



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 8 Απριλίου 2025

ΠΡΟΣ: Α) Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Β) Τον κ. Υπουργό Προστασίας του Πολίτη

Γ) Τον κ. Υπουργό Δικαιοσύνης

ΘΕΜΑ: «Αυξημένα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα – Επείγουσα ανάγκη λήψης μέτρων για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την προστασία της ζωής των πολιτών»

Τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2024 αποτυπώνουν μια δραματική εικόνα για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα, με 11.273 τροχαία ατυχήματα, τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα 665 θανάτους και 545 σοβαρούς τραυματισμούς, αποτελώντας ρεκόρ πενταετίας. Ο αριθμός των θανάτων χαρακτηρίζεται «προσωρινός», καθώς ο τελικός, που θα ανακοινωθεί σε περίπου ένα έτος, σίγουρα θα είναι υψηλότερος, περιλαμβάνοντας θύματα που κατέληξαν αργότερα, εντός 30 ημερών από το συμβάν, ενώ θύματα που επιβίωσαν πέραν της 31ης ημέρας δεν καταγράφονται ως νεκροί από τροχαία, σύμφωνα με διεθνή πρακτική. Επιπλέον, τα στοιχεία για ελαφρούς και σοβαρούς τραυματισμούς (545 σοβαρά και 596 ελαφρά τραυματίες) δεν θεωρούνται ως αξιόπιστα, καθώς προέρχονται από την αστυνομία και όχι από υπηρεσίες υγείας, ενώ η Ελλάδα, εδώ και τουλάχιστον 10 χρόνια, δεν έχει εφαρμόσει το πρωτόκολλο MAIS3+ για ακριβή καταγραφή της βαρύτητας των τραυματισμών.

Σύμφωνα με το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του Ε.Μ.Π., τα θανατηφόρα τροχαία το 2024 παρουσίασαν αύξηση 3% σε σχέση με το 2023, ενώ η Ελλάδα κατέλαβε την 25η θέση μεταξύ 27 κρατών-μελών της ΕΕ στην οδική



ασφάλεια, ξεπερνώντας μόνο τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, γεγονός που καταδεικνύει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά θανάτων από τροχαία στην Ευρώπη. Η κατάσταση δεν δείχνει βελτίωση το 2025, καθώς, σύμφωνα με τη Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής, μόνο τον Μάρτιο του 2025 στην Περιφέρεια Αττικής σημειώθηκαν 521 ατυχήματα, εκ των οποίων 16 θανατηφόρα με 18 νεκρούς, 14 σοβαρά με 17 σοβαρά τραυματίες και 491 ελαφρά με 596 ελαφρά τραυματίες. Τα στοιχεία αυτά υπογραμμίζουν την απουσία προόδου στη μείωση των σοβαρών τροχαίων και καθιστούν εξαιρετικά δύσκολη, αν όχι ανέφικτη, την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για μείωση κατά 50% των σοβαρών τροχαίων έως το 2030.

Η αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων αποτελεί πολυπαραγοντικό ζήτημα. Οι βασικές αιτίες στην Ελλάδα περιλαμβάνουν όχι μόνο τις ελλείψεις στις υποδομές και την κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, αλλά και την έλλειψη οδηγικής παιδείας των οδηγών. Αν και ένα σύγχρονο, καλά συντηρημένο οδικό δίκτυο με προηγμένη τεχνολογία εποπτικών μέσων (όπως οι νέοι αυτοκινητόδρομοι που συνέβαλαν στη μείωση των τροχαίων) είναι αδιαμφισβήτητης αξίας, η συνετή οδική συμπεριφορά, ως στοιχείο κουλτούρας και πολιτισμού, παραμένει εξίσου κρίσιμη. Η διαμόρφωση κουλτούρας οδικής ασφάλειας αποτελεί ένα σύνθετο εγχείρημα.

Στις 24 Ιανουαρίου 2025 ολοκληρώθηκε η διαβούλευση στο Σχέδιο Νόμου για τον εκσυγχρονισμό του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ). Μέσα από τη διαβούλευση αναδείχθηκαν κρίσιμα ζητήματα, όπως η εγκληματική εγκατάλειψη θυμάτων τροχαίων, που αποτελεί μείζον πρόβλημα. Ο σύλλογος «SOS Τροχαία Εγκλήματα», αποτελούμενος από συγγενείς θυμάτων, μάχεται επί χρόνια για τη μετατροπή της εγκατάλειψης σε κακούργημα, καθώς ο νέος ΚΟΚ διατηρεί τις προβλέψεις του άρθρου 43 του ισχύοντος ΚΟΚ, χαρακτηρίζοντας την πράξη ως πλημμέλημα με ποινή 6 μηνών (συνήθως με εξαγορά ή αναστολή), αντί να την εντάξει στο άρθρο 306 του Ποινικού Κώδικα («Έκθεση»), που προβλέπει φυλάκιση τουλάχιστον 3 ετών για βαριά σωματική βλάβη ή κάθειρξη έως 10 ετών για θάνατο.



Σύμφωνα με στοιχεία του συλλόγου για το 2024, καταγράφηκαν 133 τροχαία με εγκατάλειψη, με 149 θύματα (18 νεκροί, 131 τραυματίες), αριθμός που πιθανότατα υποτιμά την πραγματικότητα. Οι ποινές παραμένουν σταθερά 6 μήνες φυλάκιση και 3μηνη αφαίρεση άδειας οδήγησης, με τις υποθέσεις να τελεσιδικούν μετά από χρονικό διάστημα που φτάνει και τα 8 χρόνια, οδηγώντας σε άμεση απελευθέρωση των δραστών και μη άμεση αφαίρεση της άδειας οδήγησης. Είναι προφανές ότι η απόδοση δικαιοσύνης καθυστερεί αδικαιολόγητα, με τις υποθέσεις να εκδικάζονται μετά από χρόνια, παρά τις κυβερνητικές δεσμεύσεις για επιτάχυνση και περιορισμό των αναβολών. Αυτό συμβάλλει σημαντικά στην απουσία οδηγικής παιδείας και συνείδησης.

Ο νέος ΚΟΚ δεν προβλέπει επαρκή μέτρα για την προώθηση της οδηγικής κουλτούρας και της ευαισθητοποίησης. Η σημερινή πρακτική αντιμετώπισης των προστίμων ως κρατικά έσοδα πρέπει να αλλάξει. Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης προτείνει τη δημιουργία φορέα που θα διαχειρίζεται έσοδα από πρόστιμα, διόδια και καύσιμα για τη χρηματοδότηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας και βιώσιμης κινητικότητας για όλες τις ηλικίες, με έμφαση στη διορθωτική και όχι τιμωρητική προσέγγιση. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαία η υποχρεωτική εισαγωγή της κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης.

Σύμφωνα με το ψήφισμα του Ευρωκοινοβουλίου (Οκτώβριος 2021) για την οδική ασφάλεια 2021-2030, το 25% των θανάτων από τροχαία οφείλεται στο αλκοόλ και το 15% σε ψυχοτρόπες ουσίες. Ωστόσο, η Ελλάδα παραμένει από τις τελευταίες χώρες της ΕΕ που δεν έχει εντάξει ναρκοτέστ στους ελέγχους οδηγών. Επίσης, η πρόταση για όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στις κατοικημένες περιοχές, που εφαρμόζεται σε πάνω από 40 ευρωπαϊκές πόλεις (π.χ. Λονδίνο, Παρίσι) με θετικά αποτελέσματα, περιορίζεται στον νέο ΚΟΚ σε μονόδρομους με μία λωρίδα, εξαιρώντας το υπόλοιπο δίκτυο, καθιστώντας την εφαρμογή του ανεπαρκή. Τέλος, δεν προβλέπονται ουσιαστικές αλλαγές στις άδειες οδήγησης, όπως αφαίρεση σε



περιπτώσεις θανατηφόρων τροχαίων, περιορισμοί για νέους οδηγούς, μέτρα για υπερήλικες ή ποινές για οδήγηση χωρίς άδεια.

Επειδή, η υποστελέχωση της Τροχαίας και η αδιαφορία της πολιτείας για την πρόληψη και τη διαχείριση των τροχαίων εγκλημάτων εντείνουν το πρόβλημα, διατηρώντας την Ελλάδα σε θλιβερό ρεκόρ σοβαρών τροχαίων.

Επειδή, η οδική ασφάλεια αποτελεί ευαίσθητο πεδίο πολιτικής και τα στοιχεία υποδεικνύουν μία επείγουσα ανάγκη για πιο συστηματικές ενέργειες,

Επειδή, η πρόληψη, η αλλαγή νοοτροπίας και η κοινωνική συμμετοχή είναι κλειδιά για ένα ασφαλέστερο οδικό περιβάλλον,

Επειδή, η εγκατάλειψη θυμάτων αντιμετωπίζεται ως πράξη μικρής απαξίας, ενώ αντίστοιχα αδικήματα στον Ποινικό Κώδικα τιμωρούνται με κάθειρξη έως 10 ετών, οδηγώντας πρακτικά σε ατιμωρησία,

Επειδή, η Ελλάδα υστερεί στην εφαρμογή διεθνών πρωτοκόλλων (π.χ. MAIS3+, ναρκοτέστ) και βέλτιστων ευρωπαϊκών πρακτικών,

Επειδή, η απουσία εκπαίδευσης και η καθυστέρηση απονομής δικαιοσύνης επιδεινώνουν την κατάσταση,

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Σε ποιες ολοκληρωμένες παρεμβάσεις προτίθεστε να προβείτε για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, δεδομένων των υψηλών ποσοστών θανάτων και της αδυναμίας επίτευξης του στόχου της ΕΕ για το 2030;



2. Προτίθεστε να τροποποιήσετε τον ΚΟΚ ώστε η εγκατάλειψη θυμάτων να χαρακτηριστεί κακούργημα, σύμφωνα με το άρθρο 306 του Ποινικού Κώδικα, και να επιβληθούν αυστηρότερες ποινές;
3. Πώς σκοπεύετε να επιταχύνετε την απονομή δικαιοσύνης για τα θύματα τροχαίων, περιορίζοντας τις καθυστερήσεις και τις αναβολές;
4. Υπάρχει σχέδιο για τη δημιουργία φορέα χρηματοδότησης εκπαιδευτικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας από έσοδα προστίμων και για την εισαγωγή της κυκλοφοριακής αγωγής στην εκπαίδευση;
5. Προτίθεστε να εντάξετε ναρκοτέστ στους ελέγχους οδηγών και να εφαρμόσετε το όριο 30 χλμ./ώρα σε όλες τις κατοικημένες περιοχές, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές πρακτικές;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Παναγιού (Γιώτα) Πούλου
Βουλευτής Βοιωτίας

Αλέξανδρος Αυλωνίτης
Βουλευτής Κερκύρας

Κυριακή Μάλαμα
Βουλευτής Χαλκιδικής

Θεοδώρα Τζάκρη
Βουλευτής Πέλλας



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης
Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης

Ραλλία Χρηστίδου
Βουλευτής Β3 Τομέα Αττικής