

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 23/03/18

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**Θέμα: «Υποβολή διαμαρτυρίας για τη ψήφιση του νόμου του Υπουργείου
Υποδομών και Μεταφορών, παρά την κατάρριψη των αιτιάσεων για το άρθρο 31
στην αρμόδια επιτροπή αυτό δεν τροποποιήθηκε»**

Σχετικά με τη συνημμένη επιστολή, μέσω email, παρακαλείσθε για την τοποθέτηση
σας, σε όσα εμπεριέχονται σ' αυτή. Το θέμα ενδιαφέρει αρκετούς συμπατριώτες και
συγκεκριμένα μας το έθεσε η κα Στέλλα Μηλιώτη, -----

και μάλιστα ζητά να της μεταφέρουμε την απάντηση του αρμόδιου Υπουργού.

Ο αναφέρων βουλευτής

**Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Βουλευτής Αχαΐας
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος**

Μ ΑΠ

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ
ΚΕΡΚΥΡΑΣ
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ **ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ**
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ ΑΤV –
UTV **ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΣ**
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ,
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ, ΚΑΙ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ,
ΕΠΑΡΧΕΙΟΥ **ΝΑΞΟΥ**
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ **ΜΥΚΟΝΟΥ**
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ **ΚΩ**
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ **ΠΑΡΟΥ**
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ - ΕΜΠΟΡΟΙ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Αθήνα, 20 Μαρτίου 2018

Κύριε Υπουργέ,

Θέμα: Τετράτροχα οχήματα

Επί του Νομοσχεδίου για τις Μεταφορές που έρχεται σήμερα προς ψήφιση από τη Βουλή των Ελλήνων και συγκεκριμένα επί του άρθρου 31 επισημαίνουμε τα παρακάτω:

1. Το συγκεκριμένο άρθρο καταστρατηγεί τόσο το Σύνταγμα της Χώρας μας και μάλιστα τις διατάξεις περί δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του πολίτη προς το κράτος, όσο και την κείμενη Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, η οποία διέπει συνολικά το ρυθμιζόμενο με το άρθρο 31 θέμα χωρίς να αφήνει περιθώρια στα Κράτη μέλη για διαφορετικές προβλέψεις.
2. Τόσο οι αρχικές αιτιάσεις περί επικινδυνότητας όσο και τα επιχειρήματα όσων αντιτίθενται στην ελεύθερη κυκλοφορία των ΑΤVs έχουν απαντηθεί και καταρριφθεί ολοσχερώς κατά τη συζήτηση στην Επιτροπή. Οι δε αιτιάσεις για δήθεν προβλήματα, που σύμφωνα με ορισμένους τοπικούς φορείς δημιουργούνται κατά την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, ελέγχονται ως προς την αντικειμενικότητα και τη σκοπιμότητά τους, δεδομένου ότι η θεραπεία των προβλημάτων που αναφέρουν δεν θα επέλθει με την επιλεκτική απαγόρευση ενός νόμιμου οχήματος, αλλά με δράσεις και ρυθμίσεις, τις οποίες, αν επιθυμούν, είναι απλό να εφαρμόσουν σε συνεργασία με τα θεσμοθετημένα όργανα της Πολιτείας.
3. Δεδομένης της μέχρι σήμερα πορείας των πραγμάτων, μία επιλεκτική απαγόρευση των τετράτροχων μέχρι 125 cc, προκαλεί στραγγαλισμό των επιχειρήσεών μας, δημιουργεί προβλήματα σε εκατοντάδες οικογένειες που

ζουν από τον κλάδο μας και ευνοεί τα συμφέροντα λίγων πολυεθνικών που προσδοκούν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους.

4. Ήδη με το κλίμα αβεβαιότητας που έχει δημιουργηθεί έχει προκληθεί μεγάλη ζημιά σε μια σειρά από επιχειρήσεις που εμπλέκονται με το αντικείμενο και αυτό αποτελεί αποτέλεσμα των χειρισμών του Υπουργείου σας στο συγκεκριμένο θέμα.
5. Θεωρούμε, ότι υπάρχουν προσωπικές ευθύνες (πέρα από τις πολιτικές σκοπιμότητες που υπηρετούνται) και σαν Έλληνες Πολίτες είμαστε αποφασισμένοι να διεκδικήσουμε τα δικαιώματα που το Σύνταγμα και οι Νόμοι του Κράτους προβλέπουν. Η εμμονή στις αντίθετες απόψεις παρά τον προηγηθέντα διάλογο και ο τρόπος που γίνεται προσπάθεια να δικαιολογηθούν (τονίζουμε τα όσα ανακριβή έχετε μέχρι σήμερα, και εσείς προσωπικά, επικαλεσθεί), μας παρακινεί να απαιτήσουμε την αποκατάσταση της ζημίας που μας έχει προκαλέσει μέχρι σήμερα ο χειρισμός του θέματος, αλλά και της τεράστιας ζημίας που απειλεί τον κλάδο μας η εφαρμογή της συγκεκριμένης διάταξης του άρθρου 31, του οποίου ζητούμε την απόσυρση.

Με εκτίμηση,



Ιωάννα Αναστασοπούλου,
ΔΝ, Δικηγόρος,
εκπροσωπούσα τους ανωτέρω
Τηλ. 210 36 20 274

Κοινοποίηση: **Βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου**

Σχόλια επί του Σχεδίου Νόμου Ρυθμίσεις Θεμάτων Μεταφορών και άλλες διατάξεις

Το Άρθρο 31 του Σχεδίου προβλέπει τα εξής:

1. Στο άρθρο 40 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται παρ. 7 ως εξής:

«7. Ειδικά οι ελαφριές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλέτες, που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα εσωτερικής καύσης με κυλινδρισμό έως 125 κυβικά εκατοστά, απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε ασφαλτοστρωμένες οδούς και χώρους του άρθρου 1. Τις οδούς αυτές επιτρέπεται μόνο να διασχίζουν κάθετα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παρούσας καθώς και οχημάτων, που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στην υποπερίτ. (i) της περιπτ. στ' και στις υποπερίτ. (i) και (ii) της περίτ. ζ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 53), το περιεχόμενο και η διάρκειά της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκαιών πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής. Δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του πρώτου εδαφίου η κυκλοφορία των παραπάνω μοτοσικλετών από οδηγούς ΑμεΑ, στους οποίους έχουν παραχωρηθεί με βάση ειδικές διοικητικές πράξεις, και από οδηγούς που έχουν υποβληθεί επιτυχώς στην ειδική εκπαίδευση του προηγούμενου εδαφίου.»

2. Αν εκμισθωθεί μοτοσικλέτα ή όχημα σε πρόσωπο που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, επιβάλλεται στον εκμισθωτή, στο μισθωτή και στον οδηγό, αν ο τελευταίος επίσης δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και κατάσχεση της μοτοσικλέτας ή του οχήματος. Τα κατασχεθέντα εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

Επί του ως άνω άρθρου διατυπώνονται οι κατωτέρω παρατηρήσεις / σχόλια:

1. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 125cc- ΤΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛ.ΑΣ

Τα στατιστικά στοιχεία της Αστυνομίας (επισυνάπτονται) αναφέρουν :

Για το 2015 επί συνόλου 739 θανατηφόρων, σε 11 ενεπλάκησαν τετράτροχα, ποσοστό 1,5%

Για το 2016 επί συνόλου 752 θανατηφόρων, σε 2 ενεπλάκησαν τετράτροχα, ποσοστό 0,3%

Για το Α' εξάμηνο 2017 επί συνόλου 296 θανατηφόρων ατυχημάτων, σε 2 ενεπλάκησαν τετράτροχα, ποσοστό 0,7%

Σημειωτέον ότι τα επίσημα αυτά στοιχεία αφορούν στο σύνολο των τετράτροχων, χωρίς διαχωρισμό μεγάλων και μικρών, και ΟΧΙ ΜΟΝΟ τα τετράτροχα στα οποία θα ισχύσει η απαγόρευση.

Ακόμη και από αυτά τα στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι είναι απειροελάχιστα τα θανατηφόρα ατυχήματα στα οποία ενεπλάκησαν τετράτροχες μοτοσυκλέτες.

Άξιος απορίας λοιπόν, είναι ο χαρακτηρισμός τους ως επικίνδυνα, αφού αυτό δεν προκύπτει από συγκεκριμένα στοιχεία.

Έκπληξη επίσης προκαλεί το γεγονός, ότι με το εισαγόμενο νομοσχέδιο **χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα τα μικρά τετράτροχα** (που αναπτύσσουν μικρές ταχύτητες κ.λπ.) με συνέπεια ουσιαστικά να απαγορεύεται η κυκλοφορία τους, ενώ στα μεγάλα επιτρέπεται.

2. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΕΝΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

Πανευρωπαϊκά δεν υπάρχει διαχωρισμός – περιορισμός κίνησης ανάλογα με τον τύπο οδοστρώματος (μόνο για άσφαλτο ή μόνο για χωματόδρομο). Υπάρχουν τα οχήματα με πινακίδα και άδεια κυκλοφορίας που κινούνται σε ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ή αυτά που δεν φέρουν πινακίδα, άρα και άδεια κυκλοφορίας, και η χρήση τους περιορίζεται εκτός δρόμου, σε πίστες, αγώνες, κ.λπ. Όλα αυτά με λεπτομέρεια περιγράφονται στις Ευρωπαϊκές εγκρίσεις τύπου που το ίδιο το Υπουργείο έχει εγκρίνει

Πρωτοτυπία επίσης αποτελεί η προτεινόμενη διάταξη για κάθετη διάσχιση των ασφαλτοστρωμένων οδών.

Αξίζει να διευκρινισθεί, ότι τα οχήματα, των οποίων απαγορεύεται η κυκλοφορία με την εισαγόμενη διάταξη, **έχουν ακριβώς την ίδια έγκριση τύπου με αυτά των οποίων επιτρέπεται η κυκλοφορία.**

Μία πιθανή απαγόρευση κυκλοφορίας **έρχεται αντιμέτωπη** όχι μόνο προς την θεμελιώδη αρχή της **Ευρωπαϊκής Ένωσης** για ελεύθερη διακίνηση εγκεκριμένων οχημάτων-προϊόντων, αλλά και με την κατοχυρωμένη συνταγματικά αρχή της **προστασίας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας** με την έννοια της ελευθερίας κίνησης του

ιδιώτη στον οικονομικό χώρο και της δυνατότητας αυτόβουλης επιλογής και ανάπτυξης κάθε είδους οικονομικής δραστηριότητας.

Ακόμη μεγαλύτερη εντύπωση προκαλεί η τουλάχιστον παράδοξη άποψη που υιοθετεί το προτεινόμενο άρθρο να θεωρεί απόλυτα ασφαλή την οδήγηση από τους **ΑΜΕΑ** «των δήθεν επικίνδυνων τετράκυκλων που προκαλούν χιλιάδες ατυχήματα» και συγχρόνως να τα θεωρεί ανασφαλής και επικίνδυνα για τους υπόλοιπους οδηγούς.

3. ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ;

Περαιτέρω, με το εισαγόμενο νομοθέτημα και στην ίδια παράγραφο 1 του άρθρου 31, ουσιαστικά επιχειρείται η τροποποίηση του ΠΔ 51/2012 (ΦΕΚ Α'101/27/04/2012) με το οποίο προσαρμόστηκε η ελληνική νομοθεσία προς την Οδηγία 2006/126 περί διπλωμάτων οδήγησης.

Συγκεκριμένα, το εισαγόμενο νομοθέτημα προβλέπει ότι με απόφαση των υπουργού υποδομών και μεταφορών **μπορεί να θεσπίζεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών.**

Δεδομένου, ότι το άρθρο 3, με το οποίο εισήχθη στην Ελλάδα το άρθρο 4 της Οδηγίας 2006/126, προβλέπει εντελώς περιοριστικά και συγκεκριμένα τις κατηγορίες των αδειών οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρίκυκλων, τετράκυκλων και αυτοκινήτων, **αποτελεί παραβίαση του Ενωσιακού Δικαίου η εισαγωγή άλλης κατηγορίας αδείας οδήγησης.** Σημειωτέον δε ότι πανευρωπαϊκά η οδήγηση τέτοιων τετράκυκλων μοτοσικλετών γίνεται με άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τύπου Β.

Επίσης πρέπει να διευκρινίσει το Υπουργείο μεταφορών εάν θα υπάρξει αναδρομικότητα στο θέμα αυτό. Τι θα γίνουν οι κάτοχοι διπλωμάτων που δεν έχουν λάβει αυτές τις "απαραίτητες ειδικές εξετάσεις": θα μπορούν ή όχι να τα οδηγήσουν;

Αλλά το εισαγόμενο νομοθέτημα παρουσιάζει και το εξής οξύμωρο: Αν γίνει δεκτός ο ισχυρισμός, ότι σκοπό έχει την μείωση των ατυχημάτων, σε συνδυασμό με τις εξαγγελίες-δηλώσεις του κ. Υπουργού μεταφορών για τουρίστες που σκοτώνονται κατά χιλιάδες στα νησιά, **τότε πως θα επιτευχθεί η μείωση των ατυχημάτων,** αφού σύμφωνα με τους κανόνες της ΕΕ οι άδειες οδήγησης που διαθέτουν οι αλλοδαποί αναγνωρίζονται ως έχουν στη χώρα μας με βάση την αρχή της ισοδυναμίας των διπλωμάτων οδήγησης στην ΕΕ και σύμφωνα με την Συνθήκη της Βιέννης για τους εκτός ΕΕ;

Με άλλα λόγια οι τουρίστες θα εξακολουθούν να μπορούν να οδηγούν τα οχήματα αυτά με την άδεια με την οποία τα οδηγούν στην χώρα τους, δηλαδή την άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τύπου Β.

Ή, και το πιθανότερο, οι τουρίστες που επιθυμούν να οδηγήσουν τέτοιες μοτοσυκλέτες στις διακοπές τους, θα προτιμούν άλλες περιοχές, όπου η οδήγηση είναι ελεύθερη, όπως την Ισπανία, Κύπρο, Γαλλία, Πορτογαλία, Κροατία, Ιταλία κ.α.

4. ΚΥΡΩΣΕΙΣ –ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Σύμφωνα με το άρθρο του υπό συζήτηση ΚΟΚ, αν εκμισθωθεί μοτοσυκλέτα ή όχημα σε πρόσωπο που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, επιβάλλεται στον εκμισθωτή, στο μισθωτή και στον οδηγό, αν ο τελευταίος δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, πρόστιμο χιλίων (1000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2000) ευρώ και η κατάσχεση της μοτοσυκλέτας ή του οχήματος. Τα κατασχεθέντα εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία πλειστηριασμού.

Η εν λόγω διάταξη φαίνεται παράλογη καθώς με την ενοικίαση του οχήματος σε πρόσωπο που φέρει όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά παραχωρούμε – μεταβιβάζουμε νόμιμα την χρήση του οχήματος και όχι την ιδιοκτησία με συνέπεια να μην φέρουμε ευθύνη για τυχόν παράνομη παραχώρηση του οχήματος που μπορεί να διαπράξει ο μισθωτής. **Άρα οι ποινές - παραβάσεις που μπορεί να προκύψουν πρέπει να επιβαρύνουν τον οδηγό - χρήστη του οχήματος και όχι τον ιδιοκτήτη/εκμισθωτή.**

5. ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ Η ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ - ΜΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΟΥ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΣΚΟΠΟΥ – ΑΣΥΜΜΕΤΡΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΕΝΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΝΕΥ ΣΠΟΥΔΑΙΟΥ ΛΟΓΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ

Συμπερασματικά, είναι φανερό ότι καλούμεθα να επωμισθούμε εξ ολοκλήρου τις συνέπειες από την εφαρμογή των προτεινομένων διατάξεων, που κατάφωρα και απροκάλυπτα μας αδικούν, **χωρίς να προκύπτει** η εξυπηρέτηση του κοινωνικά αποδεκτού συμφέροντος της οδικής ασφάλειας.

Είναι βέβαιο, ότι οι προτεινόμενες διατάξεις θα οδηγήσουν σε κλείσιμο εκατοντάδων μμε ανά την Ελλάδα με άμεσες συνέπειες την αδυναμία εξυπηρέτησης δανειακών υποχρεώσεων, απώλεια θέσεων εργασίας και έμμεσες την προσκéléκυση τουριστών από άλλους προορισμούς κ.α.

Μάλιστα οι προτεινόμενες διατάξεις εισάγονται στην αρχή της τουριστικής περιόδου με τις επιχειρήσεις μας να έχουν προετοιμαστεί κάνοντας επενδύσεις και έχοντας προκρατήσεις απο το εξωτερικό, με συνέπεια να προκληθούν ακόμη βαρύτερες και μη ανατρέψιμες συνέπειες για τις επιχειρήσεις μας.

Αδυνατούμε μάλιστα να αντιληφθούμε πως είναι δυνατόν να χρηματοδοτούνται οι επιχειρήσεις μας μέσω ΕΣΠΑ, και παράλληλα με τις εισαγόμενες διατάξεις, να απειλούνται οι επιχειρήσεις με ολικό αφανισμό.

Για το λόγο αυτό σας καλούμε να επανεξετάσετε το προτεινόμενο σχέδιο νόμου ώστε να διαμορφωθεί έτσι ώστε πραγματικά να εξυπηρετούνται οι εξαγγελλόμενοι στόχοι.

Αθήνα, 12 Μαρτίου 2018

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ
ΚΕΡΚΥΡΑΣ

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ **ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ**
ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ ΑΤΥ ΥΤΥ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΣ

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ,
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ, ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ, ΚΑΙ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ,
ΕΠΑΡΧΕΙΟΥ **ΝΑΞΟΥ**

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ **ΜΥΚΟΝΟΥ**

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ **ΚΩ**
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ **ΠΑΡΟΥ**

Για την επικοινωνία:

Ιωάννα Αναστασοπούλου
ΔΝ Δικηγόρος
Τηλ 210 36 20 274

ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΤΑΞΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ

Ανάλυση θανατηφόρων ατυχημάτων Έτους 2016

Αίτια		Ποσοστό επί του συνόλου
Υπερβολική ταχύτητα	91	12,1%
Αντικανονικό προσπέρασμα	12	1,6%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	69	9,2%
Παραβίαση προτεραιότητας	36	4,8%
Απόσπαση προσοχής οδηγού	90	12,0%
Παραβίαση σηματοδότη	9	1,2%
Οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή	22	2,9%
Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς	248	33,0%
Ερευνώνται	63	8,4%
Αίτια αναφερόμενα σε επιβάτες	1	0,1%
Αίτια αναφερόμενα στους πεζούς	95	12,6%
Αίτια αναφερόμενα στο όχημα	1	0,1%
Αίτια αναφερόμενα στην οδό και στον καιρό	15	2,0%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	752	

Όχημα		Ποσοστό του συνόλου
Ι.Χ.Ε.	372	49,5%
Φορτηγό κάτω των 3,5 τόνων	64	8,5%
Φορτηγό άνω των 3,5 τόνων	1	0,1%
Γεωργικό μηχάνημα	11	1,5%
Δ.Χ.Ε.	6	0,8%
Ποδήλατο	12	1,6%
Δίκυκλο	278	37,0%
Τρίκυκλο	3	0,4%
Άλλο	2	0,3%
Λεωφορείο Αστικό	1	0,1%
Λεωφορείο Υπεραστικό	1	0,1%
Άγνωστο	1	0,1%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	752	

Είδος		Ποσοστό επί του συνόλου
Σύγκρουση	279	37,1%
Παράσυρση Πεζού	145	19,3%
Πρόσγκρουση	79	10,5%
Εκτροπή	226	30,1%
Ανατροπή	23	3,1%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	752	

Οδικό δίκτυο		Ποσοστό επί του συνόλου
ΝΕΟ Αθηνών - Πατρών	13	1,7%
ΝΕΟ Αθηνών - Θεσ/κης	18	2,4%
Ε.Ο. Αιγινίου - Ιωαννίνων	9	1,2%
Εγνατία οδό	11	1,5%
Αττική Οδό	3	0,4%
Λοιπό Ε.Ο. Δίκτυο	176	23,4%
Λοιπό Οδικό Δίκτυο	242	32,2%
Κατοικημένη Περιοχή	263	35,0%
ΒΟΑΚ	10	1,3%
Άλλο	7	
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	752	

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά

Ιδιότητα παθόντα		Ποσοστό του συνόλου
Οδηγός	529	65,8%
Επιβάτης	125	15,5%
Πεζός	148	18,4%
Άγνωστο	2	0,2%
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	804	
Ηλικία		Ποσοστό του συνόλου
0-17	32	4,0%
18-25	117	14,6%
26-35	114	14,2%
36-45	122	15,2%
46-55	109	13,6%
55+	310	38,6%
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	804	
Ωρα		Ποσοστό του συνόλου
07:00 - 09:00	67	8,9%
09:00 - 13:00	134	17,8%
13:00 - 17:00	153	20,3%
17:00 - 21:00	166	22,1%
21:00 - 24:00	65	8,6%
24:00 - 07:00	167	22,2%
Άγνωστο	0	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	752	

2013-2016 για άλλα (ΑΤΥ)
φωτογρ από 47 το 2013
σε 11 το 2015 σε 3 το '16
αίτια?

ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΤΑΞΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ

Ανάλυση θανατηφόρων ατυχημάτων Έτους 2016

Αίτια		Ποσοστό επι του συνολου
Υπερβολική ταχύτητα	28	3,8%
Αντικανονικό προσπέρασμα	4	0,5%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	63	8,5%
Παραβίαση προτεραιότητας	27	3,7%
Απόδοσση προσοχής οδηγού	43	5,8%
Παραβίαση σηματοδότη	7	0,9%
Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς	200	27,1%
Ερευνώνται	309	41,8%
Αίτια αναφερόμενα σε επιβάτες	5	0,7%
Αίτια αναφερόμενα στους πεζούς	45	6,1%
Αίτια αναφερόμενα στο όχημα	2	0,3%
Αίτια αναφερόμενα στην οδό και στον καιρό	6	0,8%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	739	

Είδος		Ποσοστό επι του συνολου
Σύνκρουση	265	35,9%
Παράσυρση Πεζού	129	17,5%
Πρόσθρευση	74	10,0%
Εκτροπή	248	33,6%
Ανατροπή	19	2,6%
Πτώση από όχημα	4	0,5%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	739	

Οδικό δίκτυο		Ποσοστό επι του συνολου
ΝΕΟ Αθηνών - Πατρών	11	1,5%
ΝΕΟ Αθηνών - Θεσ/κης	26	3,5%
Ε.Ο. Αντιρρίου - Ιωαννίνων	11	1,5%
Εγνατία οδό	18	2,2%
Αττική Οδός	2	0,3%
Λοιπό Ε.Ο. Δίκτυο	151	20,4%
Λοιπό Οδικό Δίκτυο	245	33,2%
Κατοικημένη Περιοχή	280	35,2%
ΒΟΑΚ	12	1,6%
Άλλο	5	0,7%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	739	

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά

Όχημα		Ποσοστό επι του συνολου
Ι.Χ.Ε.	344	48,5%
Φορτηγό κάτω των 3,5 τόνων	71	9,6%
Γεωργικό μηχανήμα	15	2,0%
Δ.Χ.Ε.	3	0,4%
Ποδήλατο	6	0,8%
Δίκυκλο	287	38,8%
Άλλο	11	1,5%
Άγνωστο	2	0,3%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	739	

Ιδιότητα παθόντα		Ποσοστό επι του συνολου
Οδηγός	543	68,8%
Επιβάτης	117	14,8%
Πεζός	128	16,2%
Άγνωστο	1	0,1%
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	769	

Ηλικία		Ποσοστό επι του συνολου
0-17	25	3,2%
18-25	117	14,8%
26-35	126	16,0%
36-45	122	15,5%
46-55	108	13,7%
55+	281	36,9%
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	769	

Ωρα		Ποσοστό επι του συνολου
07:00 - 09:00	72	9,7%
09:00 - 13:00	122	16,5%
13:00 - 17:00	139	18,8%
17:00 - 21:00	161	21,8%
21:00 - 24:00	74	10,0%
24:00 - 07:00	171	23,1%
Άγνωστο		0,0%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	739	

ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΤΑΞΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ

Ανάλυση θανατηφόρων ατυχημάτων Εξάμηνο 2017

Αίτια		Ποσοστό επι του συνολου	Όχημα		Ποσοστό επι του συνολου
Υπερβολική ταχύτητα	13	4,4%	Ι.Χ.Ε.	148	50,0%
Αντικανονικό προσπέρασμα	2	0,7%	Φορτηγό κάτω των 3,5 τόνων	28	9,5%
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	20	6,8%	Γεωργικό μηχάνημα	6	2,0%
Παραβίαση προτεραιότητας	13	4,4%	Δ.Χ.Ε.	4	1,4%
Απόσπαση προσοχής οδηγού	19	6,4%	Ποδήλατο	2	0,7%
Παραβίαση σηματοδότη	6	2,0%	Δίκυκλο	103	34,8%
Οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή	6	2,0%	Άλλο	2	0,7%
Λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς	91	30,7%	Άγνωστο	3	1,0%
Ερευνώνται	104	35,1%	ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	296	
Αίτια αναφερόμενα σε επιβάτες	0	0,0%	Ιδιότητα παθόντα		Ποσοστό επι του συνολου
Αίτια αναφερόμενα στους πεζούς	21	7,1%	Οδηγός	224	70,7%
Αίτια αναφερόμενα στο όχημα	0	0,0%	Επιβάτης	44	13,9%
Αίτια αναφερόμενα στην οδό και στον καιρό	1	0,3%	Πεζός	49	15,5%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	296		ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	317	

Είδος		Ποσοστό επι του συνολου
Σύγκρουση	104	35,1%
Παράσυρση Πεζού	50	16,9%
Πρόσκρουση	25	8,4%
Εκτροπή	112	37,8%
Ανατροπή	5	1,7%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	296	

Ηλικία		Ποσοστό επι του συνολου
0-17	15	4,7%
18-25	45	14,2%
26-35	40	12,6%
36-45	52	16,4%
46-55	61	19,2%
55+	104	32,8%
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	317	

Οδικό δίκτυο		Ποσοστό επι του συνολου
ΝΕΟ Αθηνών - Πατρών	4	1,4%
ΝΕΟ Αθηνών - Θεσ/κης	10	3,4%
Ε.Ο. Αντηρίου - Ιωαννίνων	1	0,3%
Εγνατία οδό	5	1,7%
Αττική Οδό	2	0,7%
Λοιπό Ε.Ο. Δίκτυο	66	22,3%
Λοιπό Οδικό Δίκτυο	103	34,8%
Κατοικημένη Περιοχή	100	33,8%
ΒΟΑΚ	5	1,7%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	296	

Ωρα		Ποσοστό επι του συνολου
07:00 - 09:00	19	6,4%
09:00 - 13:00	63	21,3%
13:00 - 17:00	57	19,3%
17:00 - 21:00	59	19,9%
21:00 - 24:00	25	8,4%
24:00 - 07:00	73	24,7%
Άγνωστο	0	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	296	

Τα ανωτέρω στοιχεία είναι προσωρινά