

Analysis of inspections and violations of freight transportations

Dimitris Folinas, Fotis Karazois and Vasiliki Manousaridou

Department of Logistics, TEI of Central Macedonia, Greece

dfolinas@gmail.com, f.karazois@gmail.com,

b.manousaridou@pieria.pkm.gov.gr

Abstract

Freight transportation vehicles, were involved in the most devastating road accidents occurred over the last fifteen years. In Greece case, roadside checks of freight transportation vehicles by governmental control mechanisms were known by the early 70s due to international transportation among European countries. However, it was till 1997 when the first controls emerged and the governmental control mechanism gradually was developed after the deadly accidents in Tempi Valley (2003) and Maliakos (2004). A detailed statistical analysis of traffic violations in the Regional Unit of Pieria over the last three years revealed significant results concerning road hazards. Findings are based on inspections of freight transportation vehicles made by public officers during the timeframe 2013-2015. The present research is therefore intended to make contributions to (a) transport companies: identify and improve their weaknesses; (b) professional drivers: identify and further understand the road hazards and (c) control mechanisms: report the main issues in land freight transportation.

Keywords: Freight transportation, accidents, Central Macedonia, Pieria

JEL Classification Codes: R41, L91, L16.

Ανάλυση Ελέγχων και Παραβάσεων Εμπορευματικών Μεταφορών

Δημήτρης Φωλίνας, Φώτης Καραζώης και Βασιλική Μανουσαρίδου

Τμήμα Διοίκησης Συστημάτων Εφοδιασμού, TEI Κεντρικής Μακεδονίας, Ελλάδα

dfolinas@gmail.com, f.karazois@gmail.com,

b.manousaridou@pieria.pkm.gov.gr

Περίληψη

Στα χειρότερα τροχαία ατυχήματα που χαραχτήκαν ανεξίτηλα στην μνήμη μας και συνέβησαν την τελευταία δεκαπενταετία εμπλέκονταν βαρέα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών. Η έννοια των οδικών ελέγχων στα επαγγελματικά οχήματα από πολυπρόσωπα όργανα της διοίκησης ήταν γνωστή στους Έλληνες μεταφορείς διεθνών μεταφορών, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '70, όταν άρχισαν να ταξιδεύουν συχνά προς τις χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης, μεταφέροντας εμπορεύματα. Στην Ελλάδα οι προσπάθειες ελέγχου ξεκίνησαν δειλά - δειλά το 1997 και οργανώθηκαν συστηματικά μετά τα τραγικά πολύνεκρα δυστυχήματα στα Τέμπη το 2003 και στο πέταλο του Μαλιακού το 2004. Σκοπός της ερευνητικής εργασίας είναι η παρουσίαση και στατιστική ανάλυση των τροχαίων παραβάσεων στην Περιφερειακή Ενότητα Πιερίας τα τελευταία τρία χρόνια. Η έρευνα εντοπίζεται στους ελέγχους των επαγγελματικών φορτηγών αυτοκινήτων που πραγματοποιήθηκαν από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου κατά το συγκεκριμένο διάστημα και στα ευρήματά τους. Εκτιμάται ότι τα αποτελέσματα θα βοηθήσουν: τις μεταφορικές εταιρίες να εντοπίσουν τις αδυναμίες και να βελτιώσουν τις λειτουργίες τους, τους επαγγελματίες οδηγούς να

εντοπίσουν και να κατανοήσουν τα επικίνδυνα σημεία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τέλος τους ελεγκτικούς μηχανισμούς να εντοπίσουν τις κύριες περιοχές προβλημάτων στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές.

Λέξεις-κλειδιά: Εμπορευματικές μεταφορές, Ατυχήματα, Κεντρική Μακεδονία

Εισαγωγή

Στις 4 Οκτωβρίου του 1999, η χώρα βυθίστηκε στο πένθος εξαιτίας πολύνεκρου τροχαίου δυστυχήματος στην κοιλάδα των Τεμπών. Αιτία η μετωπική σύγκρουση λεωφορείου που μετέφερε φιλάθλους, με φορτηγό. Στις 13 Απριλίου του 2003, είκοσι ένας μαθητές του Λυκείου Μακροχωρίου Ημαθίας, άφησαν την τελευταία τους πνοή στην άσφαλτο, σε ένα από τα πιο τραγικά τροχαία δυστυχήματα στην ιστορία της χώρας, στην κοιλάδα των Τεμπών. Αιτία του δυστυχήματος η κακή πρόσδεση του εμπορεύματος σε φορτηγό που κινούνταν στο αντίθετο ρεύμα. Στις 27 Σεπτεμβρίου του 2004 επτά μαθητές βρίσκουν ακαριαίο θάνατο και ένας ακρωτηριάζεται κατά τη μεταφορά τριάντα επτά μαθητών και τεσσάρων καθηγητών του λυκείου Φαρκαδόνας Τρικάλων με σχολικό λεωφορείο. Αιτία του δυστυχήματος η σύγκρουση με νταλικά που μετέφερε υαλοπίνακες στο πέταλο του Μαλιακού, λόγω μετατόπισης του φορτίου της νταλίκας.

Στις 5 Οκτωβρίου του 2014 στην Εγνατία Οδό στο ύψος του χωριού Μέση, μια νταλικά έπεσε με ταχύτητα πάνω σε σαράντα περίπου αυτοκίνητα. Ο απολογισμός της σύγκρουσης ήταν πέντε νεκροί και πάνω από είκοσι τραυματίες. Αιτία του δυστυχήματος σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του οδηγού ήταν βλάβη στο σύστημα πέδησης, ενώ σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις εμπειρογνομώνων ο οδηγός της νταλίκας κοιμήθηκε.

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία που παρουσιάστηκαν το Δεκέμβριο του 2014 στα Χανιά, στο πλαίσιο συνέντευξης τύπου για την παρουσίαση εκδηλώσεων οδικής ασφαλείας, τα τελευταία 50 χρόνια οι νεκροί από τροχαία δυστυχήματα στην Ελλάδα ξεπερνούν τις 120.000. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε θανάτους από τροχαία δυστυχήματα, ενώ το ετήσιο κόστος από τις επιπτώσεις τους στη χώρα εκτιμάται στα δεκατέσσερα δισεκατομμύρια ευρώ. Οι αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων είναι πολλές, αλλά "πρωταγωνιστικό" ρόλο παίζουν ο παράγοντας άνθρωπος, η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου και η κακή ή μηδενική συντήρηση των οχημάτων.

Η σοβαρότητα ατυχημάτων με εμπλοκή βαρέως τύπου φορτηγών είναι 2,5 φορές υψηλότερη από εκείνη των επιβατικών (για τον ίδιο αριθμό ατυχημάτων, αντιστοιχούν υπερδιπλάσιοι νεκροί). Αλλά και τα ελαφρά φορτηγά (μικτό βάρος μέχρι 3,5 τόνους) εμπλέκονται στο 63% των ατυχημάτων με ποσοστό 50% επί του αριθμού των θυμάτων.

Οι συμπληρωματικοί και στοχοθετημένοι έλεγχοι φορτηγών οχημάτων από Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (ΜΚΕ), όπως αυτά ορίζονται στο Νόμο 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α 10.03.2006), είναι ένα μέτρο ελέγχου ιδιαίτερα σημαντικό και αποτελεσματικό για την οδική ασφάλεια των κυκλοφορούντων οχημάτων, καθώς τα κλιμάκια αυτά ελέγχουν αποκλειστικά φορτηγά αυτοκίνητα, ελληνικά και αλλοδαπά. Δυστυχώς, εκτός από τα στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας που αναφέρονται στο σύνολο των τροχονομικών παραβάσεων, δεν έχει γίνει κάποια οργανωμένη προσπάθεια για στατιστική μελέτη ή έρευνα σχετικά με τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούν τα ΜΚΕ Οχημάτων των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας είτε σε επίπεδο περιφέρειας είτε σε εθνικό επίπεδο.

Σύμφωνα με την Οδηγία 2000/30/ΕΚ ο ετήσιος τεχνικός έλεγχος των επαγγελματικών οχημάτων δεν θεωρείται επαρκής και γι αυτό θεσμοθετείται ο συμπληρωματικός έλεγχος κατά την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών. Κάθε κράτος-μέλος θα πρέπει να διεξάγει επαρκείς τεχνικούς ελέγχους, χωρίς διακρίσεις εθνικότητας, και στη συνέχεια να ενημερώνει το κράτος το οποίο εξέδωσε την άδεια κυκλοφορίας ώστε να λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα και στη συνέχεια να ενημερώσει το κράτος-μέλος που έθεσε το αίτημα. Τα κράτη - μέλη διαβιβάζουν κάθε δύο χρόνια τα στοιχεία των ελέγχων στην αρμόδια Επιτροπή η οποία υποβάλλει στο συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της Οδηγίας.

Τα αποτελέσματα θα βοηθήσουν τις μεταφορικές εταιρείες αλλά και όλες τις επιχειρήσεις που περιλαμβάνουν μεταφορές και διανομές στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες να εντοπίσουν και να βελτιώσουν τα κακώς κείμενα. Οι επαγγελματίες οδηγοί θα εργάζονται σύννομα χωρίς να υποκύπτουν σε πιέσεις εξασφαλίζοντας την ασφάλεια για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου μια που ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο στατιστικά σημαντικότερος. Οι ελεγκτικοί μηχανισμοί θα είχαν γνώση για το που υπάρχει διόγκωση των προβλημάτων στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές, και θα λαμβάνονταν κατάλληλα νομοθετικά μέτρα, που θα αφορούσαν τόσο τον ανθρώπινο παράγοντα όσο και την βελτίωση της κατάστασης των οχημάτων με στόχο τη μείωση δυστυχημάτων.

Σκοπός της ερευνητικής εργασίας είναι η παρουσίαση και στατιστική ανάλυση των παραβάσεων που ελέγχονται από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου στην Περιφερειακή Ενότητα Πιερίας τα τελευταία χρόνια. Η έρευνα εντοπίζεται στα επαγγελματικά φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, ελληνικά, κοινοτικά ή τρίτων χωρών όπου καταγράφονται οι έλεγχοι που πραγματοποιήθηκαν κατά το συγκεκριμένο διάστημα και τα ευρήματά τους. Η εργασία έγινε με επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων που τηρούνται στην Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Π.Ε. Πιερίας.

Βιβλιογραφία

Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές (OEM) αποτελούν ένα υποσύστημα του εθνικού συστήματος μεταφορών. Ανάμεσα στα υποσυστήματα αυτά υφίστανται σχέσεις αλληλεπίδρασης. Το εθνικό σύστημα μεταφορών με τη σειρά του, αποτελεί υποσύστημα του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών και επηρεάζεται από τις εξελίξεις που συμβαίνουν στο παγκόσμιο σκηνικό (Νανιόπουλος, 1988).

Οι OEM στην Ελλάδα αποτελούν το πιο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς για τις μεταφορές εσωτερικού και το δεύτερο κατά σειρά για τις μεταφορές εξωτερικού. Το μερίδιο τους στην αγορά των μεταφορών και η σημασία τους αυξάνουν διαχρονικά (Νανιόπουλος, 2009).

Η Ελλάδα προσπαθεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις ώστε να αποτελέσει πύλη διαμετακόμισης εμπορευμάτων για τα Βαλκάνια αλλά και για την Ευρώπη γενικότερα. Για να το πετύχει αυτό χρειάζεται υλοποιηθούν μια σειρά από μέτρα, τα κυριότερα των οποίων περιλαμβάνουν την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής υποδομής, την ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων, την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών και οδικών υπηρεσιών. Ειδικά στην Ελλάδα, οι OEM έχουν ιδιαίτερη σημασία λόγω της ιδιαίτερης εδαφικής μορφολογίας της μια που

για πολλές απομονωμένες περιοχές της αποτελούν το αποκλειστικό μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων.

Ο τομέας των OEM διαμορφώνεται από τον ανταγωνισμό στις τιμές και την ποιότητα των υπηρεσιών. Το θεσμικό πλαίσιο εντός των χωρών του ΟΟΣΑ μπορεί να διακριθεί σε δύο βασικές κατηγορίες: κανονισμοί που αφορούν στην κυκλοφορία και τα οχήματα, και κανονισμοί που αφορούν στη λειτουργία της αγοράς. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τον Κ.Ο.Κ., κανονισμούς εργασίας, κανονισμούς που αφορούν τη μεταφορά επικίνδυνων ή ευπαθών υλικών κλπ. Η δεύτερη κατηγορία καλύπτει κυρίως τις προϋποθέσεις εισόδου στην αγορά και τους κανόνες διαμόρφωσης των τιμών (Boylaud & Nicoletti, 2001).

Η απελευθέρωση της αγοράς των OEM και ειδικότερα η προσπάθεια διαμόρφωσης μιας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς δεν αποτέλεσε ένα γεγονός με θετικό μόνο πρόσημο. Κριτική ασκείται ως προς διάφορες διαστάσεις της λειτουργίας του κλάδου των OEM και ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις εργασιακές συνθήκες και την απασχόληση για το εγχώριο εργατικό δυναμικό των ανεπτυγμένων κυρίως κρατών – μελών. Η ελλιπής επίβλεψη και ο ανεπαρκής έλεγχος της απελευθέρωσης οδήγησε σε μια σειρά ανεπιθύμητων αποτελεσμάτων, τα οποία είναι (Hilal, 2008):

- 1 Η εξάπλωση της υπεργολαβίας.
- 2 Η κοινωνική απόρριψη, δηλαδή η προσφυγή σε συνθήκες εργασίας και σε κοινωνικές προδιαγραφές κατώτερες από τα επίπεδα που δικαιολογεί κανονικά η παραγωγικότητα της οικονομίας, με στόχο την αύξηση των μεριδίων αγοράς και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας
- 3 Εργασιακά και οικονομικά κίνητρα για τη «μετανάστευση» εταιριών.

Νομικό Πλαίσιο

Τα ΜΚΕ συστάθηκαν για πρώτη φορά το 2001 με την με αρ. πρωτ. Γ5/29480/2304 (ΦΕΚ614/Β/23.05.2001) Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) σύμφωνα με την οποία «ο έλεγχος της νομιμότητας κυκλοφορίας, της ασφάλειας και των εκπομπών καυσαερίων όλων των οχημάτων ελληνικών και αλλοδαπών που κυκλοφορούν στη χώρα μας καθώς και της νομιμότητας διενέργειας μεταφοράς με αυτά, ανατίθεται και στα ΜΚΕ». Το 2006 η παραπάνω ΚΥΑ αντικαταστάθηκε με τον νόμο 3446/2006 (ΦΕΚ 49/Α/10.03.2006) και αυτός τροποποιήθηκε ριζικά με τον νόμο 4313/2014 «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 261/Α/17.12.2014) για την εφαρμογή του οποίου αναμένεται η έκδοση υπουργικών αποφάσεων.

Η Οδηγία 2000/30/ΕΚ «σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην κοινότητα» ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο με την με αριθμό πρωτοκόλλου Φ2/55009/462/2000 (ΦΕΚ 1028/Β/2002) ΚΥΑ. Στη συνέχεια τροποποιήθηκε από την με αρ. πρωτ. Γ6/οικ.15288/1248/09 (ΦΕΚ 603 Β/02.04.2009) ΚΥΑ, την με αρ. πρωτ. 35359/4508/10/12 (ΦΕΚ 40 Β/20.01.2012) ΚΥΑ και δόθηκε πληθώρα διευκρινήσεων σε εγκυκλίους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το 2011 εκδόθηκε η ΚΥΑ Φ450/51477/5520/1.11.2011 (ΦΕΚ 2687/Β/10.11.2011) «Διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις του Κανονισμού 3821/85 του Συμβουλίου και του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις» με την οποία εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με τους κοινοτικούς κανονισμούς, αποκόπτεται ο έλεγχος του ωραρίου εργασίας από τον νόμο 3446/2006 και ο έλεγχος του ανθρώπινου παράγοντα στις οδικές μεταφορές γίνεται πιο συστηματικός.

Διενέργεια Ελέγχων

Η συγκρότηση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου γίνεται από δύο εκπροσώπους των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκ των οποίων ο ένας οπωσδήποτε τεχνικός με ενεργό κωδικό ελεγκτή ΚΤΕΟ, από έναν αστυνομικό του Τμήματος Τροχαίας ή ένα όργανο του Λιμενικού Σώματος και από έναν υπάλληλο άλλης Υπηρεσίας της Περιφερειακής Ενότητας ή του Γενικού Χημείου του Κράτους εφόσον κρίνεται απαραίτητη η συμμετοχή του. Οι έλεγχοι που διενεργούνται είναι:

- Έλεγχος της νομιμότητας κυκλοφορίας του οχήματος: Ελέγχονται τα παραστατικά στοιχεία που συνοδεύουν το όχημα (άδεια κυκλοφορίας, άδεια οδήγησης, Δελτίο ΚΤΕΟ, Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, Πιστοποιητικό ADR κ.λ.π.) που αφορούν τόσο τη νομιμότητα κυκλοφορίας του οχήματος όσο και τη νομιμότητα της μεταφοράς, όπως ορίζει η νομοθεσία.
- Δειγματοληπτικός οδικός Τεχνικό Έλεγχος των επαγγελματικών οχημάτων (εφαρμογή οδηγίας 2000/30/ΕΚ) που περιλαμβάνει επιμέρους ελέγχους στα συστήματα πέδησης, διεύθυνσης, ανάρτησης, απαγωγής καυσαερίων, στις εκπομπές καυσαερίων (πετρέλαιο, βενζίνη, φυσικό αέριο ή υγραέριο), στα φώτα και τις διατάξεις φωτισμού και σηματοδότησης, στους τροχούς και τα ελαστικά, στο πλαίσιο (για ορατά ελαττώματα), στον ταχογράφο (εγκατάσταση), στη διάταξη περιορισμού της ταχύτητας (εγκατάσταση και λειτουργία) κ.ά.
- Έλεγχος της νομιμότητας διενέργειας επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών (εφαρμογή διατάξεων της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας).
- Έλεγχος των αναγκαίων παραστατικών για τις διάφορες κατηγορίες μεταφορών (επιβατών, εμπορευμάτων, επικίνδυνων εμπορευμάτων, ευπαθών προϊόντων κλπ).
- Έλεγχος των μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων (εφαρμογή οδηγίας 95/50/ΕΚ).
- Έλεγχος κοινωνικών διατάξεων μεταφορών: Ταχογράφος. ώρες οδήγησης και ανάπαυσης οδηγών.

Οι έλεγχοι πραγματοποιούνται σε κάθε περιοχή αρμοδιότητας της Περιφερειακής Ενότητας, στους λιμένες και πλησίον των συνοριακών σταθμών. Το Μικτό Κλιμάκιο Ελέγχου αφού διαπιστώσει την παράβαση, ακολουθεί την εξής διαδικασία:

- 1 Εκδίδει σχετική έκθεση (διαπιστωτική πράξη), στην οποία βεβαιώνεται και η ακρόαση του οδηγού.
- 2 Εκδίδει καταλογιστική πράξη όπου αναγράφονται η παράβαση ή οι παραβάσεις, η επιβαλλόμενη ποινή καθώς και οι αριθμοί λογαριασμών της Τράπεζας όπου μπορεί να καταβληθεί το πρόστιμο.

Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων κάθε μια από αυτές καταγράφεται διακεκριμένα και στη διαπιστωτική και στην καταλογιστική πράξη και επιβάλλεται το σύνολο των επιβαλλομένων προστίμων και ποινών. Σε περίπτωση που το ΜΚΕ διαπιστώσει παράβαση για την οποία επιβάλλεται μόνο η ποινή του προστίμου, εκδίδει την παραπάνω αναφερόμενη διαπιστωτική πράξη στην οποία βεβαιώνεται και η ακρόαση του οδηγού. Εάν ο οδηγός αρνηθεί να εκφέρει εγγράφως τις απόψεις του τότε η ποινή επιβάλλεται χωρίς αυτές και επισημαίνεται επί της παραπάνω πράξης η άρνηση του οδηγού. Το Κλιμάκιο και μάλιστα ο επικεφαλής του, μετά την ακρόαση του ιδιοκτήτη ή του οδηγού αποφασίζει εάν θα εκδοθεί η καταλογιστική πράξη. Η καταλογιστική πράξη εκδίδεται στο όνομα του προσώπου που ορίζεται στις διατάξεις του ν. 3446/2006 για κάθε παράβαση.

Μετά την έκδοση της καταλογιστικής πράξης, και έως ότου ολοκληρωθεί η διαδικασία πληρωμής του προστίμου, αφαιρούνται προσωρινά τα στοιχεία κυκλοφορίας (η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες) του οχήματος. Η καταλογιστική πράξη επέχει θέση στοιχείων κυκλοφορίας για χρονικό διάστημα επτά ημερών. Εξαιρείται η περίπτωση στην οποία επιβάλλεται ακινητοποίηση και δεν εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας, οπότε δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία ούτε μέχρι το σημείο εκκίνησης ή προορισμού καθώς και η είσοδος ή έξοδος προς και από τη χώρα. Η δυνατότητα κυκλοφορίας για επτά ημέρες αναγράφεται στην καταλογιστική πράξη.

Εάν η διαδικασία ολοκληρωθεί την ίδια μέρα που διαπιστώθηκε η παράβαση, ο οδηγός ή ο ιδιοκτήτης επιστρέφει στο Κλιμάκιο που διαπίστωσε την παράβαση και παραλαμβάνει τα στοιχεία κυκλοφορίας αφού προσκομίσει το αποδεικτικό καταβολής του προστίμου.

Σε διαφορετική περίπτωση και για χρονικό διάστημα τριών ημερών από την ημέρα έκδοσης της καταλογιστικής πράξης, τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος θα βρίσκονται στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Π.Ε. που υπάγεται το ΜΚΕ, την ταχυδρομική διεύθυνση της οποίας ανακοινώνουν στον παραβάτη ιδιοκτήτη - οδηγό, από την οποία μπορεί να παραλάβει τα αφαιρεθέντα στοιχεία με την προσκόμιση του αποδεικτικού καταβολής προστίμου.

Μετά την παρέλευση των τριών ημερών, τα στοιχεία αποστέλλονται μαζί με αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης στην Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της έδρας του αυτοκινήτου, όπως αυτή προκύπτει από την άδεια κυκλοφορίας αυτού. Η παραπάνω Υπηρεσία ενημερώνεται ταυτόχρονα ότι δεν επιτρέπεται καμιά μεταβολή στην άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου εάν προηγουμένως δεν προσκομιστεί αποδεικτικό καταβολής του επιβληθέντος προστίμου.

Εάν πρόκειται για αλλοδαπό αυτοκίνητο και δεν καταβληθεί το πρόστιμο εντός της ίδιας ημέρας, τότε η Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία υπηρετούν τα μέλη του κλιμακίου στέλνει με κάθε πρόσφορο μέσο αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης σε όλα τα Τελωνεία και Λιμενικές Αρχές εισόδου - εξόδου της χώρας, ώστε να μην επιτραπεί η έξοδος του αυτοκινήτου από την χώρα εάν δεν καταβληθεί το πρόστιμο. Η έξοδος επιτρέπεται αφού προσκομιστεί το αποδεικτικό καταβολής του προστίμου και παραλειφθούν τα αφαιρεθέντα στοιχεία που κρατούνται κατά την παραπάνω περιγραφόμενη διαδικασία.

Στην περίπτωση κατά την οποία επιβάλλεται και η ποινή της απαγόρευσης εισόδου στη χώρα για ορισμένο χρονικό διάστημα, αποστέλλεται σχετική ενημέρωση στα Τελωνεία εισόδου. Ο οδηγός ή ο ιδιοκτήτης του οχήματος με αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης μπορεί να κινηθεί μέχρι το σημείο προορισμού του εντός της ελληνικής επικράτειας.

Όταν διαπιστώνεται παράβαση για την οποία προβλέπεται η ποινή αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, αφού ακολουθηθεί η παραπάνω περιγραφόμενη διαδικασία, τα στοιχεία κυκλοφορίας στέλνονται μετά το πέρας της προθεσμίας των τριών ημερών με μέριμνα των μελών του Κλιμακίου στην Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών από την οποία έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, όπως αυτή προκύπτει από την άδεια κυκλοφορίας. Με αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης ο οδηγός μπορεί να κινηθεί μέχρι τον τόπου προορισμού του και να επιστρέψει στην έδρα του.

Στην περίπτωση της επιβολής της ποινής της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας ο παραβάτης μπορεί να υποβάλλει εντός τριών ημερών τις αντιρρήσεις του ενώπιον του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών και σε περίπτωση συμμετοχής του ιδίου στο ΜΚΕ, ενώπιον του οικείου Αντιπεριφερειάρχη. Αν οι αντιρρήσεις κριθούν βάσιμες, με απόφαση του Προϊσταμένου επιστρέφονται τα στοιχεία κυκλοφορίας.

Εάν πρόκειται για αλλοδαπά αυτοκίνητα, για την εξασφάλιση της καταβολής του προστίμου κρατούνται από το μέλος του κλιμακίου που υπηρετεί σε Διεύθυνση Μεταφορών, τα αφαιρεθέντα στοιχεία κυκλοφορίας του αυτοκινήτου και με αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης ενημερώνονται τα Τελωνεία και οι Λιμενικές Αρχές Εξόδου της χώρας ώστε να μην επιτραπεί η έξοδος του αυτοκινήτου εάν δεν καταβληθεί το πρόστιμο. Αφού καταβληθεί το πρόστιμο, τα παραπάνω μέλη στέλνουν τα στοιχεία κυκλοφορίας του αυτοκινήτου στην Πρεσβεία του Κράτους στο οποίο είναι ταξινομημένο το αυτοκίνητο προκειμένου να αποδοθούν μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος της ποινής. Με την καταλογιστική πράξη ο οδηγός του οχήματος μπορεί να κινηθεί μέχρι τον τόπο προορισμού του. Στις περιπτώσεις που διαπιστώνονται και ποινικές παραβάσεις ενημερώνονται οι αρμόδιες για τον έλεγχο Αρχές.

Έρευνα

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται η μεθοδολογία και τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε με κύριο σκοπό την παρουσίαση και ανάλυση των τροχαίων παραβάσεων στην Περιφερειακή Ενότητα Πιερίας τα τελευταία τρία χρόνια. Η έρευνα εντοπίζεται στους ελέγχους των επαγγελματικών φορητών αυτοκινήτων που πραγματοποιήθηκαν από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου κατά το διάστημα των τριών ετών και στα ευρήματά τους.

Μεθοδολογία

Τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν από το αρχείο που τηρείται στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας Πιερίας και αφορούν ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν εντός των ορίων του Νομού Πιερίας και παρατίθενται ενδεικτικά στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Δεδομένα

Ημ/νια	Ωρα ημέρας	Είδος χρήσης	Προέλευση	Κατηγορία οχήματος	Κατηγορία παράβασης	Είδος παράβασης	Επιβληθέν πρόστιμο
21/1/2015	1	1	1	3	2	1	204,80
21/1/2015	1	2	1	3	3	10	204,80
22/1/2015	1	2	1	3	3	13	286,72
27/1/2015	1	2	1	3	3	14	256,00

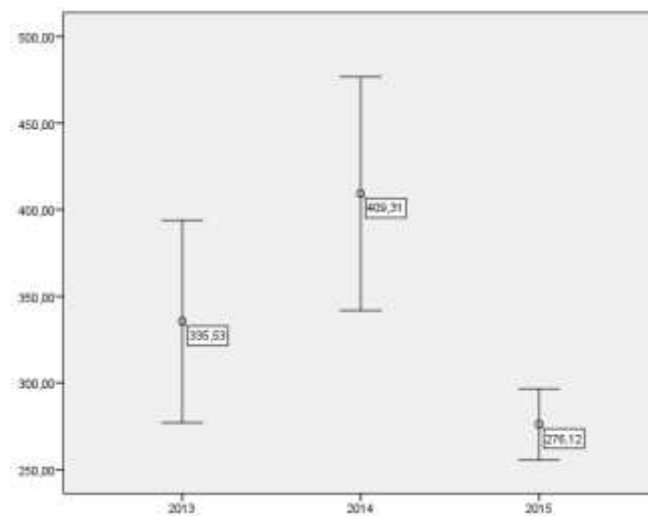
Τα ερευνητικά ερωτήματα που προέκυψαν από τον κύριο σκοπό είναι:

- Υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ του ύψους των προστίμων τα τελευταία 3 χρόνια;
- Υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ της κατηγορίας των παραβάσεων και του έτους;
- Υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ του είδους των παραβάσεων και του έτους;
- Υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά της ώρας ελέγχου και των υπόλοιπων μεταβλητών;
- Υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά της χρήσης και των υπόλοιπων μεταβλητών;

Αποτελέσματα

Διαφορά μεταξύ ύψους των προστίμων τα τελευταία 3 έτη

Αρχικά, ελέγχθηκε η κανονικότητα της μεταβλητής «Πρόστιμο» ώστε να επιλεχθεί ο κατάλληλος στατιστικός έλεγχος. Το αποτέλεσμα του τεστ Kolmogorov-Smirnov έδειξε $p < 0,05$ με $df = 1102$ συνεπώς δεν υπάρχει κανονικότητα και θα πρέπει να εφαρμοσθεί ένα μη παραμετρικό τεστ και συγκεκριμένα το Independent Samples Kruskal Wallis test. Το αποτέλεσμα του ελέγχου αυτού έδειξε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ του ύψους των προστίμων των τριών τελευταίων ετών ($df = 2$, $p < 0,05$) και συγκεκριμένα, τα υψηλότερα πρόστιμα αφορούσαν στις παραβάσεις του 2014 ($N = 479$ / Mean Rank = 550,64. Ακολουθεί το 2015 ($N = 385$ / Mean Rank = 482,42) και τέλος, το 2013 με παρόμοιο ύψος προστίμου με το έτος 2015 (Mean Rank = 470,70) που αντιστοιχεί όμως σε μικρότερο αριθμό παραβάσεων ($N = 238$). Σχηματικά το αποτέλεσμα παρουσιάζεται στο παρακάτω Διάγραμμα Σφαλμάτων:



Γράφημα 1: Μεταβολή ύψους προστίμων παραβάσεων τα τελευταία τρία χρόνια

Σχέση μεταξύ κατηγορίας των παραβάσεων και έτους

Ο παρακάτω πίνακας διασταύρωσης παρουσιάζει ανά έτος τις κατηγορίες των παραβάσεων:

Πίνακας 2: Κατηγορίες παραβάσεων ανά έτος

	Έτος	Κατηγορία παράβασης						Σύνολο	
		Παράβαση Ν. 3446 / 2006	Παράβαση Οδικού Τεχνικού Ελέγχου	Παράβαση Διατάξεων Ταχογράφου και Ωραρίου	Συνδυασμός Παραβ. 1 και 2	Συνδυασμός Παραβ. 1 και 3	Συνδυασμός Παραβ. 2 και 3		Συνδυασμός Παραβ. 1, 2 και 3
	2013	127	74	30	5	1	1	0	238
	2014	128	119	217	4	7	4	0	479
	2015	65	132	180	2	3	2	1	385
	Σύνολο	320	325	427	11	11	7	1	1102

Τα αποτελέσματα του ελέγχου Chi-Square ανέδειξαν μία στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ του έτους και των κατηγοριών παραβάσεων ($\chi^2 = 137,677$, $df = 12$, $p < 0,05$). Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι στα τρία έτη υπάρχουν δύο ομάδες κατηγοριών. Στην πρώτη ανήκουν οι παραβάσεις: α) Παράβαση Ν. 3446 / 2006, β) Παράβαση Οδικού Τεχνικού Ελέγχου και γ) Παράβαση Διατάξεων Ταχογράφου και Ωραρίου και στη δεύτερη ανήκουν οι παραβάσεις: α) Συνδυασμός Παραβάσεων 1 και 2, β)

Συνδυασμός Παραβάσεων 1 και 3, γ) Συνδυασμός Παραβάσεων 2 και 3 και Συνδυασμός Παραβάσεων 1, 2 και 3.

Η διαφορά μεταξύ των ετών παρουσιάζεται στην πρώτη ομάδα παραβάσεων και συγκεκριμένα: α) η Παράβαση του Ν. 3446 / 2006 το πρώτο έτος είναι η κύρια κατηγορία η οποία όμως μειώνεται σταδιακά τα επόμενα δύο χρόνια, και β) Οι παραβάσεις Οδικού Τεχνικού Ελέγχου και η Διατάξεων Ταχογράφου και Ωραρίου αυξάνονται τα τελευταία δύο χρόνια.

Σχέση μεταξύ είδους των παραβάσεων και έτους

Ο παρακάτω πίνακας διασταύρωσης παρουσιάζει ανά έτος τα είδη των παραβάσεων:

Πίνακας 3: Είδη παραβάσεων ανά έτος

Είδη παραβάσεων	2013	2014	2015	Σύνολο
Φθορές στα ελαστικά	69	98	122	289
Σπασμένα φώτα	2	12	9	23
Φθορές στο αμάξωμα	1	0	0	1
Σπασμένος υαλοπίνακας (παρμπρίζ)	1	6	1	8
Χαλασμένη συσκευή ταχογράφου	3	3	1	7
Φθορές στην ανάρτηση	1	0	0	1
Αδυναμία προσκόμισης φύλλων ή εκτυπωμάτων ταχογράφου των προηγούμενων 28 ημερών	2	36	31	69
Αδυναμία εκτύπωσης ενδείξεων ταχογράφου	1	11	1	13
Λείπει η ένδειξη έναρξης του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	3	18	2	23
Λείπει η ένδειξη τέλους του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	8	47	38	93
Δεν είναι γραμμένο το όνομα του στο φύλλο καταγραφής	1	4	1	6
Δεν χρησιμοποιείται εγκεκριμένο φύλλο καταγραφής	1	0	0	1
Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης	8	55	42	105
Υπέρβαση ημερήσιου χρόνου οδήγησης	3	31	43	77
Χρήση άλλης κάρτας ταχογράφου από αυτή του οδηγού	1	2	3	6
Δεν είναι γραμμένες οι ενδείξεις στα πλαϊνά του αυτοκινήτου	2	2	0	4
Δεν έχει ανανεωθεί η άδεια κυκλοφορίας	1	1	0	2
Κακή φόρτωση	1	1	0	2
Δεν είναι εφοδιασμένο με κάρτα ελέγχου καυσαερίων	23	50	18	91
Δεν έχει περάσει ΚΤΕΟ	53	31	18	102
Οδήγηση με ληγμένο δίπλωμα	8	5	3	16
Μεταφορά άλλων προϊόντων από τα επιτρεπόμενα	4	3	1	8
Μεταφορά περισσότερων ατόμων από τα επιτρεπόμενα	12	1	7	20
Παράνομη Σύζευξη	1	4	2	7
Δεν έχει γίνει πρόσληψη του οδηγού	4	2	2	8
Υπέρβαρο όχημα	3	4	4	11
Επέμβαση στη συσκευή ταχογράφου	0	1	0	1
Ασυμφωνία με την επίσημη στις έγγραφες του ταχογράφου	0	4	0	4
Κακή λειτουργία της συσκευής ταχογράφου	0	5	6	11
Έλλειψη ημερήσιας ανάπαυσης του οδηγού	0	2	0	2

Χρήση δίσκου ταχογράφου για περισσότερες από 24 ώρες	0	1	0	1
Κυκλοφορία οχήματος που δεν έχει ταξινομηθεί	0	1	0	1
Αλλαγή των κυρίων χαρακτηριστικών του οχήματος	0	2	0	2
Αλλαγή κατηγορίας μεταφοράς οχήματος	0	1	0	1
Οδήγηση από οδηγό που δεν κατείχε δίπλωμα	0	4	0	4
Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς συνοδευτικά έγγραφα	0	2	2	4
Οδήγηση από οδηγό που δεν κατείχε δίπλωμα ADR	0	0	1	1
Μη ισχύουσα κοινοτική άδεια	0	0	1	1
Δεν έχει αναγραφεί η ημερομηνία στο φύλλο καταγραφής του ταχογράφου	0	0	1	1
Ληγμένη κάρτα οδηγού για ψηφιακό ταχογράφο	0	0	1	1
Δεν αναγράφεται ο τόπος έναρξης και προορισμού στο φύλλο καταγραφής	0	0	6	6
Περισσότερες από μια παραβάσεις στο ίδιο όχημα	21	29	18	68
Σύνολο	238	479	385	1102

Τα αποτελέσματα του ελέγχου Chi-Square ανέδειξαν μία στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ του έτους και των κατηγοριών παραβάσεων ($\chi^2 = 266,288$, $df = 82$, $p < 0,05$). Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούνται τα εξής κύρια αποτελέσματα:

- α) Φθορές στα ελαστικά, β) Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης, και γ) Υπέρβαση ημερήσιου χρόνου οδήγησης: παρατηρείται μία αυξητική τάση.
- α) Αδυναμία προσκόμισης φύλλων ή εκτυπωμάτων ταχογράφου των προηγούμενων 28 ημερών, β) Λείπει η ένδειξη τέλους του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής, και γ) Δεν είναι εφοδιασμένο με κάρτα ελέγχου καυσαερίων: παρατηρείται μία αύξηση στο 2014 σε σχέση με το 2013 η οποία επανέρχεται στα επίπεδα αυτά το 2015.
- Δεν έχει περάσει ΚΤΕΟ: παρατηρείται μία μειωτική τάση.

Συσχέτιση ώρας ελέγχου και υπόλοιπων μεταβλητών

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα αποτελέσματα του ελέγχου Chi-Square μεταξύ της ώρας ελέγχου (Πρωί και Απόγευμα) και των υπόλοιπων μεταβλητών:

Πίνακας 4: Έλεγχος συσχέτισης ώρας ελέγχου και υπόλοιπων μεταβλητών

	Χρήση	Προέλευση	Κατηγορία οχήματος	Κατηγορία παράβασης	Είδος παράβασης
Ωρα ελέγχου	$p < 0,05$	$p < 0,05$	$p = 0,642$	$p = 0,667$	$p < 0,05$

Στις στατιστικά σημαντικές συσχετίσεις προέκυψαν τα παρακάτω αποτελέσματα:

Πίνακας 5: Έλεγχος συσχέτισης ώρας ελέγχου και χρήσης

		Χρήση		Σύνολο
		Φορηγό Ιδιωτικής Χρήσης	Φορηγό Δημόσιας Χρήσης	
Ωρα	Απόγευμα	400	408	808
	Πρωί	108	186	294
Σύνολο		508	594	1102

Παρατηρούνται αύξηση των ελέγχων στα Φορηγά Δημόσιας Χρήσης το πρωί.

Πίνακας 6: Έλεγχος συσχέτισης ώρας ελέγχου και προέλευσης

		Προέλευση			Σύνολο
		Ελληνικό Φορηγό	Φορηγό Κράτους Μέλους Ε.Ε.	Φορηγό Τρίτης Χώρας	
Ωρα	Απόγευμα	714	79	15	808
	Πρωί	226	61	7	294
Σύνολο		940	140	22	1102

Παρατηρείται μία σημαντική μείωση στην αναλογία ελέγχων (Ελληνικό Φορηγό / Φορηγό Κράτους Μέλους Ε.Ε.) μεταξύ απόγευμα (~9) και πρωί (~3) λόγω της φύσης των εξεταζόμενων δρομολογίων.

Πίνακας 7: Έλεγχος συσχέτισης ώρας ελέγχου και είδους παράβασης

Είδη παραβάσεων	Απόγευμα	Πρωί	Σύνολο
Φθορές στα ελαστικά	216	73	289
Σπασμένα φώτα	16	7	23
Φθορές στο αμάξωμα	1	0	1
Σπασμένος υαλοπίνακας (παρμπρίζ)	7	1	8
Χαλασμένη συσκευή ταχογράφου	5	2	7
Φθορές στην ανάρτηση	0	1	1
Αδυναμία προσκόμισης φύλλων ή εκτυπωμάτων ταχογράφου των προηγούμενων 28 ημερών	40	29	69
Αδυναμία εκτύπωσης ενδείξεων ταχογράφου	7	6	13
Λείπει η ένδειξη έναρξης του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	19	4	23
Λείπει η ένδειξη τέλους του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	79	14	93
Δεν είναι γραμμένο το όνομα του στο φύλλο καταγραφής	5	1	6
Δεν χρησιμοποιείται εγκεκριμένο φύλλο καταγραφής	1	0	1
Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης	74	31	105
Υπέρβαση ημερήσιου χρόνου οδήγησης	58	19	77
Χρήση άλλης κάρτας ταχογράφου από αυτή του οδηγού	4	2	6
Δεν είναι γραμμένες οι ενδείξεις στα πλαϊνά του αυτοκινήτου	4	0	4
Δεν έχει ανανεωθεί η άδεια κυκλοφορίας	1	1	2
Κακή φόρτωση	1	1	2
Δεν είναι εφοδιασμένο με κάρτα ελέγχου καυσαερίων	71	20	91
Δεν έχει περάσει ΚΤΕΟ	76	26	102
Οδήγηση με ληγμένο δίπλωμα	8	8	16

Μεταφορά άλλων προϊόντων από τα επιτρεπόμενα	4	4	8
Μεταφορά περισσότερων ατόμων Από τα Επιτρεπόμενα	15	5	20
Παράνομη Σύζευξη	5	2	7
Δεν έχει γίνει πρόσληψη του οδηγού	8	0	8
Υπέρβαρο όχημα	9	2	11
Επέμβαση στη συσκευή ταχογράφου	0	1	1
Ασυμφωνία με την επίσημη στις έγγραφες του ταχογράφου	1	3	4
Κακή λειτουργία της συσκευής ταχογράφου	10	1	11
Έλλειψη ημερήσιας ανάπαυσης του οδηγού	2	0	2
Χρήση δίσκου ταχογράφου για περισσότερες από 24 ώρες	1	0	1
Κυκλοφορία οχήματος που δεν έχει ταξινομηθεί	1	0	1
Αλλαγή των κυρίων χαρακτηριστικών του οχήματος	1	1	2
Αλλαγή κατηγορίας μεταφοράς οχήματος	1	0	1
Οδήγηση από οδηγό που δεν κατείχε δίπλωμα	4	0	4
Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς συνοδευτικά έγγραφα	2	2	4
Οδήγηση από οδηγό που δεν κατείχε δίπλωμα ADR	1	0	1
Μη ισχύουσα κοινοτική άδεια	0	1	1
Δεν έχει αναγραφεί η ημερομηνία στο φύλλο καταγραφής του ταχογράφου	1	0	1
Ληγμένη κάρτα οδηγού για ψηφιακό ταχογράφο	1	0	1
Δεν αναγράφεται ο τόπος έναρξης και προορισμού στο φύλλο καταγραφής	5	1	6
Περισσότερες από μια παραβάσεις στο ίδιο όχημα	43	25	68
Σύνολο	808	294	1102

Αναλογικά παρατηρείται ο ίδιος αριθμός ειδών παραβάσεων το απόγευμα και το πρωί εκτός των παρακάτω ειδών:

- Περισσότερες από μια παραβάσεις στο ίδιο όχημα.
- Αδυναμία προσκόμισης φύλλων ή εκτυπωμάτων ταχογράφου των προηγούμενων 28 ημερών.
- Ασυμφωνία με την επίσημη στις έγγραφες του ταχογράφου.
- Κακή λειτουργία της συσκευής ταχογράφου.

Συσχέτιση της χρήσης και υπολοίπων μεταβλητών

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα αποτελέσματα του ελέγχου Chi-Square μεταξύ της χρήσης (Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης και Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης) και των υπολοίπων μεταβλητών:

Πίνακας 8: Έλεγχος συσχέτισης χρήσης και υπολοίπων μεταβλητών

	Προέλευση	Κατηγορία οχήματος	Κατηγορία παράβασης	Είδος παράβασης
Χρήση	p<0,05	p<0,05	p<0,05	p<0,05

Στις στατιστικά σημαντικές συσχετίσεις προέκυψαν τα παρακάτω αποτελέσματα:

Πίνακας 9: Έλεγχος συσχέτισης χρήσης και προέλευσης

		Προέλευση			Σύνολο
		Ελληνικό Φορτηγό	Φορτηγό Κράτους Μέλους Ε.Ε.	Φορτηγό Τρίτης Χώρας	
Χρήση	Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης	508	0	0	508
	Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης	432	140	22	594
Σύνολο		940	140	22	1102

Δεν υπάρχουν καταγεγραμμένοι έλεγχοι σε Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης των κρατών-μελών Ε.Ε. και τρίτων χωρών, καθώς οι μεταφορές με φορτηγά από αυτές τις χώρες πραγματοποιούνται στη συντριπτική πλειοψηφία τους από φορτηγά δημόσιας χρήσης.

Πίνακας 10: Έλεγχος συσχέτισης χρήσης και κατηγορίας

		Κατηγορία				Σύνολο
		Φορτηγό με Μέγιστη Μάζα έως και 3,5 tn	Φορτηγό με Μέγιστη Μάζα από 3,5 έως και 12 tn	Φορτηγό ή συνδυασμός Οχημάτων με Μέγιστη Μάζα μεγαλύτερη από 12 tn	Ρυμουλκούμενο ή επικαθήμενο όχημα	
Χρήση	Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης	21	21	465	0	507
	Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης	0	27	463	101	591
Total		21	48	928	101	1098

Δεν καταγράφονται οι παραβάσεις σε ρυμουλκούμενα ή επικαθήμενα ιδιωτικής χρήσης διότι ο αριθμός κυκλοφορία είναι ενιαίος για όλο το όχημα.

Πίνακας 11: Έλεγχος συσχέτισης χρήσης και κατηγορία παράβασης

		Χρήση		Σύνολο
		Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης	Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης	
Κατηγορία παράβασης	Παράβαση Ν. 3446/2006	250	70	320
	Παράβαση Οδικού Τεχνικού Ελέγχου	68	257	325
	Παράβαση Διατάξεων Ταχογράφου και Ωραρίου	176	251	427
	Συνδυασμός Παραβάσεων 1 και 2	6	5	11
	Συνδυασμός Παραβάσεων 1 και 3	4	7	11
	Συνδυασμός Παραβάσεων 2 και 3	3	4	7

	Συνδυασμός Παραβάσεων 1, 2 και 3	1	0	1
	Σύνολο	508	594	1102

Παρατηρούνται διαφορετικές παραβάσεις (Παράβαση Ν. 3446/2006, Παράβαση Οδικού Τεχνικού Ελέγχου, Παράβαση Διατάξεων Ταχογράφου και Ωραρίου) στα Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης και Δημόσιας Χρήσης.

Πίνακας 12: Έλεγχος συσχέτισης χρήσης και είδους παράβασης

	Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης	Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης	Σύνολο
Φθορές στα ελαστικά	60	229	289
Σπασμένα φώτα	1	22	23
Φθορές στο αμάξωμα	1	0	1
Σπασμένος υαλοπίνακας (παρμπρίζ)	3	5	8
Χαλασμένη συσκευή ταχογράφου	4	3	7
Φθορές στην ανάρτηση	0	1	1
Αδυναμία προσκόμισης φύλλων ή εκτυπωμάτων ταχογράφου των προηγούμενων 28 ημερών	28	41	69
Αδυναμία εκτύπωσης ενδείξεων ταχογράφου	3	10	13
Λείπει η ένδειξη έναρξης του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	14	9	23
Λείπει η ένδειξη τέλους του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	41	52	93
Δεν είναι γραμμένο το όνομα του στο φύλλο καταγραφής	4	2	6
Δεν χρησιμοποιείται εγκεκριμένο φύλλο καταγραφής	0	1	1
Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης	43	62	105
Υπέρβαση ημερήσιου χρόνου οδήγησης	25	52	77
Χρήση άλλης κάρτας ταχογράφου από αυτή του οδηγού	3	3	6
Δεν είναι γραμμένες οι ενδείξεις στα πλαϊνά του αυτοκινήτου	4	0	4
Δεν έχει ανανεωθεί η άδεια κυκλοφορίας	2	0	2
Κακή φόρτωση	0	2	2
Δεν είναι εφοδιασμένο με κάρτα ελέγχου καυσαερίων	71	20	91
Δεν έχει περάσει ΚΤΕΟ	84	18	102
Οδήγηση με ληγμένο δίπλωμα	14	2	16
Μεταφορά άλλων προϊόντων από τα επιτρεπόμενα	7	1	8
Μεταφορά περισσότερων ατόμων Από τα Επιτρεπόμενα	18	2	20
Παράνομη Σύζευξη	0	7	7
Δεν έχει γίνει πρόσληψη του οδηγού	8	0	8
Υπέρβαρο όχημα	6	5	11
Επέμβαση στη συσκευή ταχογράφου	0	1	1
Ασυμφωνία με την επίσημη στις έγγραφες του ταχογράφου	1	3	4
Κακή λειτουργία της συσκευής ταχογράφου	8	3	11
Έλλειψη ημερήσιας ανάπαυσης του οδηγού	1	1	2

Χρήση δίσκου ταχογράφου για περισσότερες από 24 ώρες	1	0	1
Κυκλοφορία οχήματος που δεν έχει ταξινομηθεί	0	1	1
Αλλαγή των κυρίων χαρακτηριστικών του οχήματος	2	0	2
Αλλαγή κατηγορίας μεταφοράς οχήματος	0	1	1
Οδήγηση από οδηγό που δεν κατείχε δίπλωμα	3	1	4
Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς συνοδευτικά έγγραφα	3	1	4
Οδήγηση από οδηγό που δεν κατείχε δίπλωμα ADR	0	1	1
Μη ισχύουσα κοινοτική άδεια	0	1	1
Δεν έχει αναγραφεί η ημερομηνία στο φύλλο καταγραφής του ταχογράφου	0	1	1
Ληγμένη κάρτα οδηγού για ψηφιακό ταχογράφο	0	1	1
Δεν αναγράφεται ο τόπος έναρξης και προορισμού στο φύλλο καταγραφής	4	2	6
Περισσότερες από μια παραβάσεις στο ίδιο όχημα	41	27	68
Σύνολο	508	594	1102

Παρατηρούνται διαφορετικές παραβάσεις (Παράβαση Ν. 3446/2006, Παράβαση Οδικού Τεχνικού Ελέγχου, Παράβαση Διατάξεων Ταχογράφου και Ωραρίου) στα Φορτηγά Ιδιωτικής και Δημόσια Χρήσης.

Συμπεράσματα - Προτάσεις

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Στα έτη 2013 και 2014 η πλειοψηφία των προστίμων αφορούν παραβάσεις του Ν. 3446/2006 όπου το ύψος των προστίμων είναι μεγαλύτερο. Τον επόμενο χρόνο μειώθηκε ο αριθμός των παραβάσεων του ανωτέρω νόμου λόγω συμμόρφωσης των εταιρειών και ιδιοκτητών φορτηγών κυρίως δημοσίας χρήσης. Εκτιμάται ότι σημαντικό ρόλο αποτέλεσε το ύψος των προστίμων.
- Τα είδη παραβάσεων συσχετίζονται και με την οικονομική κρίση. Ειδικότερα, λόγω της κρίσης οι εταιρείες αποφεύγουν να προσλαμβάνουν και δεύτερο οδηγό για το ίδιο το όχημα και πιέζουν το μοναδικό οδηγό να εργαστεί χωρίς διαλείμματα υπερβαίνοντας το νόμιμο χρόνο (9 ώρες σε ημερήσια βάση και 10 ώρες δύο φορές την εβδομάδα με την προϋπόθεση να μην υπερβαίνει τις 90 ώρες σε χρονικό διάστημα 2 εβδομάδων και την πραγματοποίηση 48ωρης συνεχούς ανάπαυσης).

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, εκτιμάται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο στο δρόμο με ενεργοποίηση σε όλες τις περιφέρειες της χώρας των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου (ΜΚΕ), που θα αποτελέσουν την «ραχοκοκαλιά» του συστήματος ελέγχου στο δρόμο με σκοπό τον έλεγχο των επαγγελματικών οχημάτων (και όχι μόνο των φορτηγών) Ελληνικών και ξένων.

Επισημαίνεται ότι ο τεχνικός εξοπλισμός των ελεγκτικών μηχανισμών είναι ανύπαρκτος, με συνέπεια οι «ελάχιστοι» έλεγχοι που διενεργούνται να μην είναι τόσο αποτελεσματικοί όσο θα έπρεπε. Είναι ιδιαίτερα

κρίσιμο να εξοπλιστούν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί με τον απαραίτητο εξοπλισμό.

Ειδικότερα, στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων (μεταφορές καυσίμων, κλπ.) πρέπει να τηρηθούν οι αυστηροί κανόνες (με δεδομένο ότι οι συνέπειες τυχόν τέτοιου τροχαίου συμβάντος είναι τεράστιες), όπως και η προσπάθεια για την καθιέρωση ασφαλών διαδρομών. Επισημαίνεται ότι είναι ουσιαστική η έλλειψη σταθμών ελέγχου (παρά την οδό), που παρότι είναι υποχρεωτικοί, η χώρα μας δεν «ανταποκρίνεται».

Βιβλιογραφία

- Boylaud, O., and Nicoletti, G., 2001, "Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)," Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://www.oecd.org/eco/outlook/2732085.pdf>, [Πρόσβαση 16 10 2015]
- Hilal, N., 2008, "Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport", *Sociologie du Travail*, Volume 50, Supplement 1, 12, 19-29
- Νανιόπουλος, Α., 1988, «Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα», Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Νανιόπουλος, Α., 2009, Οργάνωση- Διαχείριση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, Σημειώσεις Μαθήματος «Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Εμπορευματικών Μεταφορών». Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης