105Α στον ΚΟΚ) και το άρθρο 102 στις περιπτώσεις υποτροπής και το σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών.

Τα Μέρη Γ' και Δ' (άρθρα 103-106) περιλαμβάνουν τις τελικές, μεταβατικές, καταργούμενες διατάξεις και το χρόνο έναρξης ισχύος του νομοθετήματος.

Συνοπτικά, οι βασικές τομές που προτείνει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο συνίστανται στα εξής:

- **Κατηγορίες παραβάσεων και διαβάθμιση ποινών**

Με βάση το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η ταξινόμηση των παραβάσεων θα γίνεται με βάση τον εκτιμώμενο βαθμό επικινδυνότητάς τους. Οι ποινές που προβλέπονται είναι αυστηρότερες, ενώ σε περιπτώσεις υποτροπής των ίδιων επικίνδυνων παραβάσεων οι ποινές θα πολλαπλασιάζονται.

Το δίπλωμα θα αφαιρείται και όταν συμπληρωθούν 25 πόντοι στο point system, ενώ στο εξής δεν θα υφίσταται για τροχαία παράβαση η ποινή της αφαίρεσης της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς η ποινή θα εφαρμόζεται στον οδηγό, και όχι στο όχημα, το οποίο δύναται να το κυκλοφορήσει και κάποιος άλλος.

Συνολικά οι κατηγορίες παραβάσεων είναι τρεις:

Ε1, παραβάσεις χαμηλής επικινδυνότητας: προβλέπεται επιβολή προστίμου 30 ευρώ και αφαίρεση διπλώματος για 10 ημέρες.

Ε2, παραβάσεις μεσαίας επικινδυνότητας: προβλέπεται επιβολή προστίμου 150 ευρώ και αφαίρεση διπλώματος για 20 ημέρες.

Ε3, παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας και αντικοινωνική οδήγηση: προβλέπονται ποινές κακουργηματικού χαρακτήρα για σοβαρές παραβάσεις όπως υπερβολική ταχύτητα, παραβίαση σηματοδοτών και οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, εξαρτησιογόνων ή άλλων απαγορευμένων ουσιών. Προβλέπεται φυλάκιση έως 3 έτη αν προκύπτει κίνδυνος για ξένη περιουσία, φυλάκιση τουλάχιστον 1 έτους αν προκύπτει κίνδυνος για άνθρωπο, κάθειρξη έως 10 έτη για βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις, κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών για θάνατο ανθρώπου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη. Στις αντικοινωνικές παραβάσεις για τις οποίες θα προβλέπονται οι πολύ αυστηρές ποινές, περιλαμβάνεται και η κίνηση στη ΛΕΑ, η στάθμευση σε θέση ΑμεΑ ή σε ράμπα ΑμεΑ.

- **Προτεραιότητα και δυνατότητα διήθησης για μοτοσυκλέτες**

Με βάση το νέο ΚΟΚ η διήθηση[1] των μοτοσυκλετών γίνεται νόμιμη υπό προϋποθέσεις. Επιπρόσθετα, τα δίκυκλα θα έχουν προτεραιότητα στα φανάρια, θα επιτρέπεται δηλαδή να διέρχονται μπροστά από τα αυτοκίνητα, τόσο για λόγους ασφαλείας όσο και διευκόλυνσης της κυκλοφορίας.

- **Νέα όρια ταχύτητας**

Τα όρια ταχύτητας εντός πόλεως μειώνονται από τα 50 στα 30 χλμ./ώρα γενικά και στα 20 χλμ./ώρα έξω από τα σχολεία και βρεφονηπιακούς σταθμούς.

- **Διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης αστικής κινητικότητας**

Μέσω της μείωσης της ταχύτητας ενισχύεται με την παραχώρηση ζωτικού χώρου σε οχήματα μικροκινητικότητας και μηχανοκίνητα δίκυκλα στην κυκλοφορία και τη στάθμευση (κανόνες για υπό όρους διήθηση, χώρος αναμονής στις διασταυρώσεις, πρόβλεψη χώρων στάθμευσης). Συνδυαστικά με το ανωτέρω, αυστηροποιείται το

[1] Με τον όρο διήθηση χαρακτηρίζεται η κίνηση των διτρόχων ανάμεσα στα αυτοκίνητα και θα είναι νόμιμη μόνο όταν τα αυτοκίνητα είναι ακινητοποιημένα -π.χ. σε κυκλοφοριακή συμφόρηση ή σε κάποιο φανάρι- και όταν δεν παραβιάζονται τα όρια ταχύτητας.

κυρωτικό πλαίσιο για τα οχήματα μικροκινητικότητας και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, καθώς η χρήση του κράνους και η τήρηση των ορίων ταχύτητας είναι αδιαπραγμάτευτα και τιμωρούνται αυστηρά. Η μη χρήση κράνους προβλέπεται ότι θα τιμωρείται αυστηρότερα, ενώ σε περιπτώσεις υποτροπής θα υπάρχει το ενδεχόμενο αφαίρεσης του διπλώματος για έως και 5 χρόνια. Οι ποινές για μη χρήση κράνους αυστηροποιούνται, με κίνδυνο αφαίρεσης της άδειας οδήγησης έως και για 5 χρόνια σε περίπτωση υποτροπής.

Η χρήση κράνους θα ισχύει και για τα οχήματα μικρο-κινητικότητας που με τη μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ./ώρα μπορούν να κινούνται κανονικά στο οδόστρωμα τηρώντας φυσικά όλους τους κανόνες -κάτι που θα ισχύει και για τα ηλεκτρικά πατίνια που όπως προαναφέρθηκε σήμερα κινούνται σε ένα καθεστώς αρρύθμιστο.

- **Ενημέρωση για τα πρόστιμα και ανάκληση κλήσεων**

Οι κλήσεις θα καταχωρίζονται σε διαδικτυακή πλατφόρμα και οι παραβάτες θα ενημερώνονται άμεσα μέσω SMS, χωρίς δυνατότητα παρέμβασης για τη διαγραφή τους. Τα πρόστιμα θα αναρτώνται απευθείας στο φορολογικό λογαριασμό TAXISnet του παραβάτη οδηγού και εάν αυτός δεν το εξοφλεί εμπρόθεσμα, τότε θα αποτελεί βεβαιωμένη οφειλή προς το Δημόσιο.

Οι φερόμενοι ως παραβάτες θα έχουν βέβαια τη δυνατότητα μέσα σε 7 έως 10 ημέρες να καταθέτουν τις ενστάσεις τους.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ- Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΕ

Τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα αποτελούν ένα από σημαντικότερα ζητήματα δημόσιας ασφάλειας και υγείας. Παρά τις προσπάθειες για βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη σημαντική μείωση των ατυχημάτων μέσα στην δεκαετία 2013-2022, η χώρα συνεχίζει να καταγράφει υψηλά ποσοστά ατυχημάτων σε σύγκριση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ[2], και έπειτα από *«…σύγκριση των στοιχείων του 2022 με τα αντίστοιχα του 2013 προκύπτει μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά 13,4%, των νεκρών κατά 25,6%, των βαριά τραυματιών κατά 45,2% και των ελαφρά τραυματιών κατά 14,3%. Η μείωση είναι σημαντικά μεγαλύτερη κατά τη σύγκριση του 2022 με το 2000, με μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων κατά 54,4%, των νεκρών κατά 67,9%, των βαριά τραυματιών κατά 84,2% και των ελαφρά τραυματιών κατά 55,0%* (βλέπετε Πίνακα….).

***{Σύμφωνα με ορισμένους αναλυτές, θα πρέπει να γίνεται ευθεία αναφορά στον όρο δυστύχημα, όταν πρόκειται για ατύχημα το οποίο καταλήγει να έχει θύματα, νεκρούς ή τραυματίες.}

Ενώ είναι θετική η πορεία μείωσης των ατυχημάτων, η οποία οφείλεται σε κάποιο βαθμό στην αναβάθμιση του οδικού δικτύου (ιδιαίτερα με την παράδοση της Εγνατίας Οδού και της Ιόνιας Οδού, αλλά και τις παρακάμψεις ορεινών σχηματισμών μέσα από σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους όπως λχ, οι σήραγγες στα Τέμπη) καθώς και στη σημαντική αναβάθμιση της συμπεριφοράς των σύγχρονων οχημάτων και των πλοηγικών συστημάτων που διαθέτουν, ένα σημαντικό τμήμα ατυχημάτων εξακολουθεί να αφορά νέους ανθρώπους (βλέπετε πίνακα…), γεγονός που έχει σημαντικές άμεσες και έμμεσες συνέπειες στον οικογενειακό προγραμματισμό, την επαγγελματική πορεία και το επαγγελματικό και οικογενειακό περιβάλλον των θυμάτων.

Πίνακας 12: Ατυχήματα και παθόντες, 2000 και 2013-2022

Έτη	2000	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	% Μεταβολή	
												2022/ 2013	2022/ 2000
Ατυχήματα	23.001	12.109	11.690	11.440	11.318	10.848	10.737	10.712	9.083	10.454	10.487	***-13,4***	-54,4
Ετήσια μεταβολή			*-3,5*	*-2,1*	*-1,1*	*-4,2*	*-1,0*	*-0,2*	*-15,2*	*15,1*	*0,3*		
Θανατηφόρα ατυχήματα	1.803	814	739	741	772	679	645	656	552	584	619	***-24,0***	-65,7
Ετήσια μεταβολή			*-9,2*	*0,3*	*4,2*	*-12,0*	*-5,0*	*1,7*	*-15,9*	*5,8*	*6,0*		

[2] Τα τελευταία συγκεντρωτικά διαθέσιμα στοιχεία αφορούν το έτος 2022, σε στατιστική έρευνα του 2024

Νεκροί	2.037	879	795	793	824	731	700	688	584	624	654	***-25,6***	-67,9
Ετήσια μεταβολή			*-9,6*	*-0,3*	*3,9*	*-11,3*	*-4,2*	*-1,7*	*-15,1*	*6,8*	*4,8*		
Σύνολο τραυματιών	30.763	15.175	14.564	14.096	13.825	13.271	13.149	13.002	10.818	12.356	12.625	***-16,8***	-59,0
Ετήσια μεταβολή			*-4,0*	*-3,2*	*-1,9*	*-4,0*	*-0,9*	*-1,1*	*-16,8*	*14,2*	*2,2*		
Βαριά τραυματίες	4.200	1.212	1.016	999	879	706	727	652	518	610	664	***-45,2***	-84,2
Ετήσια μεταβολή			*-16,2*	*-1,7*	*-12,0*	*-19,7*	*3,0*	*-10,3*	*-20,6*	*17,8*	*8,9*		
Ελαφρά τραυματίες	26.563	13.963	13.548	13.097	12.946	12.565	12.422	12.350	10.300	11.746	11.961	***-14,3***	-55,0
Ετήσια μεταβολή			*-3,0*	*-3,3*	*-1,2*	*-2,9*	*-1,1*	*-0,6*	*-16,6*	*14,0*	*1,8*		

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, 2024, Οδικά τροχαία ατυχήματα

Είναι σαφές επίσης ότι υπάρχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην παραγωγική ικανότητα των νέων θυμάτων, ενώ το σύστημα υγείας καλείται να ανταποκριθεί υπό δύσκολες συνθήκες στην ανάγκη εφαρμογής μακροχρόνιων πρωτοκόλλων θεραπείας για την αποκατάσταση των τραυματισμών. Το 2022, τελευταίο έτος αναφοράς, ο αριθμός των απωλειών στις αποκαλούμενες «παραγωγικές ηλικίες» μειώθηκε πάνω από 30% την τελευταία δεκαετία, ωστόσο, όπως προκύπτει από τον πίνακα, η πρόοδος είναι φθίνουσα μετά το 2018.

Πίνακας 15: Νεκροί από οδικά τροχαία ατυχήματα, κατά ομάδες ηλικιών, 2013-2022

Ομάδες ηλικιών	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	% Μεταβολή	
											2022/2021	2022/2013
Σύνολο νεκρών	**879**	**795**	**793**	**824**	**731**	**700**	**688**	**584**	**624**	**654**	**4,8**	**-25,6**
0-24	156	143	137	136	122	103	102	93	105	105	**0,0**	**-32,7**
25-49	319	300	297	293	263	232	256	227	229	204	**-10,9**	**-36,1**
50-64	149	160	130	154	151	128	132	108	122	141	**15,6**	**-5,4**
65+	234	187	225	236	192	224	181	141	153	192	**25,5**	**-17,9**
Άγνωστο	21	5	4	5	3	13	17	15	15	12	**-20,0**	**-42,9**

ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ, 2024, Οδικά τροχαία ατυχήματα

Επιπλέον, σε σύγκριση ωστόσο με τα ευρωπαϊκά δεδομένα (βλέπετε πίνακα που δημοσιεύει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή), η χώρα μας κατέχει από τις χειρότερες θέσεις (6η χειρότερη επίδοση) ανά εκατομμύριο κατοίκους σε νεκρούς από δυστυχήματα,

γεγονός που κατατείνει στην ανάγκη λήψης επιπρόσθετων μέτρων και άσκησης πιο αποτελεσματικής πολιτικής στον τομέα της οδικής συμπεριφοράς και ασφάλειας.

Road fatalities per million population/ ***Updated October 2024***														
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
EU-27	67	66	60	55	55	55	54	53	53	51	42	45	46	46
Belgium	78	80	75	69	67	68	59	54	53	56	43	45	46	43
Bulgaria	105	89	82	83	91	98	99	96	87	90	67	81	78	82
Czech Republic	77	74	71	62	65	70	58	55	62	58	48	50	50	46
Denmark	46	40	30	34	32	31	37	30	30	34	28	22	26	27
Germany	45	50	45	41	42	43	39	39	40	37	33	31	33	34
Estonia	59	76	66	61	59	51	54	36	51	39	44	41	37	43
Ireland	47	41	36	41	41	35	39	32	29	29	30	27	31	35
Greece	113	103	89	80	73	73	76	68	65	64	54	58	63	61
Spain	53	44	41	36	36	36	39	39	39	37	29	32	37	38
France	64	63	58	51	53	54	54	53	50	50	39	45	50	48
Croatia	99	97	92	86	73	82	73	80	77	73	58	72	71	71
Italy	70	65	63	57	56	56	54	56	55	53	40	49	54	52
Cyprus	73	85	59	51	52	67	54	62	57	59	54	50	41	37
Latvia	103	86	87	88	106	95	80	70	77	69	73	78	60	75
Lithuania	95	97	101	86	91	83	66	67	62	67	63	53	43	56
Luxembourg	64	64	65	84	64	64	56	42	60	36	42	38	56	39
Hungary	74	64	61	60	63	65	62	64	65	62	47	56	55	49
Malta	31	39	22	40	23	25	51	41	38	32	21	17	54	30
Netherlands	32	33	34	28	28	31	31	31	35	34	30	29	37	34
Austria	66	62	63	54	51	56	50	47	46	47	39	41	41	44
Poland	103	110	94	88	84	77	80	75	75	77	66	59	50	52
Portugal	93	89	72	64	64	60	57	61	68	67	52	54	60	61
Romania	117	100	102	93	91	95	97	99	96	96	85	93	86	81
Slovenia	67	69	63	61	52	58	63	50	44	49	38	54	40	39
Slovakia	69	60	65	46	54	57	51	51	48	50	45	45	49	49
Finland	51	54	47	48	42	49	47	43	43	38	40	41	35	33
Sweden	28	34	30	27	28	27	27	25	32	22	20	20	22	22
Switzerland	42	41	43	33	30	31	26	27	27	22	26	23	28	27
Norway	43	34	30	37	29	24	26	20	20	20	17	15	21	20
Iceland	25	38	28	47	12	49	54	47	52	17	22	24	24	21
Liechtenstein	0	55	27	54	81	54	0	53	0	0	26	0	51	0
Serbia						82	78	77	71	76	81	74		

Πηγή[3]: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EUROSTAT, CARE database, 2024

[3] Source: CARE (Community Road AccideSource: CARE (Community Road Accident) database. Figures are generally those as reported by police. Several countries have a significant degree of international traffic which impacts on the number of fatalities in the country. The percentage changes in the table are based on the absolute number of fatalities, not the rate per million

Παρά το γεγονός ότι στα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία καταγράφεται μια συνολική μείωση κατά 10% σε σύγκριση με το 2019, ο σημερινός ρυθμός μείωσης υπολείπεται σημαντικά της απαιτούμενης ετήσιας μείωσης κατά 4,5% που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ να μειωθούν κατά 50% οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα έως το 2030.

Στις χώρες που το ποσοστό έμενε σχεδόν αμετάβλητο ή η μείωση ήταν ανεπαίσθητη περιλαμβάνονται η Ελλάδα, η Τσεχία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Ολλανδία, η Πολωνία και η Ρουμανία.

Road fatalities per million population, 2019-2023

ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες μελέτες και αναλύσεις, ορισμένα από τα κύρια αίτια των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα περιλαμβάνουν:

- Υπερβολική Ταχύτητα και παραβίαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας (παραβίαση σημάνσεων, μη τήρηση κανόνων κλπ)
- Χρήση κινητών/ οθονών και απόσπαση προσοχής οδηγού
- Μη τήρηση των τυπικών κανόνων παθητικής ασφαλείας (χρήση ζώνης, κράνους, έλεγχο οχήματος πριν τη χρήση)

inhabitants. Population data are from Eurostat.

- Χρήση εξαρτησιογόνων ουσιών και κατανάλωση αλκοόλ, η κατανάλωση των οποίων έχει αυξηθεί σημαντικά την τελευταία δεκαετία (μετά την οικονομική κρίση και κατά την πανδημία πολύ περισσότερο).
- Κατάσταση οδικού δικτύου, επικινδυνότητα επαρχιακών δρόμων και πλημμελής συντήρηση και σήμανση δρόμων
- Ανεπαρκής εκπαίδευση και ενημέρωση/ επικαιροποίηση των γνώσεων περί οδηγικής ασφάλειας και πρόληψης
- Καθυστερήσεις στη ρύθμιση πλαισίου για νέους τύπους οχημάτων και χώρους κίνησης (πχ ποδηλατόδρομοι στην πόλη, ηλεκτρικά μέσα, πατίνια, scooters)
- Κακοσυντηρημένος και ανασφάλιστος στόλος αυτοκινήτων/ πλημμελής έλεγχος εισαγόμενων οχημάτων «δεύτερης χρήσης» από το εξωτερικό
- Μεταπανδημική αύξηση της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων στα κέντρα των πόλεων και μείωση χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών

Σημειώνεται, ότι την τελευταία 3ετία, συνεπεία της αύξησης των τουριστικών ροών, και των κινήτρων για την ηλεκτροκίνηση έχει ανανεωθεί σημαντικά ο στόλος των ΙΧ αυτοκινήτων, έχει προωθηθεί η επιλογή των χρονομισθώσεων (leasing), έχουν μειωθεί οι ταχύτητες στο κέντρο των πόλεων (άρα και τα ατυχήματα), αλλά έχουν αυξηθεί οι ανάγκες για ενημέρωση πάνω στη βέλτιστη χρήση αυτών των οχημάτων.

ΣΧΟΛΙΑ ΟΚΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ Ν/Σ

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή συντάσσεται με την επιστημονική άποψη που εκφέρεται στο δημόσιο λόγο ότι τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα στην Ελλάδα αποτελούν μείζον κοινωνικό ζήτημα και παρά τη βαθμιαία μείωσή τους κατά τη διάρκεια της τελευταίας 20ετίας, συγκροτούν μια σημαντική απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, την υγεία και την κοινωνική ζωή.

Ως εκ τούτου, επί της αρχής θεωρεί σημαντική την επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με έμφαση στην αυστηροποίηση των ποινών για τις πιο

σοβαρές παραβάσεις. Επίσης, υποστηρίζει την κατεύθυνση μετασχηματισμού ορισμένων ποινών (λχ αφαίρεση διπλώματος έναντι αφαίρεση άδειας οδήγησης), γεγονός που εκσυγχρονίζει το κυρωτικό πλαίσιο που θα εφαρμόζεται από δω και στο εξής.

Αναμφίβολα, ο γενικότερος εξορθολογισμός των ποινών και η κατάταξη των παραβάσεων ανάλογα με την επικινδυνότητα, καθώς και η επιβολή κυρώσεων που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις, ενισχύουν τον αποτρεπτικό χαρακτήρα τους και συντείνουν στη διαμόρφωση ενός ρεαλιστικότερου και ευκολότερα εφαρμόσιμου πλαισίου ελέγχου. Η Ο.Κ.Ε. υποστηρίζει ως θετική τη θέσπιση πλαισίου για την υποτροπιάζουσα παραβατική και αντικοινωνική οδική συμπεριφορά και υποστηρίζει τη διαβάθμιση των κυρώσεων επί τη βάσει των κριτηρίων επικινδυνότητας και επαναληπτικότητας.

Η Ο.Κ.Ε. υποστηρίζει επί της αρχής τη θέση ότι όπως και σε άλλες χώρες, έτσι και στην Ελλάδα η εθνική νομοθεσία πρέπει να τηρήσει την αρχή «προτεραιότητα στις ανάγκες των πεζών και της μικροκινητικότητας», με ό,τι αυτό συνεπάγεται όμως σε επίπεδο ευθυνών τόσο από τους πεζούς, όσο και από τους χρήστες οχημάτων χαμηλής/ ήπιας ταχύτητας.

Ως προς τη μικροκινητικότητα, το σχέδιο νόμου για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) για τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.) φαίνεται να κινείται προς την κατεύθυνση της ευθυγράμμισης με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, αλλά υπάρχουν ορισμένες διαφορές και σημεία που χρήζουν προσαρμογής. Ειδικότερα, η κατηγοριοποίηση των Ε.Π.Η.Ο. σύμφωνα με τη μέγιστη ταχύτητά τους (έως 6 χλμ./ώρα ως πεζοί και από 6 έως 25 χλμ./ώρα ως ποδήλατα) συνάδει με την ευρωπαϊκή πρακτική, καθώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει ένα ενιαίο πλαίσιο για την έγκριση οχημάτων κάτω των 250 κιλών και με μέγιστη ταχύτητα 25 χλμ./ώρα. Παράλληλα, η συμπερίληψη διαφορετικών τύπων μικροκινητικότητας, όπως e-scooters, ηλεκτρικά skateboards και αναπηρικά οχήματα, αντικατοπτρίζει την τάση στην ΕΕ για σαφή ορισμό και κατηγοριοποίηση τέτοιων οχημάτων.

Ωστόσο, σε επίπεδο εναρμόνισης με τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις, η ελληνική ρύθμιση δεν αναφέρεται ρητά στις προδιαγραφές ασφαλείας και τεχνικών

απαιτήσεων που προτείνονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Για παράδειγμα, στην ΕΕ υπάρχει μια αυξανόμενη πίεση για την εφαρμογή ενός καθολικού πλαισίου που να περιλαμβάνει ελάχιστες απαιτήσεις σχεδιασμού, φρένων, φωτισμού και γενικής ασφάλειας για όλα τα προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα. Επιπλέον, η ελληνική νομοθεσία δεν αναφέρεται σαφώς σε θέματα που σχετίζονται με την υποχρεωτική ασφάλιση και τη χρήση προστατευτικού εξοπλισμού, τα οποία είναι σε διαβούλευση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει ότι η ύπαρξη ορισμένων διατάξεων που αλληλεπικαλύπτονται με άλλους νόμους ή έχουν αόριστο πεδίο εφαρμογής ενδέχεται να δημιουργήσει παρερμηνείες, επιφέροντας άδικα ποινές σε επαγγελματίες και εργαζόμενους. Για παράδειγμα, η απόθεση αντικειμένων σε οδό ή πεζοδρόμιο, η παρακώλυση διέλευσης, έστω και προσωρινή, η μη διευκόλυνση της κίνησης των τραμ, η μη έγκαιρη σήμανση κατεύθυνσης που είναι σχετική, ή η απαγόρευση αλλαγής λωρίδας παρά μόνο για στάθμευση ή για είσοδο σε κάθετο δρόμο από αυτή της κατεύθυνσης, ως διατυπώσεις χρήζουν βελτιώσεων ως προς τον τρόπο εφαρμογής διότι μπορεί να προκαλέσουν αυθαίρετες ερμηνείες είτε από τα αρμόδια όργανα καταγραφής της ποινής, είτε από πολίτες, προκαλώντας αναίτιες αντιπαραθέσεις.

Παράλληλα με την αξιολόγηση των προτεινόμενων διατάξεων, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει ότι απαιτείται επιπλέον πλήθος παρεμβάσεων που θα βελτιώσουν την οδηγική συμπεριφορά, θα ενισχύσουν την εκπαίδευση στα σχολεία και στους επαγγελματίες, θα αυξήσουν το βαθμό της κοινωνικής ευαισθητοποίησης, θα μειώσουν τις άσκοπες μετακινήσεις (ειδικότερα στους αστικούς ιστούς, ακόμη και σε μικρές πόλεις) και θα οδηγήσουν σε καλύτερα στατιστικά και ποιοτικά αποτελέσματα. Το μάθημα της οδικής κυκλοφορίας θα πρέπει να εισάγεται νωρίς στα σχολικά περιγράμματα (ακόμη και από το νηπιαγωγείο).

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι τα θέματα συντήρησης και ασφάλισης του στόλου των ΙΧ αυτοκινήτων και των φορτηγών αποτελούν σημαντικό ζήτημα που χρήζει ρυθμιστικών παρεμβάσεων και άμεσων ελέγχων. Είναι άλλωστε γνωστό ότι κυρίως εξ αιτίας και εξ αφορμής της οικονομικής κρίσης, ένα μεγάλο τμήμα των

πολιτών αμέλησε ή δεν μπορούσε οικονομικά να συντηρήσει το ΙΧ όχημα όπως προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία. Σύμφωνα με υπολογισμούς περίπου το 7% των εγγεγραμμένων οχημάτων είναι ανασφάλιστο (στοιχεία Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθήνας), ενώ δε συντηρείται σωστά και ένα αντίστοιχα υψηλό ποσοστό οχημάτων που κυκλοφορούν.

Σημαντικό θεωρείται επίσης ότι στις προβλέψεις του νομοσχεδίου, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και κάποιος επικαιροποιημένος μηχανισμός ελέγχου και αποτροπής χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών κατά την οδήγηση (όχι μόνο αλκοόλ), με έμφαση στο σκέλος της ασφάλειας στους δρόμους (ναρκοτεστ). Τα τελευταία χρόνια, μετά την οικονομική κρίση και την πανδημία, η χρήση ψυχοτρόπων ουσιών αυξήθηκε σημαντικά.

Τέλος, η πολιτεία θα πρέπει να λάβει επιπρόσθετη μέριμνα ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα ατυχήματα τα οποία οφείλονται σε κατασκευαστικά λάθη ή κακούς σχεδιασμούς, σε κρυφές ή ακατάλληλες ή και μη ενδεδειγμένες σημάνσεις, σε σημεία που υπάρχει καταπάτηση δημοσίας οδού που περιορίζει την ορατότητα κλπ. Παράλληλα, σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει να εφαρμοστούν ενιαίο κανόνες σε όλο το οδικό δίκτυο σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων, πεζών και άλλων μέσων μεταφοράς.

Εν κατακλείδι, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σχολιάζει θετικά την πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών να βελτιστοποιήσει σημαντικές πτυχές της νομοθεσίας που αφορούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να προχωρήσει στην επικαιροποίηση του κυρωτικού πλαισίου. Επισημαίνει ωστόσο, ότι πέραν της αυστηροποίησης που φαίνεται να είναι αναγκαία συνθήκη, απαιτείται ένα συνεκτικό πλέγμα παρεμβάσεων που θα αφορούν στην εκπαίδευση των οδηγών, στην αποτροπή ατυχημάτων και διαχείριση εκτάκτων αναγκών σε καθεστώς κίνησης. Η Ο.Κ.Ε. εκτιμά ότι τα δρακόντεια μέτρα από μόνα τους δεν είναι ικανά να αποδώσουν σταθερά θετικά αποτελέσματα σε βάθος χρόνου, παρά μόνο παροδικά. Παρακάτω παρουσιάζει τις θέσεις της επί των σημαντικότερων άρθρων και προτείνει εναλλακτικές ρυθμίσεις στις περιπτώσεις όπου αξιολογείται ότι υπάρχει ανάγκη ειδικότερης ή πιο στοχευμένης παρέμβασης.

ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

1. Με το άρθρο 12 αυστηροποιείται το κυρωτικό πλαισίο για μη τήρηση βασικών κανόνων οδικής συμπεριφοράς, όπως η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους και η μεταφορά ανηλίκων, χωρίς τη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας από τον οδηγό. Η Ο.Κ.Ε. εκτιμά ότι η αυστηροποίηση σε αυτό το σημείο θα έχει θετικές συνέπειες στη συμπεριφορά των οδηγών και στη μείωση των θυμάτων.

2. Στην παρ. 9 του άρθρου 17, όπως αναφέρεται στο υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου, προβλέπεται υπό τις αναφερόμενες προϋποθέσεις η επιτρεπτή κίνηση μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών μεταξύ των λωρίδων κυκλοφορίας της ίδιας κατεύθυνσης.

Ομως, τούτο έρχεται σε κατ' ουσίαν αντίφαση με την παράγραφο 8 περ. δ του άρθρου 5 του ΚΟΚ (Οριζόντια σήμανση οδών): «8. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται: ..... δ) να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιππαστί)». Εκτός αν θεωρηθεί η προτεινόμενη νέα διάταξη ειδικότερη σε σχέση με την παρ. 8 περ. δ του άρθρου 5, οπότε υπερισχύει, άλλως κρίνεται σκόπιμο να προστεθεί στην τελευταία διάταξη (άρθρο 5 παρ. 8 περ. δ) : «με την επιφύλαξη της διάταξης της περίπτωσης β παραγράφου 9 του άρθρου 17».

Η ρύθμιση της παρ. 9 του άρθρου 17 του υπό διαβούλευση Κ.Ο.Κ. που επιτρέπει υπό προϋποθέσεις τη διήθηση μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών, ενδεχομένως να οδηγήσει σε αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, αλλά και σε αύξηση των δικαστικών αντιπαραθέσεων, λόγω αμφισβητούμενης υπαιτιότητας. Αυτό θα έχει σοβαρές συνέπειες στη διαδικασία απόδοσης δικαιοσύνης, αλλά θα συμπαρασύρει επίσης και τις ασφαλιστικές ρυθμίσεις. Προτείνεται η εν λόγω δυνατότητα τουλάχιστον να περιοριστεί στην περίπτωση που τα οχήματα είναι ακινητοποιημένα ή όταν προκύπτουν ανάγκες κίνησης που απορρέουν από κάποια έκτακτη περίσταση ή εντολή της τροχαίας (λόγω ατυχήματος πχ) με αποκλειστική διέλευση από αριστερά.

3. Στην παρ. 1 του άρθρου 20, ο καθορισμός του ορίου σε 30 χλμ/ώρα φέρεται να ισχύει μόνο σε μονόδρομους με μία λωρίδα κυκλοφορίας. Αντιθέτως καθορίζεται επιτρεπτό όριο σε 50 χλμ/ώρα σε μονόδρομους με 2 τουλάχιστον λωρίδες και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης ανεξαρτήτως αριθμού λωρίδων. Ενδεχομένως, να απαιτείται διευκρίνιση ότι το επιτρεπτό όριο των 50 χλμ/ώρα αναφορικά με τις οδούς διπλής κατεύθυνσης ισχύει εφόσον υπάρχουν σε αυτές δύο τουλάχιστον λωρίδες. Για τον καθορισμό του ορίου των 20χλμ έξω από σχολικές μονάδες και παιδικούς σταθμούς, προτείνεται να συνοδεύεται από ειδικές σημάνσεις και αναγραφή πινακίδων που να προσελκύουν έντονα την προσοχή των οδηγών (πχ αναφορές και διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα, μεγάλες πινακίδες πλησίον σχολείου κα).

4. Στο άρθρο 27 προβλέπεται αναπροσαρμογή και κατηγοριοποίηση του κυρωτικού πλαισίου για μη τήρηση των κανόνων διάσχισης ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων. Ωστόσο, θα πρέπει να προβλεφθεί σταδιακά η μείωση του αριθμού τέτοιων διαβάσεων (με υπέργειες και υπόγειες κατασκευές) ανά την επικράτεια και να προβλεφθεί η καλύτερη φύλαξή τους με σύγχρονα τεχνικά μέσα (διότι το τελευταίο διάστημα έχουν αυξηθεί τα ατυχήματα σε αφύλακτες διαβάσεις). Επιπρόσθετα, σχετικά με το εθνικό δίκτυο, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει την ανάγκη αποτελεσματικότερης φύλαξης των εθνικών οδών από την κάθετη διέλευση ζώων, αδέσποτων ή άγριων, που εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια οδηγών, επιβατών και ζώων.

5. Η Ο.Κ.Ε. αξιολογεί θετικά τις ρυθμίσεις του άρθρου 32, «όρια και κανόνες φόρτωσης οχημάτων», όπου περιγράφονται οι υποχρεώσεις των οδηγών που μεταφέρουν αντικείμενα με το οχήματά τους, ενώ προσδιορίζονται και τα ανώτατα όρια φορτίων. Το συγκεκριμένο άρθρο πρέπει να τύχει ευρύτερης δημοσιότητας, διότι πολλά ατυχήματα συμβαίνουν εξ αιτίας κακής πρόσδεσης αντικειμένων ή χαμηλής ορατότητας.

Ωστόσο, απαιτείται διευκρίνηση στην παράγραφο 14 του άρθρου 32 όπου αναγράφεται: «Επιτρέπεται: α) η μεταφορά ποδηλάτων στην οροφή και στο οπίσθιο μέρος των οχημάτων ..... Κατά τη μεταφορά ποδηλάτων στο οπίσθιο μέρος των οχημάτων, δεν καλύπτονται τα πίσω φώτα θέσης, ...»

Αντιπαραβάλλοντας την περίπτωση (α) με την επόμενη (περίπτωση β) όπου αναγράφεται: «β) ..... Δεν επιτρέπεται να καλύπτονται τα πίσω φώτα θέσης, ...», προκύπτει ότι εκ παραδρομής στην περ. α παραλήφθηκε η λέξη «επιτρέπεται» ώστε το ορθό: «α) η μεταφορά ποδηλάτων στην οροφή και στο οπίσθιο μέρος των οχημάτων ..... Κατά τη μεταφορά ποδηλάτων στο οπίσθιο μέρος των οχημάτων, δεν επιτρέπεται να καλύπτονται τα πίσω φώτα θέσης, ...».

6. Το αναθεωρημένο **Άρθρο 40** του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) ενσωματώνει νέες ρυθμίσεις για τη χρήση ποδηλάτων και Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), προωθώντας τη βιώσιμη κινητικότητα, όμως υπάρχουν ορισμένα σημεία που χρήζουν προσαρμογής σε σχέση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η δυνατότητα αμφίδρομης κίνησης των ποδηλάτων στις οδούς ποδηλάτων (**παρ. 5Α**) είναι σύμφωνη με τις βέλτιστες πρακτικές της ΕΕ, καθώς ενισχύει την προσβασιμότητα του ποδηλατικού δικτύου. Ωστόσο, η ρύθμιση της **παρ. 5Β**, που απαγορεύει την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων σε ποδηλατοδρόμους με εξαίρεση οχήματα έκτακτης ανάγκης και σταθμευμένα πλησίον, όπως και οχήματα φορτοεκφόρτωσης, δεν είναι απόλυτα αυστηρή σε σύγκριση με κάποιες χώρες της ΕΕ που επιβάλλουν πλήρη αποκλεισμό μηχανοκίνητων οχημάτων από τέτοιες ζώνες. Ενδεχομένως οι εξαιρέσεις που περιγράφονται στο άρθρο να επιτρέψουν την καταχρηστική είσοδο σε ποδηλατοδρόμους. Επιπλέον, η επιτρεπόμενη ταχύτητα διέλευσης των 20 χλμ./ώρα για οχήματα σε αυτούς τους χώρους ενδέχεται να είναι υψηλή για την ασφάλεια των χρηστών μικροκινητικότητας.

7. Η θέσπιση ελάχιστων ηλικιακών ορίων για τους χρήστες Ε.Π.Η.Ο. (**παρ. 7**) είναι ένα θετικό βήμα προς την εναρμόνιση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, δεδομένου ότι αρκετές χώρες έχουν ήδη εφαρμόσει αντίστοιχους περιορισμούς για λόγους ασφάλειας. Ωστόσο, η έλλειψη αναφοράς στην υποχρεωτική χρήση προστατευτικού εξοπλισμού ή εκπαίδευσης για νέους χρήστες μικροκινητικότητας αποτελεί κενό σε σύγκριση με τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που υποστηρίζει την επιβολή αυστηρότερων κανόνων ασφάλειας. Επιπλέον, η ταξινόμηση των παραβάσεων (**παρ. 12**) δεν παρέχει σαφείς διαβαθμίσεις αναφορικά με την

επικινδυνότητα των παραβάσεων που σχετίζονται με ηλεκτρικά οχήματα, γεγονός που θα μπορούσε να προκαλέσει δυσκολίες στην επιβολή κυρώσεων και στην προστασία των πιο ευάλωτων χρηστών. Ειδική μέριμνα πρέπει να ληφθεί ως προς την αποσαφήνιση του πλαισίου αστικής ευθύνης και ασφάλισης των οχημάτων ΕΠΗΟ, δεδομένου ότι θα αποτελούν πλέον αναγνωρισμένα οχήματα.

8. Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί επίσης θετική την κατεύθυνση αυστηροποίησης των άρθρων 42 (που αφορά τη χρήση αλκοόλ, εξαρτησιογόνων ή άλλων απαγορευμένων ουσιών) και του άρθρου 49 σχετικά με τη διεξαγωγή αυτοσχέδιων, προσχεδιασμένων ή μη αγώνων σε οδούς μεταξύ ιδιωτών. Οι συγκεκριμένες περιπτώσεις χαρακτηρίζονται από ακραίο βαθμό αντικοινωνικής συμπεριφοράς και πρέπει να αντιμετωπίζονται με το αυστηρότερο δυνατό πλαίσιο.

9. Σχετικά με τις διατάξεις για τα φώτα οχημάτων και τη χρήση τους (άρθρα 60-78), η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι θα πρέπει σταδιακά να υιοθετηθεί ένα ενιαίο ευρωπαϊκό μοντέλο, το οποίο θα περιλαμβάνει τη χρήση συγκεκριμένου φωτισμού για κάθε όχημα ακόμη και τις πρωινές ώρες (διότι τα μετεωρολογικά φαινόμενα που ενσκήπτουν εντός της ημέρας (πχ συννεφιά, βροχή, ομίχλη) δημιουργούν αυξημένες πιθανότητες μειωμένης επαγρύπνησης και πρόκλησης ατυχημάτων.

10. Θετική θεωρείται επίσης η πρόνοια του νομοθέτη για αφαίρεση άδειας οδήγησης και όχι άδειας κυκλοφορίας (άρθρο 99), διότι ουσιαστικά επιρρίπτει την κύρωση στον υπεύθυνο και όχι στο μέσο μεταφοράς. Ειδική πρόνοια πρέπει να λαμβάνεται για όσους οδηγούν ως επαγγελματίες και έχουν λάβει κύρωση για μια παράβαση με άλλη ιδιότητα (πχ οδηγούν μηχανή, αλλά ως επαγγελματίες διαθέτουν φορτηγό).

11. Η τοποθέτηση καμερών για την εξακρίβωση διοικητικών παραβάσεων (άρθρο 100) και η αποσαφήνιση του πλαισίου επιβολής των κυρώσεων στους παραβάτες είναι επίσης σημαντική καινοτομία, η οποία όμως θα πρέπει να έχει τις απαραίτητες δικλείδες ασφαλείας (προσωπικά δεδομένα, χρήστες υλικού, πρόσβαση μόνο από δικαστικές και αστυνομικές αρχές) για να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχουν ισχυρές πρόνοιες ως προς την αλλαγή κατεύθυνσης προς τα δεξιά όταν το όχημα είναι υποχρεωμένο να εισέλθει σε λωρίδα αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων.

12. Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί θετική την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων σύμφωνα με το βαθμό επικινδυνότητας, όπως προβλέπουν τα άρθρα 101-102.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Ο.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Επιπρόσθετα των σχολίων επί των άρθρων, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σταχυολογεί ορισμένες προτάσεις σε 5 επίπεδα (πλαίσιο ΚΟΚ, εκπαίδευση, τεχνολογικές και διοικητικές ρυθμίσεις, πλαίσιο μικροκινητικότητας, τοπική αυτοδιοίκηση) που κατατείνουν στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση της παραβατικής συμπεριφοράς οδηγών, πεζών και χρηστών δημόσιων οδών, ώστε να βελτιωθούν σημαντικά οι προϋποθέσεις ασφαλούς οδήγησης και καλής οδηγικής συμπεριφοράς. Πιο συγκεκριμένα, προτείνονται τα εξής:

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΟΚ

- Πρόβλεψη παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (κοινωνική θητεία) από υπαίτιους ατυχημάτων ή όσων οδηγούν επικίνδυνα ως μέσο συμμόρφωσης.
- Πρόβλεψη επιβολής προστίμου και για τήρηση πολύ χαμηλότερου ορίου ταχύτητας (κάτω του προβλεπόμενου ορίου σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ.) ως παράγοντα πρόκλησης ατυχήματος και υποχρεωτική οδήγηση στα δεξιά.
- Πρόβλεψη αυστηρότερων κυρώσεων για τροποποιήσεις οχημάτων που παράγουν υψηλότερη του προβλεπόμενου ορίου ηχορύπανση (άρθρο 15).
- Αυστηροποίηση πλαισίου για την καταλληλότητα οδηγών, με ελέγχους σε χρήστες και ελεγκτές για τη μείωση των φαινομένων διαφθοράς (ιατρούς, εκπαιδευτές κα).
- Τροποποίηση του άρθρου 48 που αφορά την τοποθέτηση εμποδίων στο οδόστρωμα ή σε δημόσιες ανοιχτές θέσεις πάρκινγκ. Βάση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου όμως (άρθρο 48 ΚΟΚ), δεν είναι νόμιμα. Αντίστοιχα, εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων αποτροπής παρκαρίσματος μπροστά από είσοδο – έξοδο παρόδιων ιδιοκτησιών, προκειμένου να αποτρέπεται το παράνομο παρκάρισμα μπροστά από τις πιλοτές ή τις ισόγειες θέσεις στάθμευσης.

- Σχετικά με την εφαρμογή των ρυθμίσεων του ΚΟΚ στους επαγγελματίες οδηγούς, εκτιμάται ότι η δέσμευση στοιχείων κυκλοφορίας οχήματος για παραβάσεις του οδηγού, όπως και αντίστροφα η αφαίρεση της άδειας οδήγησης ιδίως από όσους το χρησιμοποιούν για επαγγελματικούς λόγους (επαγγελματικό ή ερασιτεχνικό) για λόγους που σχετίζονται με το όχημα (πχ. εκπρόθεσμος τεχνικός έλεγχος) δεν έχουν αναλογικότητα και ενδέχεται να δημιουργούν άλλα πιο σημαντικά προβλήματα. Ειδικά σε σχέση με τους ρύπους και το θόρυβο που μπορεί να οφείλονται σε βλάβη, οι ποινές είναι υπερβολικές χωρίς να διαχωρίζονται τυχόν εσκεμμένες παρεμβάσεις στο όχημα.
- Προτείνεται να διερευνηθεί η δυνατότητα τροποποίησης του άρθρου 26 παρ.5. εδ. β, με το σκεπτικό να προστεθούν οι πεζόδρομοι στις οδούς στις οποίες δεν ισχύει η εκ δεξιών προτεραιότητα. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται να προβλεφθεί στον Κ.Ο.Κ. ότι τα οχήματα που νόμιμα κινούνται σε πεζόδρομο (που έχει σχετική σήμανση) οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα όταν εισέρχονται σε οδό, ανεξαρτήτως κατεύθυνσης.
- Να ορισθούν νέα όρια αναφορικά με την επιτρεπτή ποσότητα αλκοόλ στο αίμα τα οποία θα είναι κατώτερα από τα υφιστάμενα και στις κατηγορίες ΝΕΩΝ οδηγών (<21) και για τους επαγγελματίες να είναι 0 (άρθρο 42).
- Εναρμόνιση των χρονικών ορίων του πορτοκαλί φωτεινού σηματοδότη με τα διεθνή πρότυπα. Πρόβλεψη μείωσης του αριθμού πορτοκαλί φωτεινών σηματοδοτών για αλλαγή πορείας προς τα αριστερά σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας, όπου παρεμποδίζεται η ασφαλής μετακίνηση και δημιουργούνται συνθήκες ατυχημάτων.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Ένταξη του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) ως μάθημα με διαβαθμισμένο εκπαιδευτικό υλικό στην Πρωτοβάθμια, Δευτεροβάθμια και Τριτοβάθμια Εκπαίδευση. Οι μαθητές να έχουν ήδη εξεταστεί στα σήματα και τον ΚΟΚ πριν την αποφοίτηση από το λύκειο.

- Πιλοτική ή/ και δειγματοληπτική εφαρμογή ψυχιατρικών εξετάσεων πριν και μετά την απόδοση διπλώματος οδήγησης. Υποχρεωτική εξέταση μετά από ατύχημα σε υπαίτιους και μη.
- Ειδική εκπαίδευση όλων των ομάδων αυτοκινητιστών και σταδιακά και ΙΧ χρηστών για την αντιμετώπιση επιπτώσεων φαινομένων κλιματικής αλλαγής (πχ πλημμύρες στην εθνική οδό ή σε πεζογέφυρες, αποφυγή κινδύνων από φωτιές, κατακρημνίσεις, καιρικά φαινόμενα κλπ).
- Δια βίου κατάρτιση και επικαιροποίηση των γνώσεων των εκπαιδευτών οδήγησης, των επαγγελματιών και οδηγών στις περιπτώσεις εισαγωγής νέου τύπου οχημάτων (πχ ηλεκτρικά αυτοκίνητα, πατίνια, scooters, μονοθέσια κα).
- Ειδική εκστρατεία ενημέρωσης σχετικά με την ανάγκη συντήρησης και ασφάλισης αυτοκινήτων (με κίνητρα απόσυρσης και ασφαλούς επισκευής).

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

- Συνεργασία τροχαίας, ΕΛΣΤΑΤ και άλλων υπηρεσιών για τη δημιουργία Παρατηρητηρίου για την εξαγωγή αξιόπιστων στοιχείων και έκδοσης εναρμονισμένου τακτικού ετήσιου δελτίου (στα πρότυπα ΕΟΔΥ) σχετικά με τα ατυχήματα, τις αιτίες, τους υπεύθυνους, τη γεωγραφική και ηλικιακή διαστρωμάτωση, τους ελέγχους, το είδος των παραβάσεων, τον αριθμό ανασφάλιστων και ασυντήρητων και για οτιδήποτε συνδέεται με την αυτοκίνηση.
- Απαγόρευση πωλήσεων – και κυρώσεις σε καταστήματα που διαθέτουν- εξαρτημάτων που αυξάνουν το επίπεδο διακινδύνευσης της ασφάλειας των επιβατών (πχ κλιπς για ζώνες ασφάλειας, κάλυψη στοιχείων κυκλοφορίας).
- Πρόβλεψη εφαρμογής ελέγχου ταχύτητας και ώρας κυκλοφορίας για νέους οδηγούς, ηλικιωμένους, ανθρώπους που αντιμετωπίζουν προβλήματα όρασης ή κίνησης υπό συγκεκριμένες συνθήκες (νύχτα, έντονα καιρικά φαινόμενα κλπ). Προσαρμογή των λογισμικών αυτοκινήτων από τις εταιρείες για μια τέτοια ανάγκη.
- Επέκταση του ωραρίου λειτουργίας του μετρό και κίνητρα κυκλοφορίας (πχ μειωμένα εισιτήρια μετρό/ λεωφορείων) για εργαζόμενους στο κέντρο της πόλης, για εργαζόμενους με νυχτερινές βάρδιες και άλλα συναφή.

Μειωμένα κόμιστρα για την κυκλοφορία πολιτών τις μη εργάσιμες ημέρες και ώρες προς την αποφυγή χρήσης ΙΧ και ταυτόχρονης κατανάλωσης αλκοόλ.

- Δημιουργία μητρώου αδειοδοτημένων επισκευαστών οχημάτων, ανοιχτό σε πρόσβαση στους καταναλωτές, με δυνατότητα πρόσβασης σε ενιαίο μοναδικό αριθμό οχήματος για την καταχώρηση εργασιών συντήρησης.
- Δημιουργία υποχρέωσης στις εταιρείες πώλησης αυτοκινήτων να προσαρμόζουν τη χρήση οθόνης και GPS στο προφίλ των αγοραστών (πχ γλώσσα, μέγεθος γραμματοσειράς, ακουστικά κλπ) ώστε να μειώνεται ο βαθμός ενασχόλησης του οδηγού με τις ρυθμίσεις των εργαλείων αυτών. Απαγόρευση εργαλείων infotainment που αποσπούν την προσοχή των οδηγών.
- Αποσύνδεση της ελέγχου εφαρμογής του ΚΟΚ από τη λειτουργία των συναφών καταστημάτων που εξυπηρετούν την αυτοκίνηση (δεν μπορεί να εναποτεθεί στο βενζινοπώλη να ελέγχει τους μοτοσυκλετιστές, ή του φανοποιού να ελέγχει την ποιότητα βενζίνης λχ).

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

- Ενιαίος καθορισμός και αντιμετώπιση της χρήσης των πεζοδρομίων ανά περιοχή, ο οποίος θα περιλαμβάνει συγκεκριμένη οριοθέτηση χώρου πρασίνου, ράμπες για άτομα με κινητικές δυσκολίες, τοποθέτηση κώνων/ κιγκλιδωμάτων, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των πεζών και ευπαθών ομάδων.
- Λήψη των αναγκαίων μέτρων εκ μέρους της τοπικής αυτοδιοίκησης για πολεοδομικές και άλλες παραβάσεις που παρακωλύουν την κίνηση, εμποδίζουν την ορατότητα και αυξάνουν το επίπεδο διακινδύνευσης για τους οδηγούς (πχ μάντρες)
- Ενιαίος καθορισμός προτεραιότητας σε κυκλικούς κόμβους σε όλη τη χώρα σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση, με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής τους ικανότητας και τη μείωση των ατυχημάτων.
- Λήψη μέριμνας για την καλύτερη φωταγώγηση, σήμανση των οδικών δικτύων σε συνεργασία με τοπική αυτοδιοίκηση και αναδόχους εθνικών οδών.
- Αξιοποίηση ευρωπαϊκών και άλλων πόρων χρηματοδότησης για τη αναβάθμιση και συντήρηση του οδικού δικτύου στην επικράτεια ώστε να ανταποκρίνεται

στις νέες προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής (βελτίωση αντιολισθητικής ικανότητας, συχνότερες επιστρώσεις συντήρησης κλπ).

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- Προτεραιότητα χρηστών ποδηλάτων και μικροκινητικότητας σε όλες τις διασταυρώσεις

Η υιοθέτηση ενός μέτρου που θα παρέχει προτεραιότητα στους χρήστες ποδηλάτων και μικροκινητικότητας σε όλες τις διασταυρώσεις θα μπορούσε να ενισχύσει σημαντικά την ασφάλειά τους και να ενθαρρύνει περισσότερους πολίτες να υιοθετήσουν βιώσιμους τρόπους μετακίνησης. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπως η Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ, έχουν ήδη εφαρμοστεί πολιτικές όπου τα ποδήλατα και τα ελαφριά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα έχουν προτεραιότητα έναντι των μηχανοκίνητων οχημάτων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

  - Αποκλειστικών σηματοδοτών για ποδήλατα και Ε.Π.Η.Ο., οι οποίοι επιτρέπουν σε αυτούς τους χρήστες να ξεκινούν τη διαδρομή τους πριν από τα μηχανοκίνητα οχήματα.
  - Καθαρών και σαφών διαγραμμίσεων στις διασταυρώσεις, που υποχρεώνουν τα αυτοκίνητα να σταματούν πριν από τις λωρίδες μικροκινητικότητας.
  - Προτεραιότητας στις δεξιές στροφές, όπου τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν το δικαίωμα να συνεχίζουν απρόσκοπτα την πορεία τους.

- Διαβάθμιση παραβάσεων μικροκινητικότητας με βάση τον κίνδυνο και την επικινδυνότητα
- Ξεκάθαρη ιεράρχηση των χρηστών του οδικού δικτύου με βάση την ευαλωτότητα

Για να δημιουργηθεί ένα ασφαλές και δίκαιο σύστημα μεταφορών, είναι απαραίτητο να υπάρχει μια ξεκάθαρη ιεράρχηση των χρηστών του οδικού δικτύου, η οποία να βασίζεται στην ευαλωτότητα κάθε ομάδας. Σε πολλές ευρωπαϊκές

χώρες, η ιεράρχηση αυτή εφαρμόζεται μέσω κανονισμών που ορίζουν σαφώς την υποχρέωση παραχώρησης προτεραιότητας προς τους πιο ευάλωτους χρήστες. Μια παρόμοια προσέγγιση στην Ελλάδα θα μπορούσε να περιλαμβάνει:

- Απόλυτη προτεραιότητα σε πεζούς, ειδικά σε διαβάσεις και ζώνες χαμηλής ταχύτητας.
- Προτεραιότητα ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατοδρόμους και διασταυρώσεις.
- Υποχρέωση των μηχανοκίνητων οχημάτων να δίνουν προτεραιότητα σε όλους τους χρήστες μικροκινητικότητας στις διασταυρώσεις και στις ζώνες κοινής χρήσης.

Αυτή η ιεράρχηση θα μπορούσε να ενσωματωθεί στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να ενισχυθεί μέσω διαγραμμίσεων, σήμανσης και εκστρατειών ενημέρωσης. Με αυτόν τον τρόπο, οι πιο ευάλωτοι χρήστες θα προστατεύονται καλύτερα, ενώ παράλληλα θα ενθαρρύνεται η μετάβαση σε πιο βιώσιμες μορφές μετακίνησης.

- Υποχρεωτική ένταξη ποδηλατοδρόμων σε τουλάχιστον ένα ποσοστό των νέων δρόμων

Η έλλειψη κατάλληλων ποδηλατικών υποδομών στην Ελλάδα αποτελεί έναν από τους βασικούς λόγους που η χρήση του ποδηλάτου και της μικροκινητικότητας παραμένει περιορισμένη σε πολλές πόλεις. Για να αλλάξει αυτό, προτείνεται η νομοθετική υποχρέωση ένταξης ποδηλατοδρόμων σε τουλάχιστον ένα ποσοστό των νέων δρόμων και ανακατασκευών. Συγκεκριμένα:

- Όλοι οι νέοι δρόμοι στις αστικές περιοχές θα πρέπει να διαθέτουν ποδηλατόδρομο ή λωρίδα μικροκινητικότητας.
- Σε περιπτώσεις ανακατασκευής οδών, θα πρέπει να γίνεται πρόβλεψη για την ένταξη ποδηλατοδρόμων, εκτός αν τεκμηριώνεται αντικειμενικά η αδυναμία εφαρμογής.
- Σαφείς προδιαγραφές για το πλάτος, την ασφάλεια και τη διασύνδεση των ποδηλατοδρόμων με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο.

Στην ΕΕ, χώρες όπως η Ολλανδία, η Δανία και η Γερμανία έχουν ήδη εφαρμόσει παρόμοια στρατηγική, η οποία αύξησε δραστικά τη χρήση ποδηλάτου και βελτίωσε την ασφάλεια.