

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

ΓΙΑ ΤΟ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Ψηφιακή ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και λοιπές διατάξεις»

Νοέμβριος 2025

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 23 Οκτωβρίου 2025 εστάλη στην Ο.Κ.Ε. προς γνωμοδότηση Σχέδιο Νόμου από το Τμήμα Β' της Διεύθυνσης Νομοπαρασκευαστικής Διαδικασίας της Γενικής Γραμματείας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων της Προεδρίας της Κυβέρνησης του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης με θέμα: «Ψηφιακή ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και λοιπές διατάξεις».

Για την επεξεργασία του εν λόγω Σχεδίου Νόμου συγκροτήθηκε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους κ.κ. **Χρήστο Ιωάννου, Γεώργιο Αμβράζη, Φώτη Κολεβέντη, Ηλία Δόλγυρα, Ιωάννη Κορκόβελο** και **Δημήτριο Τζιαχρήστα**.

Ως Πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο κ. **Μιχάλης Αλέπης**, Αντιπρόεδρος της Ο.Κ.Ε.

Στις εργασίες της Επιτροπής Εργασίας συμμετείχαν ως εμπειρογνώμονες οι κ.κ. **Ιωάννης Τσούρος**, Συγκοινωνιολόγος, Ερευνητής και Επιστημονικός Συνεργάτης Πανεπιστημίου Αιγαίου, **Γεώργιος Καλλιακμάνης**, Πρόεδρος Ένωσης Αστυνομικών Υπαλλήλων Νοτιοανατολικής Αττικής, Υπαστυνόμος Β. και η **κα Μαρινέττα Γούναρη**, Δικηγόρος, Αντιπρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών.

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

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε το έργο της σε τρεις (3) συνεδριάσεις στις 5 Νοεμβρίου 2025.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	4
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ- Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΕ	10
ΣΧΟΛΙΑ ΟΚΕ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ Ν/Σ	16
ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ	20
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Ο.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ	30

Γνώμη της Ο.Κ.Ε. επί του Σχ/Ν του Υπ. Ψηφιακής Διακυβέρνησης με θέμα

«Ψηφιακή ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και λοιπές διατάξεις»

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

Μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ώριμες δημοκρατίες στη διάρκεια των τελευταίων ετών είναι η αποτελεσματική σύζευξη των θεσμικών εργαλείων και μηχανισμών που εξυπηρετούν με το βέλτιστο τρόπο την ανάγκη προστασίας του κοινού καλού, τόσο σε επίπεδο δημοσίου συμφέροντος (προστασία της έννομης τάξης, δημόσιων πόρων κα), όσο και σε επίπεδο σεβασμού των ατομικών δικαιωμάτων (προστασία της ιδιωτικότητας, της προσωπικότητας και των επιλογών του ατόμου κλπ). Είναι προφανές ότι οι ασκούμενες πολιτικές τόσο σε διεθνές επίπεδο, όσο και σε εθνικό χαρακτηρίζονται από σημαντικές αντιφάσεις στον τομέα αυτό, καθώς κεντρικές προτεραιότητες οδηγούν στη μετατόπιση του εκκρεμούς **ατομικό δικαίωμα- κρατική παρέμβαση** σε ακρότατες εκδοχές και σε πολλές περιπτώσεις οξύνουν, αντί να επιλύουν δομικά κοινωνικά και διαχειριστικά ζητήματα.

Από τη μια είναι σαφές ότι σε ορισμένα πεδία της δημόσιας ζωής, όπου έχουν αποτύχει οι συμβατικές λύσεις ή όπου εμφανίζονται υβριδικές προκλήσεις, απαιτείται ισχυρός έλεγχος και αποτρεπτική δράση των κρατικών υπηρεσιών (λχ οδική ασφάλεια, προστασία δημόσιας περιουσίας, κρίσιμων υποδομών, αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών κλπ), από την άλλη όμως οι ατομικές ελευθερίες δεν είναι δυνατό να περιορίζονται ως μορφή έκφρασης μόνο στο επίπεδο της επιλογής καταναλωτικού προτύπου, διαχείρισης ελεύθερου χρόνου και διαχείρισης της προσωπικής εικόνας σε επίπεδο μέσων κοινωνικής δικτύωσης.

Η επισήμανση αυτή έχει ιδιαίτερη αξία για την Ο.Κ.Ε. ιδιαίτερα στο επίπεδο της προάσπισης των συλλογικών δράσεων και των συνδικαλιστικών ελευθεριών. Εξάλλου, ο ψηφιακός μετασχηματισμός και η ψηφιακή μετάβαση δεν αποτελούν

ουδέτερες κοινωνικές διαδικασίες. Ασφαλώς, η ανάγκη εμβάθυνσης των ψηφιακών δυνατοτήτων σε πλήθος περιπτώσεων του δημόσιου τομέα λαμβάνει πολλές φορές αναπόφευκτα χαρακτήρα «αυστηρών» προληπτικών και κατασταλτικών ελέγχων, γεγονός όμως που αν δεν ενδυθεί το κατάλληλο θεσμικό σχήμα με διαφάνεια και ευρείες κοινωνικές συναινέσεις μπορεί να οδηγήσει σε καταχρήσεις και τελικά σε υποβάθμιση των κοινωνικών αξιών και κρίση εμπιστοσύνης των πολιτών. Έτσι, το κράτος από καθημερινός σύμμαχος και εγγυητής της ασφάλειας, της ανθρώπινης ζωής, της αξιοπρέπειας των πολιτών μετατρέπεται δυνητικά σε ένα σύγχρονο **ψηφιακό «Λεβιάθαν»**. Όταν μάλιστα η σύγχρονη ιστορική εμπειρία καταδεικνύει ότι οι διάφορες δομές εξουσίας διαμορφώνουν ενίοτε μια παρεκκλίνουσα αυτονομημένη στρατηγική ως προς την αξιοποίηση των ψηφιακών εργαλείων με βάση εκλογικές, πολιτικές ή οικονομικές σκοπιμότητες, και όχι πάντα προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος, θα πρέπει να υπάρχουν ισχυρές εγγυήσεις ως προς την ορθή χρήση των ψηφιακών και συμβατικών μέσων πρόληψης και αποτροπής.

Στην περίπτωση της Ελλάδας είναι προφανές ότι οι καθυστερήσεις στην ψηφιακή ωρίμανση των δημόσιων υπηρεσιών και στην εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών, σε συνδυασμό με υφιστάμενες διαρθρωτικές και κοινωνικές παθογένειες, στάσεις και συμπεριφορές είχαν ως αποτέλεσμα τις πενιχρές επιδόσεις στο σκέλος της βελτίωσης των δεικτών οδικής συμπεριφοράς¹. Ειδικά στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων² και της τροχαίας παραβατικότητας είναι πλέον επιβεβλημένη η διαμόρφωση μιας εθνικής στρατηγικής με αξιοποίηση όλων των σύγχρονων διαθέσιμων εργαλείων, αποφεύγοντας ως κυρίαρχο μέσο νουθεσίας τις εισπρακτικές και μη αναλογικές τιμωρητικές πολιτικές του παρελθόντος.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, η πολιτεία αποπειράθηκε να επικαιροποιήσει το κυρωτικό πλαίσιο για την οδική ασφάλεια μέσα από το Ν. 5209/2025 για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Παράλληλα, εισήγαγε ως μερική λύση την ολονύκτια χρήση των μέσων σταθερής τροχιάς στο Ν. Αττικής κατά τις

¹ Βλέπετε Γνώμη ΟΚΕ επί ν/σ “Νέο κυρωτικό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα», <https://oke.gr/el/opinions-in-progress?page=1>

² <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SDT04/->

ημέρες του Σαββάτου, για τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ υπό την επήρεια αλκοόλ, ενώ με το παρόν υπό διαβούλευση νομοσχέδιο επιχειρεί να εκσυγχρονίσει τα εργαλεία ελέγχου της οδικής συμπεριφοράς, με βασικό άξονα την αξιοποίηση των ψηφιακών συστημάτων καταγραφής και εποπτείας.

Συνοπτικά, το νομοσχέδιο υπό διαβούλευση³ «Ψηφιακή ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και λοιπές διατάξεις» σύμφωνα με τα διακηρυττόμενα του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, αποσκοπεί:

- Στη δημιουργία ενός αποτελεσματικού και σύγχρονου πλαισίου εφαρμογής των κανόνων οδικής ασφάλειας, με την αξιοποίηση και χρήση των νέων τεχνολογιών και της τεχνητής νοημοσύνης για την ασφαλή καταγραφή των στοιχείων των οχημάτων και των οδηγών τους κατά την τέλεση παραβάσεων σε χώρους δημόσιας κυκλοφορίας,
- στην απλούστευση των διαδικασιών της καταγραφής και βεβαίωσης των παραβάσεων που πραγματοποιούνται στο οδικό δίκτυο, αλλά και της διαδικασίας είσπραξης των προστίμων που προκύπτουν από τις εκδοθείσες Πράξεις Βεβαίωσης Παράβασης (Π.Β.Π.), καθώς και της καταγραφής των λοιπών διοικητικών κυρώσεων, με απώτερο σκοπό την αποτροπή τέτοιων παραβάσεων και την τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.
- στην κάλυψη θεσμικών κενών και ο ορισμός νέων σημείων επαφής ενόψει νέων ευρωπαϊκών προγραμμάτων, και ανάληψης νέων ρόλων της χώρας μας, καθώς και η απρόσκοπτη και ομαλή λειτουργία φορέων όπως το Ελληνικό Κτηματολόγιο, το Ελληνικό Κέντρο Διαστήματος και η Εθνική Αρχή Κυβερνοασφάλειας.

Αντικείμενο των νέων προτεινόμενων ρυθμίσεων, όπως αναφέρονται στο Μέρος Α είναι:

α) η δημιουργία ενός ενιαίου ηλεκτρονικού συστήματος ψηφιακής καταγραφής και διαχείρισης βεβαιωμένων παραβάσεων, κατόπιν ελέγχων, καθώς

³ <https://www.opengov.gr/digitalandbrief/?p=3606>

και των προστίμων και λοιπών διοικητικών κυρώσεων που προκύπτουν από τις Π.Β.Π. και επιβάλλονται ανά την επικράτεια,

β) η δημιουργία δικτύου καμερών καταγραφής παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α' 100) με χρήση τεχνητής νοημοσύνης,

γ) η σύσταση Οδικής Υπηρεσίας Συστημάτων Εποπτείας και Ασφάλειας, αρμόδιας για τη διαχείριση του δικτύου καμερών καταγραφής παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. και για την οικονομική διαχείριση των προστίμων που επιβάλλονται.

δ) η σύσταση Εθνικού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας στη διοικητική δομή της Οδικής Υπηρεσίας Συστημάτων Εποπτείας και Ασφάλειας και

ε) η απλούστευση των διαδικασιών για τον πολίτη, όπως η ψηφιακή επίδοση της Π.Β.Π. μέσω της θυρίδας του πολίτη στην Ενιαία Ψηφιακή Πύλη της Δημόσιας Διοίκησης «gon.gr», της δυνατότητας ηλεκτρονικής υποβολής ένστασης του πολίτη κατά της Π.Β.Π., καθώς και της δυνατότητας τηλεδιάσκεψης με τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Στο Μέρος Β γίνεται απόπειρα ρύθμισης ορισμένων πεδίων που άπτονται της αποτελεσματικότερης ψηφιακής οργάνωσης του κράτους και του ιδιωτικού τομέα ευρύτερα, όπως η εφαρμογή ψηφιακής ταυτότητας, η υποβολή και καταχώρηση πρόδηλων σφαλμάτων στο Κτηματολόγιο, η χρήση βιντεοσκοπικού/ηχητικού υλικού και άλλα. Ορισμένες εκ των προτεινόμενων διατάξεων χρήζουν συνεκτικότερης και σαφέστερης τεκμηρίωσης καθώς και ακριβέστερης μεθόδου εφαρμογής.

Επί της διαδικασίας αξιολόγησης, πρέπει να επισημανθεί ότι στην παρούσα νομοθετική πρόταση αναρτήθηκε με σημαντική καθυστέρηση η ανάλυση συνεπειών ρύθμισης (31.10.2025), γεγονός που δυσχεραίνει περαιτέρω την έγκυρη και έγκαιρη αξιολόγηση των προτεινόμενων διατάξεων, σύμφωνα με τα όσα έχουν αναρτηθεί στη Δημόσια Διαβούλευση από την 22.10.2025.

Όπως έχει επανειλημμένα υπογραμμίσει σε προηγούμενες γνώμες της, η Ο.Κ.Ε. εκτιμά ότι ο επίσημος χρόνος της διαβούλευσης, πέραν του χρόνου

προδιαβούλευσης και συζήτησης με τους κοινωνικούς εταίρους, θα πρέπει να εκτείνεται σε τουλάχιστον 15 πραγματικές εργάσιμες ημέρες, ενώ στις περιπτώσεις κατά τις οποίες εισάγεται αναθεωρημένη έκδοση προς ψήφιση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, θα πρέπει να προβλέπεται επιπλέον χρόνος μιας εβδομάδας για την αξιολόγηση των επικαιροποιημένων προτεινόμενων διατάξεων.

Το νομοσχέδιο, όπως έχει κατατεθεί στη Δημόσια Διαβούλευση, αποτελείται από 3 Μέρη και περιλαμβάνει 39 διακριτά άρθρα.

Το Μέρος Α, που αποτελεί το κύριο σώμα του νομοσχεδίου (ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - ΕΝΙΑΙΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ Κ.Ο.Κ. ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ – ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΜΕΡΩΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ Κ.Ο.Κ – ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΒΕΒΑΙΩΣΗΣ ΤΡΟΧΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ), περιλαμβάνει 6 Κεφάλαια και 25 άρθρα (1 έως 24).

- Το Κεφάλαιο Α (άρθρα 1,2 και 3) περιλαμβάνει τις γενικές διατάξεις, τους ορισμούς, το σκοπό και το αντικείμενο της επιχειρούμενης ρύθμισης.
- Το Κεφάλαιο Β (άρθρα 4 και 5), περιλαμβάνει τις ρυθμίσεις για τη δημιουργία Ενιαίου Ηλεκτρονικού Συστήματος καταγραφής και διαχείρισης παραβάσεων Κ.Ο.Κ. και προστίμων.
- Το Κεφάλαιο Γ (άρθρα 6 έως 10), περιλαμβάνει το πλαίσιο για την εγκατάσταση και λειτουργία των Συστημάτων Καταγραφής Παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με κάμερες και μέσα αξιοποίησης τεχνητής νοημοσύνης
- Το Κεφάλαιο Δ (άρθρα 11 έως 14), περιγράφει την προβλεπόμενη διαδικασία ψηφιακής βεβαίωσης τροχονομικών παραβάσεων.
- Το Κεφάλαιο Ε (άρθρα 15 έως 20), περιγράφει τη συγκρότηση της Οδικής Υπηρεσίας Συστημάτων Εποπτείας και Ασφάλειας (ΟΔΥΣΕΑΣ).
- Το Κεφάλαιο ΣΤ (άρθρα 21 έως 24), περιλαμβάνει τις τελικές, εξουσιοδοτικές μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις του νομοθετήματος.

Το Μέρος Β (Άρθρα 25-36) περιλαμβάνει τις λοιπές διατάξεις για την ενίσχυση της διαστημικής πολιτικής, την εύρυθμη λειτουργία της Εθνικής Αρχής

Κυβερνοασφάλειας και την περαιτέρω προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού, με ειδικές αναφορές στην χρήση της ψηφιακής ταυτότητας, τη διευκόλυνση υποβολής διορθώσεων στο Κτηματολόγιο και τις προϋποθέσεις χρήσης βιντεοσκοπικού και ηχητικού υλικού.

Το Μέρος Γ περιλαμβάνει το ακροτελεύτιο άρθρο 37 που αφορά την περίοδο έναρξη ισχύος του νομοσχεδίου.

Στην προηγούμενη σχετική γνώμη της⁴ επί του νομοσχεδίου «Νέο κυρωτικό πλαίσιο του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις για την ασφαλή κινητικότητα», η Ο.Κ.Ε. σε διαβούλευση με τους ειδικούς επιστήμονες και εμπειρογνώμονες είχε επισημάνει ορισμένα από τα κύρια αίτια των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα:

- *Υπερβολική Ταχύτητα και παραβίαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας (παραβίαση σημάτων και σηματοδότη, 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)*
- *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*

⁴ <https://oke.gr/el/opinions-in-progress?page=1>

- Μεταπανδημική αύξηση της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων στα κέντρα των πόλεων και μείωση χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών

Οι εκτιμήσεις αυτές επιβεβαιώνονται σε μεγάλο βαθμό από τα σχετικά δελτία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής⁵ (ενδεικτικά, βλέπετε πίνακα κάτωθι).

Πίνακας 11: Κατανομή οδικών τροχαίων ατυχημάτων και νεκρών κατά ελιγμό Α' οχήματος που πιθανόν συνετέλεσε στο ατύχημα, 2023				
Ελιγμός Α' οχήματος που πιθανόν συνετέλεσε στο ατύχημα	Ατυχήματα	%	Νεκροί	%
Γενικό σύνολο	10.553	100,0	646	100,0
Κανονική πορεία	1.412	13,4	111	17,2
Είσοδος στο ρεύμα κυκλοφορίας	250	2,4	10	1,5
Είσοδος στο ρεύμα από διασταύρωση, με στροφή αριστερά	108	1,0	5	0,8
Είσοδος στο ρεύμα από διασταύρωση, με στροφή δεξιά	10	0,1	1	0,2
Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα	746	7,1	124	19,2
Έξοδος από το ρεύμα κυκλοφορίας	168	1,6	34	5,3
Προσπέραση από αριστερά	191	1,8	8	1,2
Προσπέραση από δεξιά	75	0,7	5	0,8
Παραβίαση εκ δεξιών προτεραιότητας άλλων οχημάτων	352	3,3	11	1,7
Παραβίαση προτεραιότητας πεζού σε διάβαση	77	0,7	5	0,8
Στροφή αριστερά	638	6,0	20	3,1
Στροφή δεξιά	248	2,4	12	1,9
Αναστροφή	166	1,6	6	0,9
Εκκίνηση	59	0,6	2	0,3
Ελιγμός στάθμευσης	68	0,6	2	0,3
Όπισθεν	124	1,2	3	0,5
Στάση	49	0,5	3	0,5
Επιβράδυνση	69	0,7	1	0,2
Απότομο φρενάρισμα	258	2,4	7	1,1
Αλλαγή λωρίδας	275	2,6	11	1,7
Ταχύτητα μεγαλύτερη του επιτρεπόμενου ορίου	1.042	9,9	128	19,8
Διακοπή πορείας σε φωτεινό σηματοδότη	31	0,3	0	0,0
Μη διακοπή πορείας σε φωτεινό σηματοδότη	525	5,0	17	2,6
Μη διακοπή πορείας πριν από STOP	1.743	16,5	30	4,6
Μη διακοπή πορείας σε σήμα προτεραιότητας	24	0,2	1	0,2
Μη διακοπή πορείας σε σχετικό σήμα τροχονόμου	5	0,0	0	0,0
Παράλειψη προειδοποίησης για στροφή, αλλαγή πορείας κλπ.	34	0,3	0	0,0
Άλλος ελιγμός	1.806	17,1	89	13,8

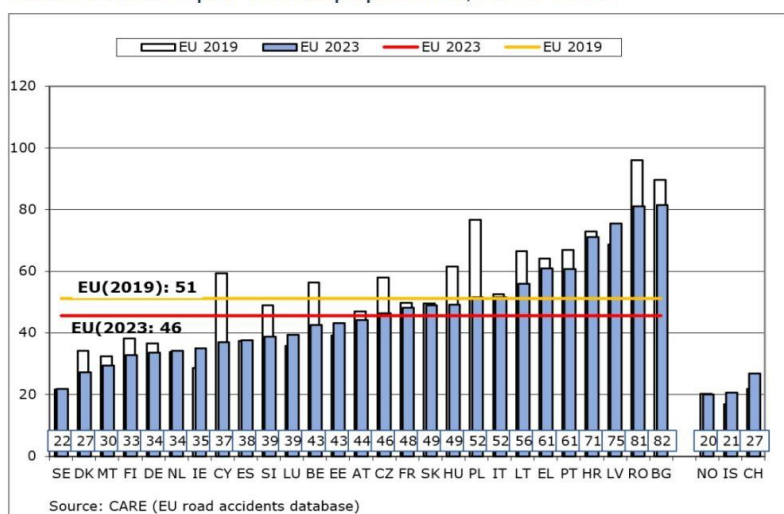
Σημείωση: Τυχόν διαφορές στα σύνολα του πίνακα οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις

5

https://www.statistics.gr/el/statistics?p_p_id=documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=4&p_p_col_pos=1&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_javax.faces.resource=document&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_in=downloadResources&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_documentID=570871&_documents_WAR_publicationsportlet_INSTANCE_qDQ8fBKKo4lN_locale=el

Παρά το γεγονός ότι στα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία καταγράφεται μια συνολική μείωση των απωλειών ζωής 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. Αυτό σημαίνει ότι απαιτείται ένα παράλληλο εφαρμοστέο πλαίσιο που θα καλύπτει το στόχο της πρόληψης και του καλύτερου και αμεσότερου ελέγχου.

Road fatalities per million population, 2019-2023



Συμπληρωματικά επομένως της προηγούμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας 5209/2025 (της οποίας ορισμένες ατέλειες και αδυναμίες προσπαθεί να θεραπεύσει με το παρόν) η προτεινόμενη δέσμη μέτρων για την Οδική Ασφάλεια επιχειρεί να εισαγάγει στην Ελλάδα ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο πλαίσιο **αυτόματης επιβολής κανόνων κυκλοφορίας**, βασισμένο σε τεχνολογίες που εφαρμόζονται ευρέως στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εμπειρία των ευρωπαϊκών κρατών καταδεικνύει ότι η χρήση τέτοιων συστημάτων, όταν συνοδεύεται από **θεσμικές εγγυήσεις, σαφή πλαίσια διακυβέρνησης δεδομένων και επαρκή κοινωνική αποδοχή**, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και στην αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς.

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει τις βασικές τεχνολογίες αυτόματης επιβολής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που προβλέπονται στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο για την Οδική Ασφάλεια, σε σύγκριση με τις αντίστοιχες εφαρμογές και αποτελέσματα

σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διεθνής εμπειρία τείνει να δείξει ότι οι τεχνολογίες αυτές —όπως οι σταθερές και μέσης ταχύτητας κάμερες, τα συστήματα αναγνώρισης πινακίδων (ANPR) και οι κάμερες με τεχνητή νοημοσύνη για παραβάσεις συμπεριφοράς— έχουν ουσιαστική και μετρήσιμη συμβολή στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και στην ενίσχυση της συμμόρφωσης των οδηγών με τους κανόνες κυκλοφορίας. Οι επιδράσεις ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο του συστήματος και το πλαίσιο εφαρμογής, αλλά τα διαθέσιμα δεδομένα δείχνουν μειώσεις από 10% έως και 30% στα ατυχήματα στα σημεία εγκατάστασης, όταν συνδυάζονται με **διαφανή διαχείριση, επαρκείς εγγυήσεις προστασίας δεδομένων και συνεκτική πολιτική ενημέρωσης των πολιτών.**

Τεχνολογία (όπως περιγράφεται στο ΣΧΝ)	Παραδείγματα εφαρμογής στην Ε.Ε.	Τεκμηριωμένα αποτελέσματα / επίδραση	Πηγή / Αναφορά
Σταθερές κάμερες ταχύτητας (ραντάρ, κάμερες μετρητές ταχύτητας)	Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Γαλλία, Φινλανδία	Μείωση ατυχημάτων κατά 15–25% , μείωση θανάτων έως –30% στα σημεία εγκατάστασης.	European Commission Road Safety Synthesis (2018); ERSO (2023)
Κινητές κάμερες / ραντάρ	Ισπανία, Ιταλία, Πολωνία	Μείωση ατυχημάτων – 10 έως –20% στις περιοχές επιτήρησης. Η επίδραση αυξάνεται με τη συχνότητα ελέγχων.	ETSC PIN Flash Report (2022); ERSO Review
Κάμερες μέσης ταχύτητας (section control)	Ιταλία (Tutor), Αυστρία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο	Μείωση ατυχημάτων – 30% , με σχεδόν καθολική συμμόρφωση των οδηγών. Λόγος οφέλους–κόστους 1:5,3 .	EC Impact Assessment (2018); Montella et al., <i>Accident Analysis & Prevention</i> (2015)
Κάμερες παραβίασης ερυθρού σηματοδότη (RLC)	Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία, Βέλγιο	Μείωση γωνιακών συγκρούσεων –10% , αύξηση οπισθομετωπικών +40% · καθαρό αποτέλεσμα θετικό σε πολυσύχναστους κόμβους.	Retting et al., <i>Journal of Safety Research</i> (2008); ETSC Review
Αυτόματα	Όλες οι χώρες	Διευκολύνει	European

αναγνώριση πινακίδων (ANPR)	Ε.Ε., ειδικά για διασυνοριακή επιβολή (Οδηγία 2024/3237)	ταυτοποίηση οχημάτων & επιβολή προστίμων· έμμεση συνεισφορά στη συμμόρφωση με τον ΚΟΚ.	Commission – CBE Directive Impact Study (2023)
Συστήματα με Τεχνητή Νοημοσύνη (AI) για χρήση κινητού / ζώνη ασφαλείας	Ισπανία (DGT AI cameras), Γαλλία (πilotικά)	Πρώιμα αποτελέσματα: +10–15 ποσοστιαίες μονάδες βελτίωση συμμόρφωσης , χωρίς τεκμηριωμένες αρνητικές επιπτώσεις.	DGT Annual Report (2023); CNIL Guidelines on AI Cameras (2024)
Ολοκληρωμένα ψηφιακά συστήματα επιβολής & βάσεις δεδομένων (ΕΗΣ / ΣΕΣΟ)	Γαλλία (ANTAI), Ισπανία (DGT), Ολλανδία (CJIB)	Αυξημένη αποτελεσματικότητα επιβολής, μείωση καθυστερήσεων στις ειδοποιήσεις και αύξηση είσπραξης προστίμων >90% .	EC Evaluation of CBE Implementation (2022)

ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ

Παρά τα θετικά αποτελέσματα, η διεθνής εμπειρία αναδεικνύει και ορισμένες **προκλήσεις και αρνητικές πτυχές** που απαιτούν προσεκτικότερη αντιμετώπιση. Πρώτον, η υπερβολική εξάρτηση από την αυτόματη επιβολή μπορεί να οδηγήσει σε **αντίληψη “φορολογικής” ή τιμωρητικής επιτήρησης**, μειώνοντας την κοινωνική αποδοχή και, σε κάποιες περιπτώσεις, προκαλώντας αρνητικές αντιδράσεις πολιτών, ιδίως όταν δεν συνοδεύεται από σαφή ενημέρωση και διαφάνεια. Δεύτερον, μελέτες σε Γαλλία και Ηνωμένο Βασίλειο έχουν δείξει ότι η **χωρική συγκέντρωση καμερών** χωρίς ανάλυση κινδύνου μπορεί να προκαλέσει **μετατόπιση παραβατικότητας** σε μη επιτηρούμενες περιοχές, μειώνοντας τη συνολική αποτελεσματικότητα. Τρίτον, η λειτουργία τέτοιων συστημάτων συνεπάγεται **σημαντική επεξεργασία προσωπικών δεδομένων** (εικόνες πινακίδων, οδηγών, τοποθεσίας), άρα απαιτείται αυστηρή συμμόρφωση με τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία Δεδομένων (**GDPR**) και με τον Κανονισμό για την Τεχνητή Νοημοσύνη (**AI Act**), καθώς και περιορισμός της χρήσης των δεδομένων αποκλειστικά για τον σκοπό της οδικής ασφάλειας.

Επιπλέον, διεθνώς επισημαίνεται ότι η **κακή συντήρηση ή ελλιπής βαθμονόμηση** των συστημάτων οδηγεί σε **τεχνικά σφάλματα και άδικες κυρώσεις**, γεγονός που μπορεί να μειώσει την εμπιστοσύνη των πολιτών. Τέλος, σε περιβάλλοντα με χαμηλό επίπεδο οδικής παιδείας, τα αυτόματα συστήματα δεν υποκαθιστούν την ανάγκη για **εκπαίδευση, πρόληψη και αστυνόμευση με ανθρώπινη παρουσία**. Συνεπώς, για να επιτύχουν τον σκοπό τους, οι τεχνολογίες αυτές πρέπει να ενταχθούν σε ένα **ολοκληρωμένο, αναλογικό και κοινωνικά αποδεκτό σύστημα πολιτικής οδικής ασφάλειας**.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή θεωρεί ότι ο ψηφιακός μετασχηματισμός του Κράτους αποτελεί μια σημαντική ευκαιρία για την εμβάθυνση πολιτικών που αφορούν την προστασία των πολιτών και την προάσπιση θεμελιωδών δημόσιων αγαθών, όπως η υγεία, η κοινωνική ειρήνη, η ατομική ελευθερία, η ασφάλεια και η απρόσκοπτη συμμετοχή στα κοινωνικά γεγονότα.

Αναμφίβολα, τα οδικά ατυχήματα και τα δυστυχήματα στην Ελλάδα αποτελούν μείζον κοινωνικό ζήτημα και παρά τη βαθμιαία μείωσή τους κατά τη διάρκεια της τελευταίας 20ετίας αποτελούν μια σημαντική απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, την υγεία και την κοινωνική ζωή, ενώ υποβαθμίζουν σημαντικά την ποιότητα ζωής των πολιτών, ιδιαίτερα των θυμάτων και των οικογενειών τους.

Υπό αυτό το πρίσμα, η χρήση ψηφιακών μέσων είναι βασικός συντελεστής αποτροπής επικίνδυνης οδικής συμπεριφοράς και συμβάλλει στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας.

Ως εκ τούτου, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί επί της αρχής σημαντική και αναγκαία την αξιοποίηση των ψηφιακών εργαλείων που μειώνουν τον κίνδυνο ατυχημάτων, και σε συνδυασμό με την επικαιροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την εφαρμογή άλλων τεχνολογικών μέσων συνθέτουν μια δέσμη παρεμβάσεων που δυνητικά βελτιώνουν το περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα.

Τα θετικά της αξιοποίησης των τεχνολογικών εργαλείων για την ηλεκτρονική εποπτεία της οδικής συμπεριφοράς έχουν επισημανθεί διαχρονικά από τους φορείς υλοποίησης, τους τεχνικούς ασφαλείας και τους συγκοινωνιολόγους, το νομικό κόσμο: ενίσχυση της δημόσιας ασφάλειας, αποτροπή εγκληματικότητας, αμεσότερη εξιχνίαση εγκλημάτων, βελτίωση οδικής ασφάλειας, μείωση παραβάσεων ΚΟΚ και τροχαίων ατυχημάτων, ενίσχυση «έξυπνων πόλεων» με καλύτερη παρακολούθηση κυκλοφοριακών συνθηκών και αποτελεσματική διαχείριση κυκλοφορίας, άμεση

αντιμετώπιση και επέμβαση σε μείζονα συμβάντα και κρίσεις όπως σε φυσικές καταστροφές, πυρκαγιές ή άλλα έκτακτα περιστατικά.

Από την άλλη, ορισμένες αρνητικές πτυχές από την κατάχρηση ή λανθασμένη χρήση ή διαρροή αντίστοιχων πληροφοριών σχετίζονται με την ανάγκη προστασίας προσωπικών δεδομένων, την υπερβολική επιτήρηση των κοινωνικών δραστηριοτήτων και την προσβολή της ιδιωτικής ζωής, τη διάβρωση ατομικών ελευθεριών και του κοινωνικού συνέρχεσθαι, την εξάρτηση και ενδεχόμενη πλάνη από την έξυπνη τεχνολογία και την τεχνητή νοημοσύνη χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ανθρώπινοι παράγοντες ή οι λανθάνουσες εκτιμήσεις των αλγορίθμων. Άλλα ζητήματα που έχουν επισημανθεί είναι ο σημαντικός οικονομικός φόρτος για την τοπική αυτοδιοίκηση και τις κρατικές δομές, ενώ αναφέρεται συχνά από ορισμένους φορείς ο φόβος για πιθανή προτεραιοποίηση χρηματοδότησης εις βάρος άλλων κοινωνικών πολιτικών.

Παράλληλα, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει την ανάγκη προσαρμογής του πλαισίου εποπτείας και αξιοποίησης των ψηφιακών μέσων στα πρότυπα καλών πρακτικών άλλων χωρών ή και περιφερειών, και με κριτήριο τις σημαντικότερες προτεραιότητες, επί τη βάση αντικειμενικών μεθόδων αποτίμησης κινδύνου, κόστους- οφέλους και αποτελεσματικής διαχείρισης κρίσεων.

Για να θεωρηθεί θεσμικά ορθή και συμπεριληπτική μια πολιτική ηλεκτρονικής εποπτείας, απαιτείται αυστηρό νομικό πλαίσιο και όρια χρήσης, αναλογική εφαρμογή, ρητή διατύπωση σκοποθεσίας και όχι γενικόλογες αναφορές (τροχαία, ασφάλεια, ανθρωπογενείς ή φυσικές κρίσεις — όχι γενική παρακολούθηση των δραστηριοτήτων υπό το φόβο κάποιων κινδύνων) που μπορεί να διευρύνουν αυθαίρετα το πεδίο εφαρμογής, ανεξάρτητος έλεγχος και λογοδοσία, καθορισμένη περίοδος διατήρησης υλικού & αυστηροί κανόνες πρόσβασης, αξιολόγηση αποτελεσματικότητας σε ετήσια βάση, ισοτιμία πρόσβασης των πολιτών στα τεχνολογικά μέσα για να αποδείξουν λχ την αθωότητά τους για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων κατηγοριών.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Ο.Κ.Ε. εκφράζει επιφυλάξεις στο παρόν ως προς την αποτελεσματική χρήση των μέσων και προστασίας της ιδιωτικότητας εν γένει,

εκφράζει φόβους σχετικά με την πιθανή διαρροή δεδομένων και αξιοποίηση τους από τρίτους (εξ αιτίας και υφιστάμενων τεχνικών αδυναμιών), και θεωρεί ότι η εφαρμογή αυτών των διατάξεων προϋποθέτει αυστηρά την κατάλληλη προετοιμασία των συστημάτων ασφάλειας του κράτους. Η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι απαιτείται η διασφάλιση και διαφύλαξη του συστήματος και αποτροπή της κακόβουλης αξιοποίησής του. Επιπρόσθετα, η συμμετοχή της δικαστικής εξουσίας στη σχετική αξιοποίηση υλικού αποτελεί αναμφίβολα ένα ισχυρό θεσμικό αντίβαρο και εγγύηση απέναντι σε κάθε απόπειρα εξωγενούς επιβουλής.

Εδώ θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι σωρεία αποφάσεων της Ανεξάρτητης Αρχής Προσωπικών Δεδομένων ⁶ έχουν αμφισβητήσει ευθέως τις προηγούμενες αντίστοιχες νομοθετικές προσπάθειες επί τη βάση παραβιάσεων της νομοθεσίας για την Προστασία Προσωπικών Δεδομένων.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η αποτελεσματικότητα ενός νομοθετήματος αξιολογείται και στη βάση αναλογικής, δίκαιης και καθολικής εφαρμογής. Τα φαινόμενα δυισμού που παρατηρούνται σχετικά με την διακριτική εφαρμογή του νόμου, όπως η διαφορετική μεταχείριση που ενίοτε επιφυλάσσεται μεταξύ «επώνυμων» και «ανώνυμων» πολιτών, η επιλεκτική διαχείριση παραβάσεων για ολίγους εκλεκτούς, ο εισπρακτικός χαρακτήρας ορισμένων ποινών επιτείνουν και νομιμοποιούν παραβατικές στάσεις αντί να εκπέμψουν το μήνυμα του παραδείγματος και της ισότητας απέναντι στο νόμο.

Η Ο.Κ.Ε. υποστηρίζει ως θετική τη θέσπιση ρυθμίσεων που οδηγούν σε ένα πλαίσιο εναρμόνισης με τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις, όμως θα πρέπει να ληφθεί σχετική πρόνοια που να περιλαμβάνει ελάχιστες απαιτήσεις και ανάληψη υποχρεώσεων εκ μέρους της πολιτείας ώστε να διασφαλίζεται επίσης η εκπλήρωση των παρακάτω συνθηκών για τη βελτιστοποίηση του περιβάλλοντος οδικής ασφάλειας:

ολοκλήρωση σύγχρονων ηλεκτρονικών μέσων εποπτείας πορείας σταθερών μέσων τροχιάς (σιδηρόδρομου και μετρό) και των αστικών συγκοινωνιών για αποφυγή ατυχημάτων (όπως πχ στα Τέμπη), ανανέωση στόλου συγκοινωνιακών μέσων, κατάλληλος οδικός σχεδιασμός, η διαμόρφωση των οδικών αξόνων, βελτίωση του

⁶ ΑΠΔΠΧ 63/2004, 58/2005, 57/2006

οδοστρώματος, των σημάτων, του φωτισμού των επαρχιακών δρόμων και σαφήνεια των οδικών κανόνων, διαμόρφωση κατάλληλων εξόδων στην Εγνατία οδό. Σε κάθε περίπτωση, η συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία θα πρέπει να αξιολογείται και να ελέγχεται στη βάση της αποτελεσματικότητας επί των τιθέμενων στόχων, της ορθής εφαρμογής και της μη υπέρβασης/ κατάχρησης.

Παράλληλα με την αξιολόγηση των προτεινόμενων διατάξεων, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει ότι απαιτείται επιπλέον πλήθος παρεμβάσεων που θα βελτιώσουν την οδική και κοινωνική 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 εκπαιδευτικά περιγράμματα (ακόμη και από το νηπιαγωγείο), με αξιοποίηση των μέσων τεχνητής νοημοσύνης και προσομοιώσεων.

Επιπλέον, η Ο.Κ.Ε. έχει επισημαίνει και στην προηγούμενη σχετική γνώμη της «...ότι τα θέματα συντήρησης και ασφάλισης του στόλου των ΙΧ αυτοκινήτων και των φορτηγών αποτελούν σημαντικό ζήτημα που χρήζει ρυθμιστικών παρεμβάσεων και άμεσων ελέγχων. 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».

Σχετικά με το περιεχόμενο των λοιπών διατάξεων του Μέρους Β, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει την ανάγκη συνεκτικότερων και πιο ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αναφορικά με τις εφαρμογές ψηφιακού μετασχηματισμού σε κρίσιμους τομείς της δημόσιας διοίκησης και την αντιμετώπιση σύγχρονων κινδύνων και απειλών μέσα από σύγχρονα ψηφιακά εργαλεία, δίχως να διακυβεύονται τα ατομικά δικαιώματα της συντριπτικής πλειονότητας των πολιτών.

Στη συγκεκριμένη ενότητα αξιολογούνται οι προτεινόμενες ρυθμίσεις των μερών Α και Β. Επί της αρχής, η Ο.Κ.Ε. διατυπώνει τη θέση που διαπερνά όλα τα άρθρα ότι η διαδικασία εποπτείας και διαχείριση της κυκλοφορίας, η καταγραφή των παραβάσεων, αλλά και η χρήση των συστημάτων επιτήρησης για λόγους δημόσιας εθνικής ή κρατικής ασφάλειας, θα πρέπει να εποπτεύεται θεσμικά από ανώτατο δικαστικό λειτουργό/ εισαγγελέα.

Άρθρα 4–5 Ενοποιημένο Ηλεκτρονικό Σύστημα (Ε.Η.Σ.)

Με το άρθρο 4 προβλέπεται η δημιουργία του Ε.Η.Σ., το οποίο λειτουργεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, ενώ με το άρθρο 5 προβλέπονται οι χρήστες που έχουν δικαίωμα εισόδου στο Ε.Η.Σ. και στα επιμέρους υποσυστήματά του.

Τα συγκεκριμένα άρθρα θα πρέπει να περιγράφουν επακριβώς το είδος και τα χαρακτηριστικά στοιχεία των συστημάτων που θα εγκατασταθούν και να προβλέπουν την προσθήκη ρητών ρυθμίσεων για διακυβέρνηση δεδομένων και συνυπευθυνότητα. Για την τεχνικά και θεσμικά ορθή λειτουργία του συστήματος, η Ο.Κ.Ε. προτείνει:

- Να οριστούν οι ρόλοι Υπ. Ψηφιακής Διακυβέρνησης, ΕΛ.ΑΣ., ΟΔΥΣΣΕΑΣ, ΟΤΑ ως συνυπεύθυνοι επεξεργασίας (άρθρο 26 GDPR).
- Να προβλεφθεί κοινό πλαίσιο ασφάλειας και DPO συντονισμού.
- Να προβλεφθεί ενημέρωση πολιτών για τον υπεύθυνο επεξεργασίας και τα δικαιώματα πρόσβασης/διαγραφής.
- Να αποφασηνιστεί ότι τα δεδομένα πινακίδων/ αριθμού κυκλοφορίας αποτελούν προσωπικά δεδομένα (πρόκειται για ψευδοανωνυμοποίηση, όχι ανωνυμοποίηση).

Άρθρα 6–10 Δίκτυο Καμερών και Τεχνητή Νοημοσύνη

Με το άρθρο 6 προβλέπεται η λειτουργία σταθερών ή φορητών συστημάτων οπτικών αισθητήρων ελέγχου (καμερών), με σκοπό την ηλεκτρονική καταγραφή

παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. σε προεπιλεγμένα σημεία σε οδούς και σε χώρους που χρησιμοποιούνται για τη δημόσια κυκλοφορία οχημάτων στο σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας. Στο άρθρο 7 περιγράφονται οι αρμοδιότητες της Οδικής Υπηρεσίας Συστημάτων Εποπτείας και Ασφάλειας (ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ.) για την εγκατάσταση των σχετικών συστημάτων. Αντίστοιχα στα άρθρα 8,9 και 10 παρέχονται οι δυνατότητες σε φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, στις υπηρεσίες σιδηροδρόμων και αστικών συγκοινωνιών να προμηθεύονται και να εγκαθιστούν συστήματα καμερών, μετά από έγκριση της ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ.

Στα συγκεκριμένα άρθρα θα πρέπει να προβλέπεται η ενσωμάτωση ρητών εγγυήσεων του Κανονισμού για την Τεχνητή Νοημοσύνη (AI Act) και της Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων (GDPR). Η Ο.Κ.Ε θεωρεί ότι είναι σημαντικό

- Να προστεθεί άρθρο για συμμόρφωση με το AI Act:
 - ο Τα συστήματα αυτόματης ανίχνευσης να χαρακτηριστούν “υψηλού κινδύνου”.
 - ο Υποχρεωτική ανθρώπινη επίβλεψη πριν την έκδοση πράξης βεβαίωσης.
 - ο Τακτικός έλεγχος ακρίβειας, μεροληψίας και ψευδών συναγερμών.
- Ρητή απαγόρευση βιομετρικής ταυτοποίησης (αναγνώριση προσώπων, χαρακτηριστικών οδηγών).
- Να θεσπιστούν κριτήρια τοποθέτησης καμερών (ιστορικό ατυχημάτων, σχολεία, ταχύτητα) για τεκμηρίωση αναλογικότητας.
- Να προβλεφθούν αυστηρές ρήτρες εμπιστευτικότητας και συνεργασίας για την υλοποίηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου με τον ανάδοχο στον οποίο θα ανατεθεί η εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση του συστήματος.
- Να προβλεφθεί περιορισμός διατήρησης:
 - ο Εικόνες χωρίς παράβαση → διαγραφή σε 24–72 ώρες (edge deletion).
 - ο Εικόνες με παράβαση → διατήρηση μόνο μέχρι οριστική εκκαθάριση και έως 3 έτη.
- Πρόβλεψη δημόσιου μητρώου καμερών και υποχρεωτικής σήμανσης με QR για ενημέρωση.

Επιπρόσθετα, και σύμφωνα με τις σχετικές αποφάσεις της ΑΠΔΠΧ, προτείνονται τα εξής:

- Οι κάμερες να λειτουργούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην είναι δυνατή η λήψη και η καταγραφή εικόνων της εισόδου ή του εσωτερικού των κατοικιών. Ως εκ τούτου θα πρέπει οι κάμερες να ρυθμιστούν έτσι ώστε είτε να είναι σταθερές ή να επιτρέπεται η προβολή ορισμένων περιοχών μέσω καταλλήλων περιορισμών της οπτικής γωνίας, κλίσης και ζουμ.
- Να απαγορεύεται η λήψη και η καταγραφή ήχου. Ως εκ τούτου, τα μικρόφωνα θα πρέπει να απομακρυνθούν από τους στύλους, στους οποίους έχουν τοποθετηθεί.
- Να απαγορεύεται η λειτουργία των καμερών που είναι εγκατεστημένες σε διασταυρώσεις ή οδικούς άξονες όταν σε αυτούς έχει διακοπεί η κυκλοφορία των οχημάτων, π.χ. κατά τη διάρκεια εκδηλώσεων, διαδηλώσεων, κ.λπ.
- Να απαγορεύεται η διαβίβαση δεδομένων σε τρίτους.

Άρθρα 11–13 Κοινοποίηση και Ενστάσεις

Με τις ρυθμίσεις των άρθρων αυτών θεσπίζονται η πλήρης ψηφιοποίηση της διαδικασίας βεβαίωσης τροχονομικών παραβάσεων μέσω του Ε.Η.Σ ή πλήρης ψηφιοποίηση της διαδικασίας επίδοσης της Π.Β.Π. και η διαδικασία ψηφιακής υποβολής ενστάσεων.

Στα άρθρα αυτά θα πρέπει να γίνουν συμπληρωματικές προσθήκες μέσα από τα οποίες θα επιχειρείται η προσαρμογή της διαδικασίας στις αρχές δίκαιης δίκης και ισότητας πρόσβασης. Η Ο.Κ.Ε. εκτιμά ότι θα μπορούσαν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά τα παρακάτω:

- Η επίδοση μέσω gov.gr θα πρέπει να συνοδεύεται από εναλλακτικό τρόπο (ταχυδρομείο ή/και SMS) για μη εξοικειωμένους πολίτες.
- Ορισμός σαφούς χρόνου κοινοποίησης (π.χ. μετά από 3 ημέρες αν δεν αναγνωσθεί).
- Η προθεσμία ένστασης να αυξηθεί από 3 σε 10–15 ημέρες για να διασφαλιστεί η ρεαλιστική δυνατότητα υπεράσπισης, ιδιαίτερα για

περιπτώσεις όπου οι παραβάσεις καταγράφονται αυτοματοποιημένα αλλά πραγματοποιούνται για λόγους υπέρτερου συμφέροντος (πχ θέμα υγείας).

- Όταν ζητείται δήλωση του οδηγού από τον ιδιοκτήτη, να ζητούνται μόνο τα αναγκαία στοιχεία (όνομα/επικοινωνία) — το ΑΦΜ να ζητείται μόνο αν ο οδηγός αποδεχθεί την ευθύνη.

Άρθρο 14 – Διασύνδεση με ΣΕΣΟ (Πόντοι)

Η διάταξη αυτή αφορά την ελάχιστη ανταλλαγή δεδομένων, αλλά η ΟΚΕ θα πρότεινε για την διασφάλιση των προσωπικών δεδομένων:

- Να οριστεί ρητά ότι αποστέλλονται μόνο κωδικός παράβασης, ημερομηνία, αριθμός πόντων, χωρίς πρόσθετα προσωπικά δεδομένα.
- Τα δεδομένα να διαγράφονται μετά την οριστική εκκαθάριση.

Άρθρα 15–20 – ΟΔΥΣΕΑΣ και Διαχείριση Συστήματος

Με το άρθρο 15, μετονομάζεται η Αυτοτελής Υπηρεσία Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών που συστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) σε Οδική Υπηρεσία Συστημάτων Εποπτείας και Ασφάλειας «ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ.» και αποκτά δύο επιπλέον αρμοδιότητες: α) την εποπτεία του δικτύου καμερών, που καταγράφουν παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. και β) την ψηφιακή διαχείριση οδικών παραβάσεων που καταγράφονται από τις κάμερες ή άλλα τεχνικά μέσα, την ενημέρωση των πολιτών για τις παραβάσεις και την παρακολούθηση της είσπραξης των προστίμων.

Στα άρθρα 16 έως 20, περιγράφονται η διαχείριση των πόρων της νέας υπηρεσίας, η οργανωτική δομή, η στελέχωση, η παρακολούθηση είσπραξης των προστίμων.

Επί της αρχής, η Ο.Κ.Ε θεωρεί απαραίτητη τη θέσπιση αξιοκρατικών κανόνων για τη λειτουργία της υπηρεσίας, με ρητές υποχρεώσεις διαφάνειας, λογοδοσίας και ασφάλειας τόσο ως προς το τεχνικό σκέλος, το ανθρώπινο δυναμικό όσο και ως προς την οικονομική διαχείριση.

Συνοπτικά, προτείνονται τα παρακάτω:

- Στο άρθρο 15, στη γνωμοδοτική επιτροπή οδικών υποδομών να συμπεριληφθούν περισσότεροι ανεξάρτητοι επιστήμονες, εμπειρογνώμονες και συγκοινωνιολόγοι.
- Στο άρθρο 18, η επιλογή των υπό μετάταξη ή απόσπαση υπαλλήλων του κράτους και των σωμάτων ασφαλείας θα πρέπει να γίνεται με μια αδιάβλητη και αξιοκρατική διαδικασία, κατά την οποία οι ενδιαφερόμενοι θα υποβάλουν αίτηση και θα καταθέτουν τις πιστοποιήσεις και την εμπειρία που διαθέτουν. Επιπρόσθετα, οι θέσεις των υπαλλήλων αυτών θα πρέπει να είναι επί θητεία, που να υπερβαίνει τον εκλογικό κύκλο (λχ 5-6ετή), ώστε να αποφεύγονται περιπτώσεις κατάχρησης των συλλεχθέντων στοιχείων και πληροφοριών.
- Στο άρθρο 20, σχετικά με τη συλλογή των προστίμων και την απόδοσή τους, θα πρέπει να υπάρξει μια σαφέστερη διατύπωση σχετικά με την ακριβή κατανομή τους στους ΟΤΑ, την υπηρεσία ΟΔΥΣΕΑΣ, τα ταμεία των αστυνομικών υπαλλήλων και τους αναδόχους.
- Η πρόβλεψη πιστώσεων για τους ΟΤΑ που πραγματοποιούν αντίστοιχες δράσεις εγκατάστασης ηλεκτρονικών συστημάτων δεν θα πρέπει να δημιουργεί ζητήματα διακριτικής εφαρμογής του νόμου, ξεχωριστά καθεστώτα εποπτείας από δήμο σε δήμο, προβλήματα διαλειτουργικότητας με το κεντρικό σύστημα, ή εγκατάλειψη απομακρυσμένων περιοχών που δεν διαθέτουν προϋπολογισμούς ικανούς να καλύψουν τέτοια κόστη, αλλά παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα με τους οδικούς άξονες (λχ τα απομακρυσμένα νησιά ΝΑ Αιγαίου αντιμετωπίζουν τέτοια ζητήματα).
- Ο ΟΔΥΣΕΑΣ να υποχρεούται σε ετήσια έκθεση διαφάνειας (στατιστικά, παραβάσεις, προσφυγές, σφάλματα, περιστατικά ασφάλειας).
- Να εφαρμόζει πρότυπα ασφάλειας ISO 27001 ή αντίστοιχα.
- Να προβλέπεται τακτικός έλεγχος από την Εθνική Αρχή Κυβερνοασφάλειας και ενημέρωση της ΑΠΔΠΧ.

Άρθρο 21 Εξουσιοδοτικές διατάξεις

Το πλήθος των εξουσιοδοτικών διατάξεων καταδεικνύει ότι απαιτείται εκ μέρους της πολιτείας η αποσαφήνιση πλήθους τεχνικών και διοικητικών ρυθμίσεων προκειμένου το νέο σύστημα να καταστεί λειτουργικό, αποτελεσματικό και συνεκτικό, με δικλείδες ασφαλείας.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι ειδικά για τις διαδικασίες αυθεντικοποίησης θα πρέπει εκ των προτέρων να υφίσταται αυστηρός μηχανισμός εφαρμογής και εγγυήσεων από ανεξάρτητες και δικαστικές αρχές και πριν τη λήψη σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

Άρθρο 25 Ζητήματα Κυβερνητικής Υπηρεσίας «Public Regulated Service» (PRS) και συμμετοχής στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ασφαλών Δορυφορικών Κυβερνητικών Επικοινωνιών GOVSATCOM- Αρμόδιες Εθνικές Αρχές CPA (Competent PRS Authority) και CGA (Competent GOVSATCOM Authority) – Τροποποίηση άρθρου 84 ν. 4961/2022

Με την αξιολογούμενη ρύθμιση, αναδιαμορφώνεται το άρθρο 84 του ν. 4961/2022 (Α' 146), σύμφωνα με το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο, αφού κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να ορίσει Αρμόδια Αρχή PRS (Competent PRS Authority - CPA), με βασικές αρμοδιότητες την πρόσβαση στην ασφαλή υπηρεσία εντοπισμού «Public Regulated Service» (PRS), που παρέχει το ευρωπαϊκό δορυφορικό σύστημα Galileo, την εξουσιοδότηση των χρηστών της PRS (μέσω του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφαλείας-SAB) και την έγκριση των φορέων που αναπτύσσουν ή κατασκευάζουν τεχνολογία PRS.

Άρθρο 28 Εξαίρεση Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων από το πεδίο εφαρμογής του ν. 5160/2024 – Τροποποίηση άρθρου 3 ν. 5160/2024

Με την προτεινόμενη ρύθμιση εισάγεται ρητή πρόβλεψη εξαίρεσης των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Ε.Ι.) από το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Α' του νόμου αυτού, σύμφωνα με τη διακριτική ευχέρεια που παρέχει η Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555. Ο νομοθέτης προβλέπει ότι λόγω του προέχοντος εκπαιδευτικού

χαρακτήρα των ΑΕΙ, δεν συντρέχει λόγος να υπαχθούν στο αυστηρό πλαίσιο υποχρεώσεων της ως άνω Οδηγίας.

Άρθρο 30 Υποβολή ψηφιακού αντιγράφου του δελτίου ταυτότητας σε φορείς του ιδιωτικού τομέα

Με τη ρυθμιζόμενη διάταξη καθιερώνεται η γενική και καθολική αντικατάσταση του φωτοαντιγράφου του δελτίου ταυτότητας των Ελλήνων πολιτών από το ψηφιακό αντίγραφο αυτού, στις συναλλαγές φυσικών προσώπων με φορείς του ιδιωτικού τομέα, όταν η προσκόμιση της ταυτότητας απαιτείται από σχετική νομική υποχρέωση.

Η Ο.Κ.Ε. εκφράζει τις επιφυλάξεις της ως προς την επιτυχή εφαρμογή αυτής της διάταξης, καθώς εκφράζονται φόβοι ότι θα επιτείνει την ψηφιακή γραφειοκρατία, θα επιβαρύνει πολίτες και επιχειρήσεις και θα αποκλείσει πληθυσμιακές ομάδες, οι οποίες δεν είναι εξοικειωμένες με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων για την απόδειξη της ταυτότητάς τους. **Άλλωστε, η μόλις πρόσφατη καθιέρωση της νέας ταυτότητας, που εμπερικλείει τη χρήση ψηφιακών πιστοποιητικών δεν μπορεί να τίθεται αντιπαραθετικά μιας νέας ρύθμισης που θα αφορά αποκλειστικά τον ιδιωτικό τομέα.**

Άρθρο 31 Μέτρα προστασίας για τις ηλεκτρομαγνητικές συχνότητες - Τροποποίηση παρ. 1 και 3 άρθρου 35 ν. 4635/2019

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επικαιροποιούνται τα όρια ασφάλειας εκπομπών ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας από σταθμούς βάσης κινητής τηλεφωνίας λόγω των νέων επιστημονικών δεδομένων και με βάση τις προοπτικές ανάπτυξης των νέων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών.

Η Ο.Κ.Ε. εκφράζει επιφυλάξεις ως προς τη σπουδή που επιδεικνύει το Υπουργείο για την επίσπευση χαλάρωσης του αυστηρού πλαισίου που προϋπήρχε για τα όρια εκπομπών ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας από κεραίες εταιρειών κινητής τηλεφωνίας, δίχως να έχει δεδομένα από την ελληνική πραγματικότητα και την πυκνή κατοίκηση των πόλεων. Αυτή η ρύθμιση πρέπει να αξιολογηθεί και να επανακατατεθεί στο πλαίσιο ρυθμίσεων για την προστασίας των πολιτών, σε

συνεργασία με το Δημόκριτο και ανεξάρτητους επιστημονικούς φορείς, ιατρούς και επαγγελματίες.

Άρθρο 34 Τροποποίηση Ν. 3917/2011 (Επιτρεπόμενη Βιντεοεπιτήρηση)

Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επέρχονται τροποποιήσεις στο άρθρο 14 του ν. 3917/2011 (Α' 22) που αφορά στη χρήση συστημάτων επιτήρησης σε δημόσιους χώρους από τις κρατικές αρχές. Ειδικότερα, σύμφωνα με την ανάλυση συνεπειών ρύθμισης προστίθενται σκοποί που αφορούν στην πρόληψη και καταστολή περισσότερων εγκλημάτων ιδιαίτερης ποινικής απαξίας, ενώ επιχειρείται η προσαρμογή του σχετικού νομικού πλαισίου σε σύγχρονες προκλήσεις και απειλές της έννομης τάξης. Επιπλέον, εμπλουτίζεται ο ορισμός των «δημόσιων χώρων» ενόψει των νέων σκοπών και επέρχονται νομοτεχνικές βελτιώσεις στην ήδη υπάρχουσα εξουσιοδοτική διάταξη.

Η Ο.Κ.Ε. εκφράζει επιφυλάξεις ως προς την εισαγωγή της συγκεκριμένης διάταξης σε ένα νομοσχέδιο που αφορά την ηλεκτρονική εποπτεία της οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας.

Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να υπάρχει διασφάλιση ότι η επέκταση σκοπών δεν παραβιάζει την αρχή αναλογικότητας.

- Οι νέες κατηγορίες εγκλημάτων (λαθρεμπόριο, διακίνηση μεταναστών κ.λπ.) να εφαρμόζονται μόνο με συγκεκριμένες προϋποθέσεις ενεργοποίησης και χρονικό/γεωγραφικό περιορισμό.
- Να διατηρηθεί σαφής διαχωρισμός μεταξύ καμερών οδικής ασφάλειας (ΚΟΚ) και καμερών δημόσιας τάξης (ΕΛ.ΑΣ.).

Για εσωτερική χρήση (πειθαρχικές έρευνες κ.λπ.) να επιτρέπεται μόνο για σοβαρά αδικήματα και με ανεξάρτητη εποπτεία.

Η πρόβλεψη για χρήση «συστημάτων ήχου και εικόνας» στο υπό συζήτηση σχέδιο νόμου χρειάζεται αποσαφήνιση, καθώς η καταγραφή ήχου δεν αποτελεί αναγκαίο ή συνήθη μέσο για την επιβολή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στην ευρωπαϊκή πρακτική, τα συστήματα αυτόματης επιβολής περιορίζονται αποκλειστικά στην

οπτική απεικόνιση (κάμερες, ραντάρ, ANPR), χωρίς λήψη ήχου, αφού η τελευταία θεωρείται υπέρμετρα επεμβατική και δεν συνδέεται με μετρήσιμα οφέλη οδικής ασφάλειας. Η ενσωμάτωση ηχητικής καταγραφής θα έθετε σοβαρά ζητήματα αναλογικότητας και προστασίας προσωπικών δεδομένων (άρθρα 5 και 9 GDPR) χωρίς τεκμηριωμένο λόγο. Ως εκ τούτου, συνιστάται να εξαιρεθεί ρητώς η ηχογράφηση από το πεδίο των τεχνολογιών οδικής ασφάλειας, επιτρέποντας μόνο μη καταγραφικά ακουστικά συστήματα για ειδικές τεχνικές χρήσεις (π.χ. ανίχνευση σύγκρουσης ή μέτρηση θορύβου) όπου δεν υφίσταται κίνδυνος ταυτοποίησης φυσικών προσώπων.

Η Ο.Κ.Ε. διατυπώνει ρητά την άποψη ότι δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η καταγραφή ήχου από τις σταθερές κάμερες που θα παρακολουθούν την οδική συμπεριφορά. Άλλωστε, για λόγους δημόσιας τάξης και ασφάλειας, όσο και κρατικής και εθνικής ασφάλειας προβλέπονται τα οριζόμενα σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο ώστε μετά την ενημέρωση των ανακριτικών και δικαστικών αρχών να μπορούν οι αστυνομικές υπηρεσίες που εμπλέκονται να προβούν σε τέτοιες καταγραφές (μετά από ειδικές ανακριτικές ενέργειες).

Επιπρόσθετα, σχετικά με τις νέες κατηγορίες «δημόσιων χώρων» και «δημόσιων απειλών» που συμπεριλαμβάνονται στη διάταξη αλλά και το σχετικό ΠΔ που φέρεται να ακολουθεί, ο νομοθέτης θα πρέπει να λάβει υπόψη τις επιφυλάξεις του νομικού κόσμου, των ανεξάρτητων αρχών, του δικαστικού σώματος, και πρέπει να επανέλθει έπειτα από τη διαμόρφωση συνθηκών ώριμης διαβούλευσης. Πρόκειται άλλωστε για μια διάταξη που θα μπορούσε να ενσωματωθεί σε ένα άλλο νομοσχέδιο σε συνεργασία με τα Υπουργεία Δικαιοσύνης, Εσωτερικών και Εθνικής Άμυνας.

Άρθρα 35-36 Διατάξεις για κτηματολόγιο

Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 35 επιχειρείται η προσθήκη στο πεδίο εφαρμογής της παρ. 5 του άρθρου 19 του ν. 2664/1998 (Α' 275) της περίπτωσης ακινήτων που βρίσκονται εντός περιοχής κυρωμένου δασικού χάρτη και χαρακτηρίζονται ως μη δασικού χαρακτήρα. Με το άρθρο 36, Με την προτεινόμενη ρύθμιση αποτυπώνεται ο τρόπος αυτεπάγγελτης διαχείρισης και μεταφοράς στις αρχικές κτηματολογικές εγγραφές αιτήσεων διόρθωσης.

Η Ο.Κ.Ε. αξιολογεί θετικά τις συγκεκριμένες διατάξεις και θεωρεί ότι θα λειτουργήσουν ευεργετικά προς την κατεύθυνση μείωσης της γραφειοκρατίας και εξοικονόμησης χρόνου σε όφελος των ποών, των δημόσιων υπηρεσιών, των νομικών παραστατών και των εργασιών των μηχανικών και συμβολαιογράφων.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σχολιάζει θετικά την πρωτοβουλία του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης να εισάγει νέο νομοθετικό πλαίσιο ώστε να αξιοποιήσει τις νέες τεχνολογίες και τα προηγμένα συστήματα εποπτείας για τη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας, και το οποίο αναμένεται ότι θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με την επικαιροποίηση του κυρωτικού πλαισίου του προηγούμενου νόμου.

Επισημαίνει ωστόσο, ότι πέραν της τεχνικής αυστηροποίησης που φαίνεται να είναι αναγκαία συνθήκη, απαιτείται ένα συνεκτικό πλέγμα παρεμβάσεων που θα αναβαθμίζουν την έννοια της δημόσιας ασφάλειας και προστασίας των πολιτών με όρους αναλογικότητας και αποτελεσματικής διαχείρισης κινδύνων, δίχως να υπάρχουν εκπτώσεις στη συλλογική έκφραση και τα ατομικά δικαιώματα. Σε μια συντεταγμένη πολιτεία και οργανωμένη δημοκρατία με ώριμους θεσμούς, η προστασία της ιδιωτικότητας δεν θα πρέπει να τεθεί υπό αμφισβήτηση, και οι χρήστες των πληροφοριών θα πρέπει να δεσμεύονται από ισχυρά πρωτόκολλα εμπιστευτικότητας.

Επιπρόσθετα, στο σκέλος της αναβάθμισης των ψηφιακών υπηρεσιών του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα απαιτούνται συγκεκριμένες παρεμβάσεις που θα δίνουν την εικόνα μιας ολοκληρωμένης και συνεκτικής πολιτικής, με περιοδικές αξιολογήσεις επιπτώσεων.

Παρακάτω παρατίθενται οι σημαντικότερες προτάσεις που δυνητικά λειτουργούν συμπληρωτικά προς την συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία και διαμορφώνουν δικλίδες ασφαλείας για την ορθότερη και καλύτερη εφαρμογή του νόμου.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

- ❖ Σύσταση ερευνητικού τμήματος διερεύνησης της αποτελεσματικότητας των ψηφιακών μέσων στην μείωση των οδικών ατυχημάτων και την καταπολέμηση του εγκλήματος (σε άλλο επίπεδο)
- ❖ Τακτική δημοσίευση στατιστικών για μειώσεις ατυχημάτων
- ❖ Εγκατάσταση ενιαίου τύπου καμερών/υποχρέωση αναδόχου να επικαιροποιεί τα τεχνικά ψηφιακά χαρακτηριστικά και να μειώνει το κινδύνους παραβίασης των κανόνων GDPR
- ❖ Προτεραιότητα στον εντοπισμό επικίνδυνων οδικών συμπεριφορών και διαμόρφωση ενός μηχανισμού AI αξιολόγησης των πιο σημαντικών παραβάσεων ανά σημείο, χρόνο και τύπο οχήματος. Συνεχής αξιολόγηση και αφαίρεση καμερών που δεν αποδίδουν προστιθέμενη αξία στους ελέγχους
- ❖ Έμφαση στην πρόληψη ατυχημάτων με σύγχρονες συγκοινωνιολογικές παρεμβάσεις (εναρμονισμένη διαχείριση κυκλοφορίας στους κυκλικούς κόμβους σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, ρεαλιστικά όρια ταχύτητας, μείωση αριστερόστροφων σηματοδοτών στη λωρίδα ταχείας κυκλοφορίας, καλύτερη προσαρμογή των σημάτων στις εξόδους μεγάλων οδών και λεωφόρων κλπ).
- ❖ Εκστρατείες ενημέρωσης οδηγών για τη σημασία του ψηφιακού ελέγχου και την προσαρμογή συμπεριφοράς τους
- ❖ Υποχρέωση εταιρειών πώλησης και ενοικίασης αυτοκινήτων σε συνεργασία με τοπικές αρχές να παράσχουν ενημερωτικό υλικό στους οδηγούς σχετικά με τα σημαντικότερα σημεία που χρήζουν προσοχής (πχ στα νησιά, σε επαρχιακούς δρόμους)
- ❖ Εγκατάσταση έξυπνων φωτισμένων σε κεντρικά σημεία με αντίστροφη μέτρηση στον πράσινο σηματοδότη. Η λειτουργία των καμερών μπορεί να αξιοποιηθεί για την ταχύτερη προσαρμογή των φωτεινών σηματοδοτών σε πραγματικές συνθήκες κίνησης, ατυχήματος, διακοπής κυκλοφορίας κλπ
- ❖ Παράλληλη δημιουργία ανοιχτών εφαρμογών για τους οδηγούς για ενημέρωση σημείων με υψηλό κίνδυνο ατυχημάτων, με real time ενημέρωση για κίνηση και τροχαία συμβάντα

- ❖ Ένταξη στη διαδικασία ψηφιακής εποπτείας οχημάτων, τα οποία δεν έχουν υποστεί τεχνικό έλεγχο και αξιολόγηση οδικών συμπεριφορών που προσιδιάζουν σε χρήση ψυχοτρόπων ουσιών εκ μέρους του οδηγού
- ❖ Δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας οδηγών και πολιτών για σημεία που εντοπίζεται κατεστραμμένη σήμανση, κακοτεχνίες ή ζημιές στο οδόστρωμα, ελλιπής διαγράμμιση (με εφαρμογές), άλλα ατυχήματα
- ❖ Μέτρα αντιμετώπισης της υπέρμετρης κίνησης στα μεγάλα αστικά κέντρα (παροχή φορολογικών κινήτρων σε επιχειρήσεις για την επιδότηση κόστους μετακίνησης με μέσα μαζικής μεταφοράς, ετήσιες κάρτες κλπ ή με εταιρικά λεωφορεία).

ΛΟΙΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΨΗΦΙΑΚΟΥ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

- ❖ Συμμετοχή δικαστικών λειτουργιών/ εισαγγελέων στην επικύρωση λήψης και χρήσης ηχητικού/ βιντεοσκοπικού υλικού για την προστασία έννομων δημόσιων αγαθών και συμφερόντων
- ❖ Πρόσβαση πολιτών σε κρίσιμες πληροφορίες και αποδεικτικό υλικό, κατόπιν εισαγγελικής άδειας, όταν πρόκειται για σοβαρές υποθέσεις στις οποίες είναι εμπλεκόμενοι
- ❖ Αξιοποίηση τεχνικών μέσων για την προστασία του δημόσιου πλούτου, των δασικών και θαλάσσιων εκτάσεων
- ❖ Διευκόλυνση ιδιωτικών επιχειρήσεων για την αναζήτηση στοιχείων ταυτότητας πολιτών
- ❖ Πρόσβαση του κράτους στην εποπτεία διαχείρισης κρίσιμων οντοτήτων, πρώτων υλών (εργοστάσια ανακύκλωσης, πετρελαϊκές εγκαταστάσεις, λιμένες κλπ)
- ❖ Βελτίωση του συνολικού πλαισίου και χρόνου διεκπεραίωσης των κτηματολογικών εγγραφών με στελέχωση υπηρεσιών και εξ αποστάσεως διόρθωση πρόδηλων σφαλμάτων, άμεση καταχώρηση συμβολαίων και σχετικών δικαιοπρασιών.