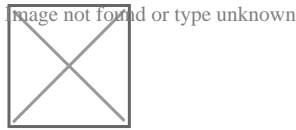


Βαρέα οχήματα και τροχαία ατυχήματα

/ [Πεμπτουσία](#)



[varea-ochim_UP](#)

Τα δύο σοβαρά τροχαία ατυχήματα με εμπλοκή βαρέων οχημάτων που απασχόλησαν τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων θέτουν ακόμα μια φορά επί τάπητος το ζήτημα της κατάστασης του στόλου των φορτηγών και λεωφορείων που κυκλοφορούν στη χώρα μας και τους κινδύνους που εγκυμονεί η έλλειψη συστηματικών ελέγχων - σε όλα τα επίπεδα.

Τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), με αφορμή τα πρόσφατα τροχαία στα οποία ενεπλάκησαν νταλίκες και εκ των οποίων το ένα ήταν πολύνεκρο, είναι αποκαλυπτικά:

- Ο πραγματικός μέσος όρος ηλικίας των κυκλοφορούντων βαρέων φορτηγών υπερβαίνει τα 20 χρόνια, εκ των οποίων το 26% είναι άνω της 30-ετίας! Ο αντίστοιχος μέσος όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (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 το υπερβολικό κόστος συντήρησης για να περνούν ΚΤΕΟ.
- 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 «δυσκινησία» 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 αδρανεί.
- Τα «μικτά» κλιμάκια, τα οποία αποτελούνται 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 βαρύτητα ο ανταγωνισμός και οι μεταφορείς να εξωθούνται στην κακή συντήρηση των οχημάτων τους, για να μειώσουν τα κόστη.

Με βάση αυτά, ο ΣΕΑΑ θέτει το ζήτημα του ελέγχου των ΚΤΕΟ, καθώς όπως είναι γνωστό, τα βαρέα οχήματα οφείλουν να περνούν ΚΤΕΟ κάθε χρόνο. Αφήνοντας σαφείς αιχμές για κυκλώματα που δίνουν πιστοποιητικά «εξ' αποστάσεως» ο ΣΕΑΑ -ορθώς- επισημαίνει την ανάγκη ενιαίας μηχανογράφησης της Τροχαίας και του Υπουργείου Υποδομών, ώστε να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου των στοιχείων κάθε οχήματος, ενώ -και πάλι ορθώς- επισημαίνει ότι τα ΚΤΕΟ θα πρέπει να εντοπίζονται και εξαρτήματα-συστήματα των βαρέων οχημάτων που ενδέχεται να παρουσιάσουν κάποια αστοχία μέχρι των επόμενο έλεγχο (π.χ. υλικά τριβής φρένων).

Τέλος, προτείνεται να δοθούν ουσιαστικά κίνητρα στους μεταφορείς προκειμένου να ανανεώσουν τα οχήματα και τον εξοπλισμό τους, αλλά και να θεσπιστούν αντικίνητρα για όσους επιμένουν να κυκλοφορούν υπέργηρα βαρέα οχήματα. Επίσης επισημαίνεται ότι πρέπει 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.