



ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΦΟΡΕΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

Αθήνα, 12 Νοεμβρίου 2025

Προς:

Τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης
κ. Κωνσταντίνο Χατζηδάκη

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Υπουργό, κ. Χρίστο Δήμα
Αναπλ. Υπουργό, κ. Κωνσταντίνο Κυρανάκη

Το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
Υπουργό, κ. Μιχαήλ Χρυσοχοΐδη

ΘΕΜΑ: "Παρατηρήσεις και αίτημα διαλόγου σχετικά με τις ρυθμίσεις του νέου Κώδικα Οδικής

Κυκλοφορίας για τα όρια ταχύτητας και τα πρόστιμα στα βαρέα οχήματα. Αντιεπαγγελματική προσέγγιση του οδικού ελέγχου βαρέων οχημάτων από την Ελληνική Αστυνομία και αθέμιτες πρακτικές”

Αξιότιμε Κύριε Αντιπρόεδρε

Αξιότιμοι Κύριοι Υπουργοί,

Οι συνυπογράφωντες φορείς, εκπροσωπώντας το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας της χώρας - τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τα logistics, τη διαμεταφορά, την ακαδημαϊκή και επιχειρησιακή κοινότητα του κλάδου - επιθυμούμε να σας εκφράσουμε την έντονη ανησυχία μας σχετικά με τις νέες διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως ισχύουν, όσον αφορά τα όρια ταχύτητας και τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στα φορτηγά οχήματα. Κυρίως όμως μας ανησυχεί ο τρόπος ελέγχου, καθώς το φορτηγό αποτελεί τον νούμερο ένα στόχο των ελεγκτών της Τροχαίας για να βεβαιώσουν πλήθος παραβάσεων ταχύτητας προφανώς για στατιστικούς σκοπούς και όχι ουσιαστικούς. Διαρκώς δεχόμαστε καταγγελίες ότι ομάδες ελέγχου σταματάνε φορτηγά αποκλειστικά για να ελέγξουν το όριο ταχύτητας βάση του ταχογράφου και δεν ελέγχουν την γενική κατάσταση του οχήματος, τα έγγραφα μεταφοράς, την ασφάλεια της φόρτωσης, τα βάρη και τις διαστάσεις ή τα ωράρια. Τους ενδιαφέρει μόνο να βεβαιώσουν 10 συνήθως παραβάσεις ταχύτητας σε ένα φορτηγό (825€!!!) προφανώς για να ικανοποιήσουν τους στατιστικούς τους στόχους. Διαρκώς διαβάζουμε δελτία τύπου που μιλάνε για χιλιάδες παραβάσεις ταχύτητας, γνωρίζετε όμως ότι το 90% αφορά φορτηγά οχήματα;

Συγκεκριμένα, διαπιστώνουμε ότι η επιβολή υψηλών προστίμων ακόμη και για ελάχιστη υπέρβαση του ορίου ταχύτητας δημιουργεί ένα ιδιαίτερα τιμωρητικό πλαίσιο. Ενδεικτικά, ακόμη και στην περίπτωση που ένα φορτηγό κινείται με ταχύτητα 81 χιλιομέτρων την ώρα – δηλαδή μόλις ένα χιλιόμετρο πάνω από το όριο των 80 χλμ/ώρα – προβλέπεται πρόστιμο 150 ευρώ. Η πρακτική αυτή δεν εμφανίζεται σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τέτοια αυστηρότητα και δεν λαμβάνει υπόψη καμία τεχνική ή ρεαλιστική ανοχή. Επιπλέον, εφαρμόζεται συστηματικά η πρακτική ελέγχου των δεδομένων του ψηφιακού ταχογράφου αναδρομικά έως και για 56 ημέρες για έλεγχο της ταχύτητας, ενώ αυτό βάση Κανονισμών έχει αποκλειστική εφαρμογή στον έλεγχο των ωραρίων των οδηγών. Πρόστιμα επιβάλλονται για παραβάσεις ταχύτητας που ενδεχομένως τελέστηκαν εβδομάδες πριν, χωρίς να αποδεικνύεται σε ποια χώρα κινούνταν το όχημα ή ο ακριβής τόπος τη συγκεκριμένη στιγμή, ποιο ήταν το εκάστοτε ισχύον όριο ταχύτητας, ή αν το όχημα βρισκόταν σε αυτοκινητόδρομο, εθνική, επαρχιακή οδό ή κατοικημένη περιοχή. Η πρακτική αυτή δημιουργεί σοβαρά ζητήματα νομικής σαφήνειας, ισονομίας και πρακτικής εφαρμογής. Είναι δυνατόν τα ελεγκτικά όργανα να μην γνωρίζουν την βασική αρχή, ότι οι συρρέουσες παραβάσεις αφορούν παραβάσεις που τελέστηκαν στον ίδιο τόπο και χρόνο; Είναι δυνατόν να μην γνωρίζουν ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αν είναι άγνωστος ο τόπος; Την Ελληνική

Αστυνομία την ενδιαφέρει πραγματικά η οδική ασφάλεια ή μόνο οι πλασματικοί αριθμοί; Οι Έλληνες αυτοκινητιστές αναγκαστικά καταβάλλουν τις ποινές, ισχύει το ίδιο για τους αλλοδαπούς οδηγούς και επιχειρήσεις; Μήπως δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός εις βάρος μας;

Θα θέλαμε επίσης να επισημάνουμε ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί αδιαπραγμάτευτη προτεραιότητα για όλους τους φορείς που εκπροσωπούμε, καθώς αφορά πρωτίστως τους ίδιους τους επαγγελματίες οδηγούς και τις οικογένειές τους. Κανείς άλλος δεν έχει περισσότερους λόγους να επιθυμεί ασφαλείς δρόμους και ορθές οδηγικές πρακτικές από τους ανθρώπους που εργάζονται καθημερινά σε αυτούς. Όλα τα βαρέα φορτηγά οχήματα που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτουν εδώ και δεκαετίες εργοστασιακό περιοριστή ταχύτητας ρυθμισμένο στα 90 χλμ/ώρα, σύμφωνα με την Οδηγία 92/6/ΕΟΚ. Επιπλέον, οι ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι αποτελούν πλέον σύγχρονες, ασφαλείς υποδομές ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Συνεπώς, η αυστηρή επιβολή ορίου ταχύτητας στα 80 χλμ/ώρα και η τιμωρία ακόμη και στα 81 χλμ/ώρα δεν ενισχύει ουσιαστικά την οδική ασφάλεια, αλλά δημιουργεί ένα άδικο και δυσανάλογο πλαίσιο για έναν κλάδο που ήδη λειτουργεί με διεθνή πρότυπα. Οι συνέπειες των παραπάνω ρυθμίσεων είναι ήδη εμφανείς. Οδηγοί και επιχειρήσεις λειτουργούν υπό ένα καθεστώς συνεχούς φόβου προστίμων και αφαίρεσης αδειών, γεγονός που επηρεάζει αρνητικά τη ροή των μεταφορών, δημιουργεί καθυστερήσεις, αυξάνει το λειτουργικό κόστος και μειώνει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Ειδικότερα, οι διεθνείς μεταφορές, τα ψυχόμενα φορτία, τα εξαγώγιμα προϊόντα και ο εφοδιασμός της αγοράς υφίστανται σημαντική πίεση και κίνδυνο απώλειας συμβολαίων και συνεργασιών. Οι ίδιες οι κατασκευάστριες εταιρείες των οχημάτων δίνουν οδηγίες στα εγχειρίδια χρήσης των οχημάτων ότι η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στο περιβάλλον επιτυγχάνεται με μέσες ταχύτητες μεταξύ 83χλμ/ώρα και 86χλμ/ώρα ενώ εμείς δεν μπορούμε να το εφαρμόσουμε και καταπονούμε τους κινητήρες των οχημάτων στο πλαίσιο τήρησης των διατάξεων του Κ.Ο.Κ.

Οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί 561/2006 και 165/2014 θεσπίζουν με σαφήνεια ότι οι ταχογράφοι προορίζονται για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με την κοινωνική νομοθεσία στις οδικές μεταφορές και όχι για την επιβολή γενικών κανόνων οδικής κυκλοφορίας, όπως η παραβίαση του ορίου ταχύτητας. Ο ταχογράφος δεν υποκαθιστά την χρήση τεχνικών μέσων ελέγχου της ταχύτητας(ραντάρ) και η αποκλειστική του χρήση για αυτό τον σκοπό υπερβαίνει το πεδίο εφαρμογής των Κανονισμών. Ο ταχογράφος καταγράφει την ταχύτητα για να επιβεβαιώνετε η ορθή του λειτουργία, να διαπιστώνονται παρεμβάσεις με σκοπό την απάτη στα δεδομένα καταγραφής, να ελέγχεται η ορθή λειτουργία του περιοριστή ταχύτητας και να διευκολύνεται η προανάκριση τροχαίων ατυχημάτων. Ο ταχογράφος κατά την χρήση του βάσει των ανωτέρω Κανονισμών έχει φυσιολογικές αποκλίσεις από την πραγματική ταχύτητα έως 6χλμ/ώρα και αυτό πρέπει πάντοτε να λαμβάνεται υπόψη.

Με πλήρη σεβασμό στο έργο της Πολιτείας και στη σημασία της οδικής ασφάλειας, θεωρούμε αναγκαία την αναθεώρηση των παραπάνω ρυθμίσεων και την εναρμόνισή τους με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Συγκεκριμένα, προτείνουμε να εξεταστεί η επαναφορά του ορίου

ταχύτητας των φορτηγών στους αυτοκινητόδρομους στα 90 χλμ/ώρα, όπως ισχύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η καθιέρωση λογικής ανοχής στις μετρήσεις ταχύτητας, η αποσαφήνιση ή κατάργηση της πρακτικής των αναδρομικών ελέγχων ταχύτητας 56 ημερών χωρίς χωρική και νομική αναφορά και, κυρίως, η έναρξη θεσμικού διαλόγου με τους φορείς του κλάδου.

Ζητούμε από την Πολιτεία να εξετάσει άμεσα:

- ✓ Εναρμόνιση του ορίου ταχύτητας των βαρέων φορτηγών στους αυτοκινητόδρομους με τα ευρωπαϊκά δεδομένα (90 χλμ/ώρα)
- ✓ Εντωμεταξύ, αναθεώρηση του προστίμου από τα 81 χλμ/ώρα, θέσπιση λογικής ανοχής 5–10 χλμ/ώρα.
- ✓ Κατάργηση του αναδρομικού ελέγχου της ταχύτητας 56 ημερών από ταχογράφο.
- ✓ Άμεση διακοπή της βεβαίωσης συρροής παραβάσεων ταχύτητας κατά παράβαση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. και αναλογική βεβαίωση παραβάσεων σε όλα τα οχήματα με βάση την επικινδυνότητα πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων
- ✓ Ακύρωση όσων παραβάσεων έχουν βεβαιωθεί με την συγκεκριμένη πρακτική
- ✓ Συγκρότηση κοινής ομάδας εργασίας Υπουργείων – φορέων εφοδιαστικής και έμπειρων ελεγκτών για τεκμηριωμένες λύσεις.

Κύριε Αντιπρόεδρε

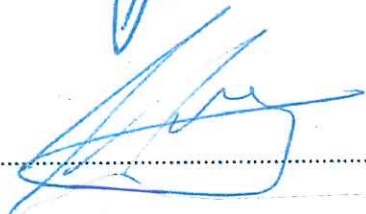
Κύριοι Υπουργοί,

Οι φορείς μας εκπροσωπούν χιλιάδες επιχειρήσεις, οδηγούς και επαγγελματίες. Δεν ζητούμε εξαίρεση από την οδική ασφάλεια· ζητούμε δίκαιη, λογική και ευρωπαϊκά εναρμονισμένη εφαρμογή της. Αναγνωρίζουμε ότι στις τάξεις της Ελληνικής Αστυνομίας υπηρετούν ιδιαίτερα έμπειρα στελέχη που έχουν διακριθεί στον έλεγχο βαρέων οχημάτων αλλά δυστυχώς αποτελούν μειοψηφία. Με σεβασμό στους θεσμούς και διάθεση συνεργασίας, παραμένουμε στη διάθεσή σας για συνάντηση και εποικοδομητικό διάλογο.

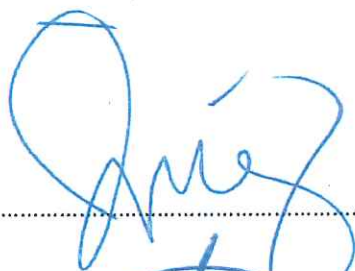
Μετά τιμής,
Οι συνυπογράφωντες


.....Παρασκευάς Φραντζέσκος, Πρόεδρος ΕΕΣΥΜ

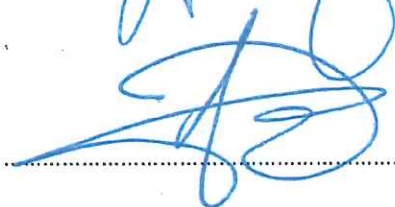



.....Διονύσιος Γρηγορόπουλος, Πρόεδρος ΕΕΒΨ&L





..... Κωνσταντίνος Θεοφανίδης, Πρόεδρος ILME



..... Δημήτριος Κιούσης, Πρόεδρος ΠΕΕΔ



..... Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ

