

ΣΕΣ: Μεγάλο εμπόδιο η καθυστέρηση στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Επιστολή προς τα αρμόδια Υπουργεία απέστειλε ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, στο πλαίσιο της επικείμενης αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αναλύοντας τις θέσεις τους.

Αναλυτικά:

Θέμα: Ανοιχτή Επιστολή για την καθυστέρηση αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Αξιότιμοι κ.κ. Υπουργοί,

Παρά την σημαντική πρόοδο της τελευταίας δεκαετίας, οι επιδόσεις οδικής ασφάλειας της Ελλάδας και της κυκλοφοριακής παιδείας των Ελλήνων οδηγών συγκρινόμενες με εκείνες των άλλων ανεπτυγμένων κρατών παραμένουν κατώτερες του γενικότερου βιοτικού επιπέδου της χώρας.

Δεδομένου ότι η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα σε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης της χώρας, είναι επιτακτική ανάγκη η χάραξη στρατηγικής για την προώθηση της οδικής ασφάλειας που θα βασίζεται στον συνδυασμό των προτεινόμενων μέτρων και όχι στην αποσπασματική εφαρμογή τους.

Μια θεμελιώδης αρχή αυτής της στρατηγικής έγκειται στο γεγονός ότι η Οδική Ασφάλεια χωρίς ξεκάθαρο και προσαρμοσμένο στην πραγματικότητα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν μπορεί να βελτιωθεί. Όπως γνωρίζετε, τον Μάρτιο του 2018 ψηφίστηκε στη Βουλή ο Νόμος 4530/2018 ο οποίος τροποποίησε, μετά από πολλά χρόνια, τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ).

Βασικός άξονας του αναθεωρημένου ΚΟΚ ήταν οι υφιστάμενες

παραβάσεις να καταταχθούν ανάλογα με την επικινδυνότητά τους στην οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά σε 5 κατηγορίες.

Ωστόσο, νέες ποινές ορίστηκαν, μόνο σε 6 παραβάσεις, ενώ για όλες τις υπόλοιπες απαιτείται Υπουργική Απόφαση. Για το σκοπό αυτό συγκροτήθηκε υποομάδα της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ (που τελεί υπό το συντονισμό της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών). Παρότι όμως η υποομάδα που ορίστηκε, αποτελούμενη από εκπροσώπους του Υπουργείου Μεταφορών, της Τροχαίας και του [Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων](#) λειτούργησε εξαιρετικά συνεδριάζοντας περισσότερες από 10 φορές και καταθέτοντας πλήρη πρόταση κατηγοριοποίησης των παραβάσεων και ύψους προστίμου ανά κατηγορία, η πρόταση αυτή δεν λήφθηκε ποτέ υπόψιν και η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων παραμένει στον αέρα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, τους τελευταίους 28 μήνες η Τροχαία να καλείται να αστυνομεύει κάποιες παραβάσεις με νέες κυρώσεις, ενώ σε όλες τις υπόλοιπες εκκρεμεί η κατηγοριοποίησή τους και προσωρινά εφαρμόζονται τα παλαιότερα πρόστιμα.

Το ασαφές αυτό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τόσο σε επικοινωνιακό επίπεδο προς τους χρήστες της οδού, όσο και σε επίπεδο εφαρμογής έχει εξαιρετικά αρνητικές συνέπειες στο επίπεδο της Οδικής Ασφάλειας της χώρας.

Αντίθετα, όπως πάγια τονίζει ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, η σωστά σχεδιασμένη, συστηματική και συνεχής αστυνόμευση που στοχεύει στις επικίνδυνες παραβάσεις για την οδική ασφάλεια, είναι αποδεδειγμένα το κατεξοχήν μέτρο που μπορεί να οδηγήσει σε θεαματική βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών και σε ακόμη θεαματικότερη μείωση των νεκρών και τραυματιών των οδικών ατυχημάτων.

Ο στόχος της αποτελεσματικής αστυνόμευσης για βελτίωση της συμπεριφοράς του οδηγού προϋποθέτει:

– Ο νέος ΚΟΚ να προβλέπει χαμηλά πρόστιμα με πολλούς ελέγχους και όχι υψηλά πρόστιμα με ελάχιστους ελέγχους, εκτός από

συγκεκριμένες παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας,

- Τη συστηματική χρήση τεχνολογιών (κάμερες, κ.λπ.) οι οποίες οδηγούν και σε πολύ οικονομικότερη και αποδοτικότερη αστυνόμευση,
- Την απλοποίηση του υφιστάμενου πολύπλοκου συστήματος βεβαίωσης της παράβασης και είσπραξης των προστίμων αλλά και επιβολής όλων των κυρώσεων με τρόπο απόλυτο και διαφανή,
- Τη λεπτομερή καταγραφή και δημοσιοποίηση του αριθμού των παραβάσεων, των ελέγχων και ειδικά των αποτελεσμάτων των ελέγχων αυτών με στόχο όχι μόνο να μην ατονήσει η αστυνόμευση αλλά και την καλύτερη αποδοχή της από τους χρήστες της οδού
- Τη σωστή και στοχευμένη εκπαίδευση των τροχονόμων καθώς και τον κατάλληλο εξοπλισμό για όλες τις παραπάνω δράσεις.

Τα έσοδα δε από τα πρόστιμα του ΚΟΚ θα πρέπει να κατευθύνονται:

- α. Στην τοπική αυτοδιοίκηση με αποκλειστικό σκοπό την λήψη στοχευμένων μέτρων οδικής ασφάλειας για την μείωση των οδικών ατυχημάτων
- β. Στην ελληνική αστυνομία με αποκλειστικό σκοπό τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού της και της εκπαίδευσής της
- γ. Στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με αποκλειστικό σκοπό την χρηματοδότηση σύνταξης εθνικών προδιαγραφών και μελετών οδικών έργων καθώς και για την χρηματοδότηση έργων και δράσεων που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Αντίστοιχα θα πρέπει να προχωρήσει και το έργο της υποομάδας της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής η οποία εξετάζει τροποποιήσεις στα άρθρα 10 και 52 του ΚΟΚ. Επιπρόσθετα, είναι ευκαιρία παράλληλα με την γενικότερη αναθεώρηση του ΚΟΚ να αντιμετωπιστεί και η κυκλοφορία νέων μέσων που μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχαν.

Για παράδειγμα οι υπηρεσίες μικροκινητικότητας (ηλεκτρικά πατίνια) εισέβαλαν τον Δεκέμβριο του 2018 στις Ελληνικές πόλεις ωστόσο 19 μήνες μετά δεν έχει οριστεί το πλαίσιο λειτουργίας τους. Είναι λοιπόν επιτακτική ανάγκη η διαμόρφωση σαφών, ενιαίων κανόνων για την εφαρμογή και λειτουργία υπηρεσιών μικροκινητικότητας και για τη διασφάλιση της ασφαλούς χρήσης αυτών.

Αξιότιμοι κ.κ. Υπουργοί,

Η καθυστέρηση της αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί μεγάλο εμπόδιο στη σωστή αστυνόμευση και κατ' επέκταση στην περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου Οδικής ασφάλειας της χώρας. Ο νέος ΚΟΚ πρέπει να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα του Υπουργείου και οι οποιεσδήποτε τροποποιήσεις/ αναθεωρήσεις του να λαμβάνονται κατόπιν μελέτης και επεξεργασίας από την Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με σοβαρή και τεκμηριωμένη συνεισφορά στο συγκοινωνιακό γίγνεσθαι της Ελλάδας για περισσότερα από 44 χρόνια είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του ανθρώπινο δυναμικό προς αυτή την κατεύθυνση και είναι στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω διευκρίνιση και υποστήριξη