

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 23^η Οκτωβρίου 2014

Θέμα: 100% ανεξέλεγκτη από την πολιτεία η κυκλοφορία των παλαιών φορτηγών & λεωφορείων.

Με συνέπεια, δυστυχώς, επαναλαμβάνονται πολύνεκρα δυστυχήματα στα οποία εμπλέκονται βαρέα οχήματα, φορτηγά και λεωφορεία. Κάθε φορά, οι αρμόδιοι φορείς προβαίνουν σε εξαγγελίες και στη συνέχεια επανέρχεται η ίδια κατάσταση, δηλαδή της πλήρους ασυδοσίας.

Ορισμένες πτυχές της κατάστασης ίσως βοηθούν στην καλύτερη κατανόηση του προβλήματος:

- Ο πραγματικός μέσος όρος ηλικίας των κυκλοφορούντων βαρέων φορτηγών υπερβαίνει τα 20 έτη, εκ των οποίων το 26% είναι άνω της 30-ετίας! Ο αντίστοιχος μέσος όρος στην ΕΕ είναι 11,5 έτη και σε χώρες όπως στη Γερμανία 8,0 έτη ή στην Αγγλία 6,7 έτη.
- 9 στα 10 βαρέα φορτηγά και λεωφορεία που τίθενται για κυκλοφορία στη χώρα μας είναι ήδη μεταχειρισμένα, ηλικίας πλέον των δέκα ετών, έχοντας εξαντλήσει την «ωφέλιμη ζωή» τους για τους μεταφορείς στα κράτη της ΕΕ από τα οποία προέρχονται με συνέπεια να χρειάζονται υπερβολικό κόστος συντήρησης για να περνούν ΚΤΕΟ.
- Τα βαρέα οχήματα οφείλουν να περνούν ΚΤΕΟ κάθε χρόνο, ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των ΚΤΕΟ είναι πλέον ιδιωτικά. Κατά τους ελέγχους οφείλεται να επιβεβαιωθεί τυχόν γήρανση των εξαρτημάτων και άρα επικείμενη αστοχία. Είναι αναληθές ότι στα ΚΤΕΟ δεν πρέπει να εντοπίζονται εξαρτήματα που θα αστοχήσουν ως τον επόμενο τακτικό έλεγχο, λόγω της εύλογης φθοράς τους.
- Οι ίδιοι οι μεταφορείς αναγνωρίζουν ότι πολλά ΚΤΕΟ «διευκολύνουν» τους ελέγχους, ακόμη και εξ αποστάσεως! Ισχυρισμοί υφίστανται ακόμη και για πλαστά έγγραφα ΚΤΕΟ, που η Τροχαία αδυνατεί να διασταυρώσει, ελλείψει ενιαίας μηχανογράφησης με το Υπ. Υποδομών!
- Το Υπουργείο Υποδομών, από τη θέσπιση των ΚΤΕΟ το 2001, δεν έχει προβεί ποτέ σε πλήρη έλεγχο αυτών, αν πράγματι διενεργούνται άρτια οι έλεγχοι των οχημάτων. Στην πράξη τα ΚΤΕΟ είναι ανεξέλεγκτα και όσοι έλεγχοι διενεργούνται αφορούν ζητήματα «ρουτίνας».

Για τους παραπάνω λόγους, γίνεται αντιληπτό γιατί τα βαρέα οχήματα που προκαλούν δυστυχήματα έχουν περάσει ΚΤΕΟ «κανονικά».

- Με βάση μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, τα βαρέα φορτηγά συμμετέχουν κατά 4,7 φορές περισσότερο σε ατυχήματα στη χώρα μας. Εκτός των δραματικών συνεπειών σε ανθρώπινο πόνο, το κόστος για τη δημόσια οικονομία υπερβαίνει το 1 δις ευρώ ετησίως. Υπενθυμίζεται, ότι η Ελλάδα παραμένει «πρωταθλήτρια» στα θανατηφόρα ατυχήματα στην ΕΕ των 15 (στοιχεία 2012).
- Η υποκρισία των αρχών αποτυπώνεται στο τραγικό παράδειγμα του πολύνεκρου στα Τέμπη (Απρίλιος 2003, 21 νεκρά παιδιά), οπότε και θεσπίστηκε η υποχρεωτική τοποθέτηση του ABS. Η εν λόγω υποχρέωση, που επιβλήθηκε το 2005 σε όλα τα κυκλοφορούντα βαρέα οχήματα, αναστέλλεται έκτοτε ετησίως (!) και επόμενη αναβολή αναμένεται στα τέλη του τρέχοντος έτους...
- Ο πράσινος δακτύλιος, που είναι σε πλήρη ισχύ από το 2012, επιβάλλει την απαγόρευση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων 1^{ης} ταξινόμησης στη χώρα μας ως το 1990 (άρα πραγματικής ηλικίας 30+ ετών). Ακόμη και αυτός ο ελάχιστος περιορισμός δεν αστυνομεύεται (καταγράφονται περίπου 40 κλήσεις ετησίως!), με το επιβλέπον Υπ. Περιβάλλοντος να αδρανεύει.
- Τα περίφημα «μικτά» κλιμάκια, αποτελούμενα από στελέχη της περιφέρειας και της τροχαίας, παραμένουν αναποτελεσματικά. Είτε, διενεργούν ελέγχους σε γνωστά σημεία (σε ώρες γραφείου!), είτε αδυνατούν να ελέγξουν τα οχήματα, κυρίως αλλοδαπών συμφερόντων.

Αποτέλεσμα είναι να νοθεύεται βαρύτερα ο ανταγωνισμός και οι μεταφορείς να εξωθούνται στην κακή συντήρηση των οχημάτων τους, για να μειώσουν τα κόστη. Το επιβλέπον Υπ. Υποδομών δεν αναλαμβάνει την ευθύνη διόρθωσης του νόμου που θέσπισε και απεδείχθη αναποτελεσματικός, καθώς δεν έλαβε υπόψη, ως όφειλε, την πραγματικότητα στις περιφέρειες.

Έναντι αυτής της κατάστασης, πρέπει επείγοντως να συμβούν τα εξής:

- **Να τεθούν ποσοτικοί και ποιοτικοί στόχοι ελέγχων προς τις περιφέρειες και τα μικτά κλιμάκια, όπως και διαδικασίες τακτικού απολογισμού.**
- **Να ελέγχονται τα ΚΤΕΟ ότι διενεργούν πραγματικούς και πλήρεις ελέγχους από ανεξάρτητους, αντικειμενικούς φορείς.**
- **Να δοθούν ουσιαστικά κίνητρα στους μεταφορείς να ανανεώσουν τα οχήματα και τον εξοπλισμό τους.**
- **Να θεσπιστούν αντικίνητρα για όσους επιμένουν να κυκλοφορούν υπέργρηρα βαρέα οχήματα.**
- **Να ισχύσουν οι κανόνες στη μεταφορά, καθώς είναι γνωστό ότι η υποκλοπή μεταφορικού έργου από αλλοδαπές εταιρείες, εκφυλίζει ευρύτερα τις μεταφορές και άρα την οδική ασφάλεια.**