

*ΑΠΟΤΡΕΠΤΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ:  
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΑΝΔΡΕΑ ΚΑΠΑΡΔΗ*

*«Όταν, καθισμένοι στην πολυθρόνα του σπιτιού μας,  
ακούμε ότι έγινε κάποιο δυστύχημα, αυτό πάντα μας φαίνεται πολύ μακρινό, δεν μας αγγίζει»*

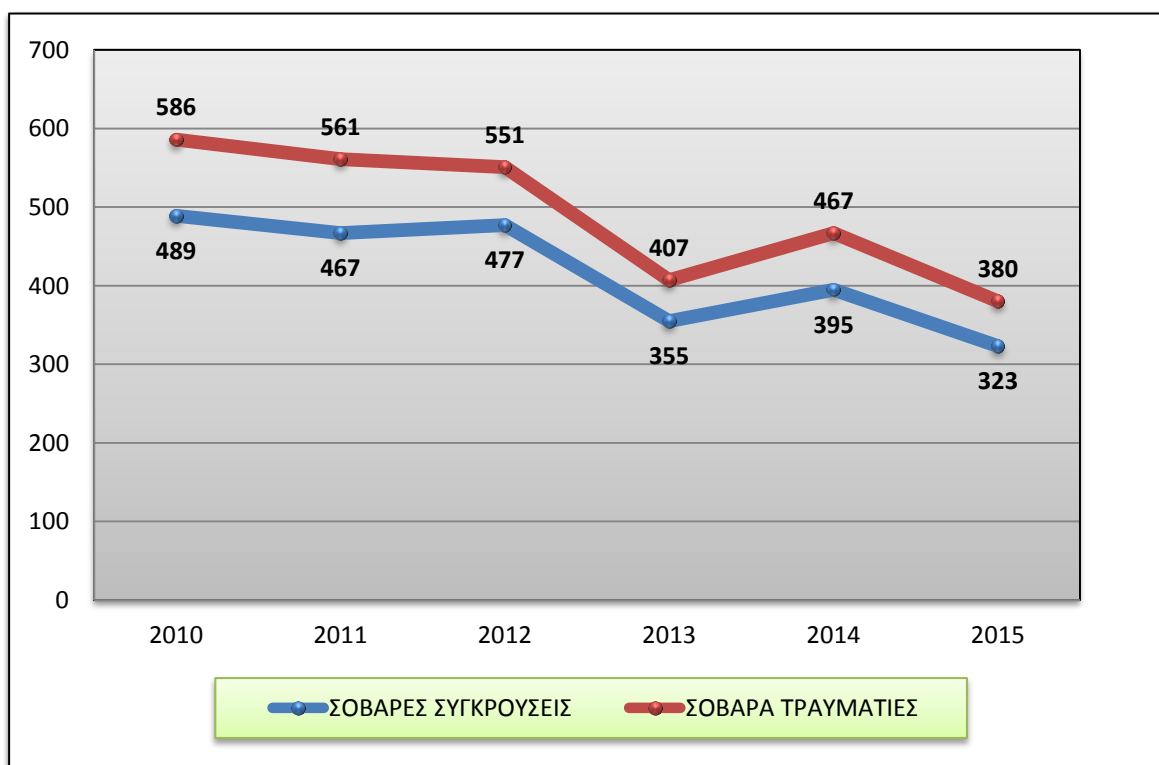
(Θέμις Σπανού, 2016, *Εκατόν Έντεκα Μέρες στην Εντατική*)

## ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΚΥΠΡΟ

Οι οδικές συγκρούσεις, οι τραυματίες και οι νεκροί στην άσφαλτο παραμένουν μία μάστιγα στην Ευρώπη και παγκόσμια. Ο αριθμός των οδικών συγκρούσεων και των νεκρών στη Κύπρο έχει μειωθεί διαχρονικά αλλά έχει αυξηθεί τόσο ο αριθμός των θανάτων σε αναλογία 1000 δυστυχημάτων όσο και σε αναλογία 1000 θυμάτων. Με κριτήριο τους οδικούς θανάτους σε αναλογία ενός εκατομμυρίου του πληθυσμού, το 2014 η Κύπρος ήταν 12<sup>η</sup> μεταξύ των 28 χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ η Ελλάδα ήταν από τις χειρότερες στη 22<sup>η</sup> θέση.

Στη Κύπρο έχει γίνει πρόοδος στην αντιμετώπιση του κοινωνιο-νομικού φαινομένου των οδικών συγκρούσεων και ο αριθμός τους ως ποσοστό του πληθυσμού έχει μειωθεί σημαντικά. Όμως παραμένει συγκριτικά ψηλός ο αριθμός των νεκρών σε οδικές συγκρούσεις (Βλ. Γραφική Παράσταση-1). Ακόμη και μία ανθρώπινη ζωή να σωθεί πρέπει να είναι αυτοσκοπός.

**Γραφική Παράσταση-1 :** Σοβαρές οδικές τροχαίες συγκρούσεις και τραυματίες



Οι εισηγήσεις που γίνονται στην Έκθεση για την θέσπιση αυστηρότερων ποινών με σκοπό την αποτροπή των οδικών δυστυχημάτων θα ήσαν ελλιπείς αν δεν βασίζονταν σε ικανοποιητική γνώση των γενεσιουργών παραγόντων του φαινομένου. Το θέμα των γενεσιουργών παραγόντων των οδικών συγκρούσεων στη Κύπρο εξετάστηκε αξιοποιώντας (α) τα πορίσματα προσφάτων μελετών της Αστυνομίας Κύπρου, (β) τα πορίσματα εξειδικευμένων Κυπριακών πανεπιστημιακών μελετών για τις οδικές συγκρούσεις και (γ) τα πορίσματα συναφών εξειδικευμένων ερευνητικών κέντρων στο εξωτερικό.

Βέβαια, το γεγονός ότι η συζήτηση επικεντρώνεται συνήθως στις σοβαρές και στις θανατηφόρες τροχαίες οδικές συγκρούσεις δεν πρέπει να μας κάνει να παραγνωρίζουμε το γεγονός ότι οι συνέπειες μίας φαινομενικά όχι τόσο σοβαρής παραβίασης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όπως η παράνομη στάθμευση ή η εγκατάλειψη ενός οχήματος μπορεί, κάτω από ορισμένες συνθήκες, εύκολα να είναι η πρόκληση μιας σοβαρής ή ακόμη και θανατηφόρας οδικής σύγκρουσης. Ποια, όμως, τα θύματα των οδικών συγκρούσεων στη Κύπρο;

## **ΘΥΜΑΤΑ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ**

Αξιοποιώντας στατιστικά στοιχεία για την περίοδο 1982-2014, σύμφωνα με την Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου:

- ο αριθμός των οδικών δυστυχημάτων μειώθηκε σημαντικά διαχρονικά την περίοδο 1982-2014- ήταν 7,262 (1982), και 1,153 (2014).
- την ίδια περίοδο, η αναλογία οδικών δυστυχημάτων σε 1000 κατοίκους επίσης μειώθηκε πολύ σημαντικά- ήταν 13.9 (1982) και 1.3 (2014).
- όμως, ο αριθμός των θανάτων σε οδικά δυστυχήματα σε αναλογία 1000 δυστυχημάτων αυξήθηκε σημαντικά κατά την περίοδο 1982-2014- ήταν 12.8 (1982), 13.2 (1992), 25.1 (2002), 34 (2012) και 39 (2014).
- επίσης, ο αριθμός των θανάτων σε οδικά δυστυχήματα σε αναλογία 1000 θυμάτων επίσης αυξήθηκε σημαντικά κατά την περίοδο 1982-2014- ήταν 21.9 (1982) και 40.4 (2014).

**Πού συμβαίνουν οι οδικές συγκρούσεις;** Σύμφωνα με την Στατιστική Έκθεση Οδικών Τροχαίων Συγκρούσεων για την περίοδο 2010 – 2014 του Γραφείου Ανάλυσης & Στατιστικής (2015) του Αρχηγείου Αστυνομίας Κύπρου, Παγκύπρια, 82% των εν λόγω συγκρούσεων προκλήθηκαν σε κατοικημένες περιοχές (57% εντός πόλεων), 38% προκλήθηκαν στο δευτερεύον οδικό δίκτυο και 5% προκλήθηκαν σε αυτοκινητόδρομους. Το 2015, τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 61%, 35% και 4%, δείχνοντας κάποια αύξηση στις συγκρούσεις στο αστικό οδικό δίκτυο.

**Ποια τα θύματα σοβαρών και θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων;** Ο κίνδυνος να καταλήξει κάποιος/α θύμα οδικής σύγκρουσης δεν είναι ο ίδιος για όλους τους πεζούς και οδηγούς οχημάτων. Την 11-ετή περίοδο 2004-2014 υπήρχαν 22,285 οδικά δυστυχήματα με 21,615 θύματα. Επίσης, από τα 21,615 δυστυχήματα με θύματα, 775 (28%) ήταν θανατηφόρα στα οποία υπήρχαν 818 νεκροί. Πιο αναλυτικά:

- Τους 20,797 τραυματίες αποτελούσαν 13,636 ( 65.5%%) οδηγοί ή επιβάτες αυτοκινήτων, 2,795 (13.4%) οδηγοί ή επιβάτες μοτοσικλετών, 2,086 πεζοί (10 %), 1911 ( 9%) οδηγοί ή επιβάτες μοτοποδηλάτων και 368 (1.7% ) οδηγοί η επιβάτες ποδηλάτων. Με την εξαίρεση των οδηγών και επιβατών αυτοκινήτων, το ποσοστό τραυματιών μεταξύ των υπολοίπων κατηγοριών είναι δυσανάλογα ψηλό. Συγκριτικά, σύμφωνα με το European Transport Safety Council/ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Οδική Ασφάλεια, περίπου 138,400 πεζοί και ποδηλάτες έχασαν την ζωή τους στους δρόμους της Ευρώπης την περίοδο 2001-2013. Την ίδια περίοδο στην Ευρώπη οι πεζοί αποτελούσαν το 21% και οι ποδηλάτες το 8% των νεκρών από οδικές συγκρούσεις .

- Τους 818 νεκρούς αποτελούσαν 397 (48.5%%) οδηγοί ή επιβάτες αυτοκινήτων, 180 (22%) οδηγοί ή επιβάτες μοτοσικλετών, 156 (19% ) πεζοί, 63 (7.7%) οδηγοί ή επιβάτες μοτοποδηλάτων και 21 (2.5% ) οδηγοί η επιβάτες ποδηλάτων. Βλέπουμε ότι, ενώ οι μοτοσικλέτες αποτελούσαν το 4.5% όλων το οχημάτων, είναι δυσανάλογα ψηλό (σχεδόν πενταπλάσιο) το ποσοστό των νεκρών μεταξύ των οδηγών ή επιβατών μοτοσικλετών. Επίσης, δυσανάλογο (τριπλάσιο) είναι το ποσοστό οδηγών ή επιβατών μοτοποδηλάτων αφού τα μοτοποδήλατα αποτελούσαν το 2.5% των οχημάτων. Το ποσοστό των πεζών μεταξύ των νεκρών ήταν 20.5% στη Λευκωσία αλλά 15 % στη Πάφο. Από τους 16 νεκρούς πεζούς το 2015 οι 11 (69%) ήταν ηλικίας 60+ ετών.

Όσο αφορά στα δημογραφικά χαρακτηριστικά των θυμάτων, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Γραφείου Στατιστικής και Ανάλυσης του Αρχηγείου Αστυνομίας, από τις 6,348 θύματα την 5-ετία 2011-2015 η πλειοψηφία (67%) ήταν άνδρες και 33% γυναίκες, 75% Κύπριοι και 25% μη Κύπριοι ενώ το ποσοστό θυμάτων ανά ηλικιακή ομάδα ήταν 25-39 ετών (31%), 15-24 ετών (29%), 40-59 ετών (22%), 60+ ετών (14%) και 0-14 ετών (5%). Δυστυχώς, επειδή μόνο συχνότητες (%) παρέχουν τα διαθέσιμα επίσημα στατιστικά στοιχεία της αστυνομίας και της Στατιστικής Υπηρεσίας, δεν δείχνουν τις στατιστικές συσχετίσεις μεταξύ των διαφόρων χαρακτηριστικών. Έτσι, δεν γνωρίζουμε πόσοι από κάθε φύλο και ηλικιακή ομάδα κλπ ήταν οδηγοί, συνεπιβάτες, πεζοί κλπ. Τα περισσότερα θύματα είναι ηλικίας 15-40 ετών αλλά οι δύο ομάδες υψηλού κινδύνου που ξεχωρίζουν ηλικιακά είναι άτομα 15-24 ετών και 60+. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 2015 που υπήρχαν 57 νεκροί, σχεδόν το ένα τρίτο (31.5%) ήταν ηλικίας 60+ ετών. Την περίοδο 2006-2015 στη επαρχία Λάρνακος, 34% των νεκρών και 33% των σοβαρά τραυματιών ήταν ηλικίας 15-24 ετών ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά την ίδια περίοδο στην επαρχία Πάφου ήταν 24% και 30% ενώ στη επαρχία Λευκωσίας την περίοδο 2011-2015 ήταν 28% και 23% αντίστοιχα. Τα θύματα ηλικίας 60+ αποτελούσαν το 17% των νεκρών στην επαρχία Πάφου ενώ το ποσοστό στην επαρχίες Λάρνακας και Πάφου ήταν 17% και 18% αντίστοιχα.

Εδώ και λίγα χρόνια η Κύπρος είναι μία πολυπολιτισμική κοινωνία και μία ομάδα υψηλού κινδύνου που διαφαίνεται μέσα από τα στατιστικά στοιχεία του Τμήματος τροχαίας του Αρχηγείου Αστυνομίας είναι οι αλλοδαποί οι οποίοι αποτελούσαν κατά μέσο όρο το 30% των νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις την περίοδο 2010-2014 ενώ το 2015 ήταν 28%, ποσοστά που φαίνεται είναι δυσανάλογα ψηλά δεδομένου ότι οι αλλοδαποί (δηλαδή ξένοι υπήκοοι) αποτελούν το 18% του πληθυσμού στις ελεύθερες περιοχές της Κυπριακής Δημοκρατίας (Στατιστική Υπηρεσία, 2014, Δημογραφική Έκθεση). Σε βάθος γνώση των γενεσιουργών παραγόντων των οδικών συγκρούσεων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνουν εισηγήσεις για βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου που τις διέπει.

## ΓΕΝΕΣΙΟΥΡΓΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Όσο αφορά στις αιτίες των οδικών συγκρούσεων, σημειωτέον ότι το συμπέρασμα ποίος παράγοντας έχει προκαλέσει ένα δυστύχημα είναι η ευθύνη του/της αστυνομικού εξεταστή στη σκηνή του δυστυχήματος που επιλέγει μία μόνο, την κυριότερη αιτία, και την καταγράφει. Θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι σοφότερο θα ήταν να επιλέγεται περισσότερο από μία αιτία με σειρά προτεραιότητας όταν αυτό ισχύει.

Με βάση στατιστικά στοιχεία παγκύπρια, σύμφωνα με τη μελέτη της Αστυνομίας Κύπρου (2015), πρώτη αιτία πρόκλησης των θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ (27%), ακολουθεί η απρόσεκτη οδήγηση/απόσπαση προσοχής (23%), η παράλειψη τήρησης της αριστερής πλευράς (14%), η ταχύτητα (13%), απρόσεκτη διασταύρωση από πεζό (8.5%), οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών (8.5%) και στροφή δεξιά χωρίς προσοχή (0.5%)(σελ.3). Είναι ανησυχητικό ότι την περίοδο 2010-2014 κατά μέσο όρο 57% των νεκρών οδηγών και επιβατών μοτοσυκλέτας δεν φορούσαν προστατευτικό κράνος ενώ 64% των νεκρών οδηγών και επιβατών οχημάτων δεν έφεραν ζώνη ασφάλειας.

### **Πορίσματα εξειδικευμένων πανεπιστημιακών μελετών για τις οδικές συγκρούσεις στη Κύπρο**

**Μελέτη 1<sup>η</sup>:** Στο πλαίσιο της Δράσης ΥΓΕΙΑ 1104 χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Προώθησης Έρευνας μελέτη που διεξήχθηκε την περίοδο 09/2005-12/2008 και επικεντρώθηκε στους ψυχοκοινωνικούς παράγοντες που προβλέπουν την εμπλοκή σε σοβαρά οδικά δυστυχήματα και σε εισηγήσεις για πρόληψη τους, αξιοποιώντας αρχειακό υλικό από φακέλους δυστυχημάτων (822 σοβαρά και θανατηφόρα δυστυχήματα από όλες τις επαρχίες της ελεύθερης Κύπρου, το οποία συνέβησαν 1998-2007).

Το έργο ‘ΤΡΟΧΑΙΑ’ κατέληξε σε συντομία στα ακόλουθα συμπεράσματα. Στα τροχαία δυστυχήματα στην Κύπρο εμπλέκονται κυρίως νέοι οδηγοί και οι άνδρες. Η ανάλυση των περιβαλλοντικών και καταστασιακών παραγόντων που επικρατούσαν την στιγμή πρόκλησης του τροχαίου έδειξαν ότι η μέγιστη πλειοψηφία των σοβαρών και θανατηφόρων τροχαίων συγκρούσεων συμβαίνουν σε κατοικημένες περιοχές, σε ασφαλτοστρωμένους δρόμους με όριο ταχύτητας 50km/h, εμπλέκουν σαλόνι αυτοκίνητα, συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της ημέρας, σε ίσιους, ευθείς και ξηρούς δρόμους, με ηλιόλουστο καιρό.

Η μελέτη έδειξε επίσης ότι η προσωπικότητα (ο παρορμητισμός, ο νευρωτισμός και η ευαισθησία στην αμοιβή) σχετίζεται σημαντικά με τις επικίνδυνες συμπεριφορές ενός οδηγού ενώ προστατευτικά λειτουργούν η προσήνεια, η ευσυνειδησία, η ικανότητα και μεθοδικότητα. Επίσης, η μελέτη τεκμηρίωσε ότι η προσωπικότητα προβλέπει επίσης και τη χρήση αλκοόλ. Η οδήγηση υπό τη επήρεια αλκοόλ σχετίζεται κυρίως με τον παρορμητισμό και την ευαισθησία κυρίως στην αμοιβή αλλά και στην τιμωρία. Αυτό το απρόσμενο αποτέλεσμα επιβεβαιώνει το πόρισμα ερευνών διεθνώς ότι οι άνθρωποι καταναλώνουν αλκοόλ για 2 λόγους – είτε γιατί τους προσφέρει αμοιβές (καλή διάθεση, μειωμένες αναστολές) είτε γιατί μειώνει αρνητικά συναισθήματα όπως το άγχος και το φόβο που είναι αυξημένα στα άτομα με ευαισθησία στην τιμωρία. Προστατευτικά για τη χρήση αλκοόλ φαίνεται να λειτουργούν η ευσυνειδησία, η ικανότητα και η μεθοδικότητα.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι τα αίτια περιλαμβάνουν κυρίως την ανθρώπινη συμπεριφορά, τη χρήση αλκοόλ, τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και την επικίνδυνη οδήγηση. Προγράμματα παρέμβασης μπορούν να τους εκπαιδεύσουν στην ορθή εκτίμηση κινδύνων. Επίσης σημαντικό είναι να τονιστούν οι προσωπικές συνέπειες από ένα τροχαίο και να αυξηθεί το μέγεθος και η ένταση των ποινών. Η έρευνα εντόπισε επίσης ότι πολύ κρίσιμος χρόνος είναι το πρώτο έτος μετά την απόκτηση άδειας οδήγησης αλλά για νεαρούς άρρενες τα κρίσιμα χρόνια συνεχίζουν να είναι τα πρώτα 3 μετά απόκτηση άδειας οδηγού. Όπως έχει τεκμηριωθεί επανειλημμένα και από ερευνητές σε διάφορες χώρες διεθνώς, οι Κύπριοι οδηγοί νεαροί ηλικίας 18-25 και κυρίως 18-21ετών είναι η κύρια ομάδα πολύ υψηλού κινδύνου και είναι πιο πιθανοί να εμπλακούν σε δυστύχημα:

(1) Λόγω παραβίασης του ορίου ταχύτητας, (2) λόγω απώλειας ελέγχου, (3) κυρίως κατά τις νυχτερινές ώρες, (4) κατά το προσπέρασμα και (5) κατά την οδήγηση σε στροφές.

#### **ΛΙΟΤΙ:**

(1) Οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλης πάνω από το επιτρεπτό όριο ταχύτητας, (2) Είναι άπειροι, (3) Είναι υπερβολικά βέβαιοι για τον εαυτό τους, (4) Οδηγούν επικίνδυνα, υπερβαίνοντας το όριο της επιτρεπτής ταχύτητας ασχέτως της κατηγορίας δρόμου, (5) Χρειάζονται περισσότερο χρόνο από ένα έμπειρο οδηγό να αντιληφθούν, εκτιμήσουν και αντιδράσουν σε ένα κίνδυνο και (6) Επηρεάζονται δυσμενώς όταν μεταφέρουν φίλους.

Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι, σύμφωνα με την ίδια μελέτη, καθώς τα δύο φύλα πετυχαίνουν κοινωνικό-οικονομική ισότητα, νεαρές γυναίκες οδηγοί συμπεριφέρονται πίσω από το τιμόνι όλο και περισσότερο όπως νεαροί άρρενες οδηγοί. Τέλος, η μελέτη έδειξε την ανάγκη διαφοροποίησης όσο αφορά στο προφίλ του οδηγού υψηλού κινδύνου

**Μελέτη-2:** Η 2<sup>η</sup> Κυπριακή πανεπιστημιακή μελέτη χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Προώθησης Έρευνας μέσα στο πλαίσιο της Δέσμης προγραμμάτων του ΙΠΕ 2009-2010 (ΔΡΑΣΗ: Κοινωνία, Θεματική Ενότητα 'Σύγχρονα Κοινωνικά Φαινόμενα' και με συνολική επισχορήγηση 72,448 ευρώ (με αριθμό πρωτοκόλλου έργου: ΚΟΙΝΩ/0609/BIE/13). Η Διάρκεια έργου ήταν 24 μήνες (02/01/2012-01/01/2014) και αφορούσε μία «Ολιστική προσέγγιση του προβλήματος της αναποτελεσματικής αντιμετώπισης του φαινομένου των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο και εισηγήσεις για διορθωτικά μέτρα πολιτικής».

Όσο αφορά στα κύρια ερευνητικά αποτελέσματα, με βάση την ανάλυση και αξιολόγηση όλου του ερευνητικού υλικού της μελέτης, καθορίστηκαν ως οδηγοί υψηλού κινδύνου οι εξής κατηγορίες: νεαροί οδηγοί, χρήστες εξαρτησιογόνων ουσιών, μοτοσικλετιστές, ποδηλάτες, ηλικιωμένοι, ανήλικοι και αλλοδαποί οδηγοί

Όσο αφορά οδηγούς υψηλού κινδύνου πιο αναλυτικά, η μελέτη τεκμηρίωσε την ύπαρξη συστηματικών παραβατών του ΚΟΚ οι οποίοι πρέπει να διαφοροποιηθούν από τους υπόλοιπους και να αντιμετωπίζονται πολύ αυστηρά διότι δεν επηρεάζονται εύκολα από μικρές ήπιες ποινές που δεν έχουν άμεσο αποτέλεσμα.

Στην συνέχεια η προσοχή στρέφεται στην έννοια της 'αποτροπής'/ 'αποθάρρυνσης' στην εγκληματολογία και ποινολογία σήμερα πριν εξεταστεί υφιστάμενη νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου και πρωτόδικων Δικαστηρίων καθώς και υφιστάμενα μέτρα και ποινές αριθμού χωρών

## Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΤΡΟΠΗΣ

Η βασική έννοια του ρήματος ‘αποτρέπω’ είναι ότι εκφοβίζω κάποιον από του να κάνει κάτι θυμίζοντας του τις συνέπειες μιας τέτοιας πράξης. Σύμφωνα με τους παγκόσμια γνωστούς ποινολόγους (α) τέως Καθηγητή του Πανεπιστημίου του Cambridge Nigel Walker και (β) Andrew Ashworth, Επίτιμο καθηγητή του Oxford University, ξεχωρίζουμε (i) την ατομική (στοχεύει το συλληφθέντα/καταδικασθέντα) και (ii) την γενική αποτροπή (δηλαδή δημοσιοποιώντας την τιμωρία κάποιου, θυμίζουμε τις δυσάρεστες συνέπειες που θα ακολουθήσουν την διάπραξη του συγκεκριμένου ποινικού αδικήματος σε άλλους που πιθανό να σκέφτονται να διαπράξουν το ίδιο ποινικό αδίκημα). Επίσης, τα δύο βασικά στοιχεία που συνθέτουν την αποτροπή είναι (α) η αυστηρότητα της ποινής που επιβάλλεται και όχι αυτή που προβλέπεται και (β) η αντίληψη που έχει κάποιος για την πιθανότητα να εντοπιστεί η παρανομία του και η πιθανή ποινή που θα του επιβληθεί. Τέλος, εμπειρικές μελέτες έχουν τεκμηριώσει ότι είναι ο συνδυασμός της αυστηρότητας της ποινής με μία αρκετά ψηλή πιθανότητα εντοπισμού και τιμωρίας του αδικοπραγούντος που πετυχαίνει καλύτερα το σκοπό της αποτροπής και ότι, επίσης, είναι σημαντικό η αρκετά-αυστηρή τιμωρία να είναι πολύ κοντά χρονικά στο ποινικό αδίκημα (Βλ. Walker, 1980, Tomaino & Kapardis, 2004, Ashworth, 2015).

Όπως έχει τονιστεί και από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Οδική Ασφάλεια, ο βασικός σκοπός της εφαρμογής του Οδικού Κώδικα είναι η οδική ασφάλεια η οποία επιτυγχάνεται με την αποθάρρυνση των οδηγών από του να παρανομούν και να προκαλούν συγκρούσεις, τραυματίες και νεκρούς. Έτσι, οι ενέργειες της αστυνομίας θα πρέπει να εξυπηρετούν τον σκοπό της αποθάρρυνσης τέτοιων οδηγών οι οποίοι πρέπει να πιστεύουν ότι αν παρανομήσουν υπάρχει πολύ μεγάλη πιθανότητα να εντοπιστούν και να τιμωρηθούν άμεσα πολύ αυστηρά. Αυτό επιτυγχάνεται με την αρκετά αισθητή παρουσία της αστυνομίας σε συνδυασμό με κάμερες φωτοεπισήμανσης που έχουν ως αποτέλεσμα την εμπέδωση τέτοιας αντίληψης ώστε να συμπεριφέρονται ανάλογα όταν οδηγούν.

### **Η αποτρεπτικότητα των υφισταμένων ποινών με βάση την νομολογία**

Η νομολογία των Κυπριακών Δικαστηρίων έχει από πολύ νωρίς αναγνωρίσει την σοβαρότητα αδικημάτων που αφορούν παραβάσεις των διατάξεων των νόμων και κανονισμών της τροχαίας και την ανάγκη επιβολής αποτρεπτικών ποινών.

Εύλογο, όμως, είναι το ερώτημα τί ποινές επιβάλουν τα Δικαστήρια στη Κύπρο για τροχαία αδικήματα; Με βάση τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα επίσημα στατιστικά στοιχεία από την Στατιστική Υπηρεσία, το 2014 από τους 28, 962 που καταδικάστηκαν ή παραδέχτηκαν ενοχή για τροχαία αδικήματα, 98% τιμωρήθηκαν με πρόστιμο, κηδεμονευτικό διάταγμα 0.03%, φυλάκιση με αναστολή 13 (0.03%), φυλάκιση 22 (0.06%) και, τέλος, 1.4% με δέσμευση με εγγύηση ή άλλο τρόπο μεταχείρισης. Επίσης, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, τα Δικαστήρια το 2014 στέρησαν την άδεια οδήγησης σε ποσοστό μόνο 6.9% των οδηγών.

Η προσέγγιση των Δικαστηρίων είναι σεβαστή όσο αφορά στο υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο και τις ποινολογικές αρχές και την νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου. Όμως, δεν μπορεί να υποστηρίξει κανείς πειστικά ότι εξυπηρετεί τον σκοπό της γενικής αποτροπής.

## ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΩΝ ΠΟΙΝΩΝ ΓΙΑ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Με χρηματική ποινή (εξώδικο) €1 ανά χιλιόμετρο για παραβίαση του ανώτατου ή κατώτατου ορίου μέχρι 30% του επιτρεπόμενου, η Έκθεση τεκμηριώνει ότι η Κύπρος με 20 ευρώ, έχει το χαμηλότερο από 18 ευρωπαϊκές χώρες που φαίνονται μαζί με τη Αυστρία (όπου το κοινό είναι σίγουρα περισσότερο νομοταγές από την Κύπρο).

Δεδομένου ότι η Κύπρος είναι χώρα του Κοινοδικαίου όπως η Αγγλία και η χώρα που πιο συγκρίσιμη με τη Κύπρο πολιτισμικά είναι η Ελλάδα, η Έκθεση περιλαμβάνει μία συγκριτική μελέτη των ποινών για παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στις τρεις αυτές χώρες.

### Ποινές για παραβιάσεις του οδικού κώδικα στη Κύπρο, Ελλάδα αι Αγγλία

Οι τιμές των προστίμων είναι αισθητά χαμηλότερες στην Κύπρο σε σχέση με Αγγλία και Ελλάδα . Στην περίπτωση παραβίασης κόκκινου σηματοδότη, για παράδειγμα, η χρηματική ποινή είναι στην Ελλάδα 700 ευρώ ενώ στη Κύπρο 85 ευρώ, η παράνομη στάθμευση σε χώρους στάθμευσης αναπήρων ή ράμπες στην Ελλάδα επισύρει ποινή 150 ευρώ αλλά στη Κύπρο 85 ευρώ και, τέλος, η κυκλοφορία χωρίς ΜΟΤ ή άδεια κυκλοφορίας ή ασφάλεια τιμωρείται στην Ελλάδα με 200 ευρώ και στην Αγγλία 6200 ευρώ ενώ στη Κύπρο μόνο 85 ευρώ. Επίσης, σε περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης, στην Ελλάδα απομακρύνουν το αυτοκίνητο μετά την πάροδο 6 ωρών ενώ στην Αγγλία κλειδώνουν τον τροχό.

Είναι αξιοσημείωτο ότι στην Ελλάδα στα περισσότερα από τα αδικήματα τα οποία εξετάστηκαν για την Έκθεση γίνεται *a priori* αφαίρεση της άδειας οδήγησης ενώ στην Αγγλία υπάρχει η δυνατότητα αφαίρεσης βάση διακριτικής ευχέρειας σε μερικά αδικήματα.

Στις περιπτώσεις υπέρβασης του ορίου ταχύτητας η Κύπρος και πάλι έχει τις χαμηλότερες τιμές. Στην Αγγλία το χρηματικό πρόστιμο κυμαίνεται από 124 μέχρι 3100 ευρώ ενώ ενδέχεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης από 7 μέχρι 56 μέρες. Στην Ελλάδα η τιμή του προστίμου βρίσκεται στα 5-11 ευρώ ανά χιλιόμετρο ενώ στην Κύπρο βρίσκεται στο 1-3 ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Σε περιπτώσεις οδήγησης υπό την επίδραση αλκοόλης η Κύπρος έχει και πάλι τις χαμηλότερες τιμές. Στην Αγγλία η τιμή του προστίμου αποφασίζεται σύμφωνα με το εβδομαδιαίο μισθό του παραβάτη, ωστόσο υπάρχει και η γενική ποινή/πρόστιμο το οποίο κυμαίνεται στα 1240 μέχρι 6200 ευρώ, επιπλέον δύναται να αφαιρεθεί η άδεια οδήγησης από 6-12 μήνες, ενώ δεν αποκλείεται η φυλάκιση που δεν υπερβαίνει τις 6 βδομάδες. Στην Αγγλία σε περίπτωση που γίνει 2η συνεχόμενη παράβαση των ορίων της αλκοόλης στο αίμα μέσα σε 10 χρόνια τότε η αφαίρεση της άδειας οδήγησης κυμαίνεται από 36-60 μήνες. Στην Ελλάδα εάν γίνει 2η συνεχόμενη παράβαση των ορίων της αλκοόλης με τιμή μεγαλύτερη των 60mg/l στον εκπνεόμενο αέρα, τότε το χρηματικό πρόστιμο ανέρχεται στα 2000 ευρώ ή/και φυλάκιση 6 μηνών ή/και αφαίρεση άδειας οδήγησης για 5 χρόνια.

Όσο αφορά τους βαθμούς ποινής, από τα 13 αδικήματα που εξετάστηκαν για την Έκθεση συγκριτικά, μόνο τα 3 έχουν σχεδόν την ίδια τιμή ενώ τα υπόλοιπα έχουν αισθητά χαμηλότερη τιμή στην Κύπρο σε σχέση με την Αγγλία και την Ελλάδα.

Με βάση την ανάλυση για τους γενεσιουργούς παράγοντες και την σύγκριση των ενός ευρούς φάσματος ποινών που προβλέπονται στην Κύπρο, Ελλάδα και Αγγλία για παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, στην έκθ γίνονται 21 εισηγήσεις για βελτίωση της αποτρεπτικότητας των ποινών για τα τροχαία δυστυχήματα.

## **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΟΥΝ ΟΙ ΠΟΙΝΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟΤΡΕΠΤΙΚΕΣ**

Με βάση τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η Έκθεση, γίνονται στην συνέχεια πρώτα επτά γενικές εισηγήσεις και είκοσι-μία συγκεκριμένες νομοθετικές εισηγήσεις ώστε να καταστούν αποτρεπτικές οι ποινές που επιβάλλουν η αστυνομία και τα Δικαστήρια, σε συνδυασμό με μια στοχευμένη οδική αστυνόμευση. Οι εισηγήσεις αφορούν, inter alia, τους βαθμούς ποινής, την τιμή του εξώδικου προστίμου ανά χιλιόμετρο, οδηγούς υπό επιτήρηση, την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, την οδήγηση χωρίς άδεια οδήγησης, τα ανασφάλιστα οχήματα, το προστατευτικό κράνος, την ζώνη ασφάλειας, το επικίνδυνο παρκάρισμα, την χρήση με το ένα χέρι κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, την κατακράτηση οχήματος, την αλόγιστη/επικίνδυνη/ απερίσκεπτη οδήγηση και εκπαιδευτικά σεμινάρια για υπότροπους οδηγούς.

Οι πιο κάτω εισηγήσεις γίνονται για την βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου που αφορά στις οδικές συγκρούσεις ώστε να είναι αποτρεπτικές οι ποινές που επιβάλλουν η αστυνομία και τα Δικαστήρια και, έτσι, πιο αποτελεσματικές.

1. Ο μέγιστος δυνατός αριθμός βαθμών ποινής να μειωθεί από 12 σε 6 .
2. Ο μέγιστος αριθμός βαθμών ποινής που όταν συσσωρεύσει ένας οδηγός να του ακυρώνεται η άδεια οδήγησης του από το Δικαστήριο να είναι 6 βαθμοί αντί 12.
3. Το επιτρεπτό όριο μέγιστης ταχύτητας σε αυτοκινητόδρομους να είναι 120 ΧΑΩ και ελάχιστης 60 ΧΑΩ.
4. Αν ένας οδηγός στον αυτοκινητόδρομο με ταχύτητα 161ΧΑΩ ή πεισσότερο από 30% της επιτρεπτής ταχύτητας (120 ΧΩ), να μη εκδίδεται εξώδικο αλλά να οδηγείται στο Δικαστήριο για στέρηση της άδειας οδήγησης και την επιβολή χρηματικής ποινής ή και ποινής φυλάκισης μέχρι 6 μήνες
5. Να νομοθετηθεί κατηγορία οδηγών υπό επιτήρηση. για περίοδο τριών ετών από την ημερομηνία απόκτησης ή επανάκτησης της άδειας οδήγησης το άτομο αυτό (α) θα οδηγά όχημα (αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα το οποίο θα φέρει σε ευδιάκριτο μέρος πινακίδα με το γράμματα P (Probationary)/ΥΕ (Υπό Επιτήρηση), αν συσσωρεύσει 6 βαθμούς ποινής ή/και καταδικαστεί ότι (i) οδηγούσε υπό την επήρεια αλκοόλης ή ναρκωτικών, ή ότι (ii) υπερβαίνει το επιτρεπτό όριο ταχύτητας οδηγώντας με 70 ΧΑΩ όταν το επιτρεπτό όριο είναι 35ΧΑΩ, ή με ταχύτητα 80ΧΑΩ όταν το επιτρεπτό όριο είναι 50ΧΑΩ, ή με ταχύτητα 90ΧΑΩ όταν το επιτρεπτό όριο είναι 65ΧΑΩ ή με ταχύτητα 150ΧΑΩ όταν το επιτρεπτό όριο είναι 120 ΧΑΩ και (β) ακυρώνεται η άδεια του και επίσης τιμωρείται με βαθμούς ποινής όπως το Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να επιβάλει στην συγκεκριμένη περίπτωση.



6. Ο οδηγός υπό επιτήρηση να προστεθεί ως ακόμη μία κατηγορία οδηγών στον Ν.56(1)/2015 που υπάγονται σε χαμηλότερο όριο επιτρεπτής αλκοόλης.

7. Αύξηση της ποινής για την πρόκληση θανάτου με αλόγιστη, απερίσκεπτη ή επικίνδυνη πράξη. Το άρθρο 210 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 να τροποποιηθεί άμεσα ώστε η μέγιστη προβλεπόμενη ποινή για την πρόκληση θανάτου με αλόγιστη, απερίσκεπτη ή επικίνδυνη πράξη να είναι δέκα (10) χρόνια. Τέτοια ποινή φυλάκισης προβλέπεται ήδη στην Πρόταση Νόμου για Τροποποίηση του Ποινικού Κώδικα που συζητήθηκε από την Κοινοβουλευτική Επιτροπή Νομικών στις 18/11/2015

8. Αύξηση της ποινής για την εγκατάλειψη τόπου ατυχήματος χωρίς παροχή βοήθειας. Το άρθρο 235Α του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 (Εγκατάλειψη τόπου ατυχήματος χωρίς παροχή βοήθειας) να τροποποιηθεί ώστε να προβλέπει τα εξής:

a. Όποιος, αφού εμπλακεί σε ατύχημα το οποίο προκαλεί το θάνατο άλλου προσώπου ή σωματική βλάβη σε άλλο πρόσωπο, εγκαταλείπει τον τόπο του ατυχήματος χωρίς παροχή βοήθειας, είναι ένοχος κακουργήματος και υπόκειται σε φυλάκιση τριών χρόνων ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις 5,000 ευρώ ή και στις δύο αυτές ποινές.

b. Όποιος, αφού εμπλακεί σε ατύχημα το οποίο προκαλεί ζημιά σε περιουσία, εγκαταλείπει τον τόπο του ατυχήματος χωρίς παροχή βοήθειας, είναι ένοχος πλημμελήματος και υπόκειται σε φυλάκιση ενός χρόνου ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα 1500 ευρώ ή και στις δύο αυτές ποινές.

c. Εκτός αν το Δικαστήριο για ειδικούς λόγους διατάξει διαφορετικά, αφού λάβει υπόψη όλες τις συνθήκες της υπόθεσης, πρόσωπο το οποίο καταδικάζεται δυνάμει του εδαφίου (1) στερείται του δικαιώματος κατοχής άδειας οδηγού για περίοδο που δεν είναι μικρότερη των δύο ετών από της ημερομηνίας της καταδίκης, όπως το Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο.

d. Εκτός αν το Δικαστήριο για ειδικούς λόγους διατάξει διαφορετικά, αφού λάβει υπόψη όλες τις συνθήκες της υπόθεσης, πρόσωπο το οποίο καταδικάζεται δυνάμει του εδαφίου (2) στερείται του δικαιώματος κατοχής άδειας οδηγού για περίοδο που δεν είναι μικρότερη του ενός έτους από της ημερομηνίας της καταδίκης, όπως το Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο.

9. Στο άρθρο 6 εδάφια 1 και 5 στους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμους του 1972 έως (Αρ.3) του 2016 η ποινή φυλάκισης για οδήγηση που θέτει σε κίνδυνο ανθρώπινη ζωή ή δύναται προκαλέσει ζημιά ή βλάβη σε οποιονδήποτε πρόσωπο ή περιουσιακό στοιχείο να αυξηθεί από ένα (1) σε δύο (2) χρόνια και να προστεθεί πρόνοια για κατακράτηση του οχήματος για ένα μήνα και πληρωμή του οικονομικού κόστους της κατακράτησης.

10. Στο άρθρο 7 (1) για την οδήγηση αλόγιστα, απερίσκεπτα ή επικίνδυνα δια το κοινό η προβλεπόμενη ποινή φυλάκισης να αυξηθεί από δύο (2) σε τρία (3) έτη και η χρηματική ποινή από 200 λίρες (341.59 ευρώ) 700 ευρώ και να προστεθεί η κατακράτηση του οχήματος σε χώρο που θα ορίσει ο Αρχηγός αστυνομίας και ο παρανομών να επωμίζεται το συνολικό οικονομικό κόστος ρυμούλκησης, μεταφοράς και φύλαξης του οχήματος, όπως γίνεται και σε άλλες χώρες

11. Η προβλεπόμενη ποινή φυλάκισης μέχρι ενός έτους να αυξηθεί σε δύο και η χρηματική ποινή από 341.59 ευρώ να αυξηθεί σε 500 στο άρθρο 8 για αμελή οδήγηση, στο άρθρο 9 για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, ναρκωτικών ή φαρμάκων και στο άρθρο 10 για οδήγηση κουρασμένος.

Επίσης, να προστεθεί πρόνοια για κατακράτηση του οχήματος για ένα μήνα σε αστυνομικό σταθμό ή σε άλλο χώρο που έχει εγκρίνει ο Αρχηγός Αστυνομίας για τον σκοπό αυτό και ο παρανομών οδηγός να επωμίζεται το συνολικό οικονομικό κόστος της ρυμούλκησης, μεταφοράς και φύλαξης του οχήματος για την περίοδο κατακράτησης.

12. Η υφιστάμενη εξώδικη χρηματική ποινή για την χρήση κινητού τηλεφώνου με τα χέρια κατά την οδήγηση οχήματος (Βλ. άρθρο 20Α του Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμοι του 1972 έως (Αρ.3) του 2016) να αυξηθεί από 85 σε 200 ευρώ.

13. Η προβλεπόμενη χρηματική ποινή μέχρι 25 λίρες (42.75 ευρώ) για εγκατάλειψη οχήματος σε επικίνδυνη θέση να αυξηθεί σε 150 ευρώ.

14. Το παρκάρισμα οχήματος στο αντίθετο ρεύμα να τιμωρείται με 2 βαθμούς ποινής και μία βδομάδα κατακράτηση του οχήματος και πληρωμή του οικονομικού κόστους της κατακράτησης για την πρώτη παράβαση. Την 2η και 3η κλπ παράβαση η περίοδος κατακράτησης να αυξάνεται κατά μία βδομάδα με την συνεπακόλουθη αύξηση του οικονομικού κόστους.

15. Να τροποποιηθεί το άρθρο 20Α του Περί Μηχανοκινήτων και Τροχαίας Κίνησης Νόμου ώστε (α) η ζώνη ασφάλειας να είναι υποχρεωτική για όλους τους οδηγούς οχημάτων, (β) να απαλειφθεί η αναφορά σε «εντός» και «εκτός» «κατοικημένων περιοχών» με την αντικατάσταση της με τις λέξεις «σε δημόσιο δρόμο», (γ) για την μη χρήση προστατευτικού κράνους ο κατώτατος βαθμός ποινής που δύναται να επιβάλει εξωδίκως η αστυνομία να αυξηθεί από 2 σε 3, (δ) για τη μη χρήση ζώνης ασφάλειας ο κατώτατος αριθμός βαθμών ποινής που δύναται να επιβάλει η αστυνομία εξωδίκως να αυξηθεί από 3 και ο ανώτατος αριθμός βαθμών ποινής που δύναται να επιβάλει ένα Δικαστήριο να είναι 4, (ε) το εξώδικο πρόστιμο για την μη χρήση κράνους και τη μη χρήση ζώνης ασφάλειας να αυξηθεί για το κάθε ένα ξεχωριστά από 85 σε 200 ευρώ και (ε) αν μία από τις δύο πιο πάνω παραβάσεις συνοδεύεται και από παράβαση του ορίου ταχύτητας με 50% ή περισσότερο του επιτρεπτού ορίου ταχύτητας, η υπόθεση να προσάγεται σε δίκη και ένα Δικαστήριο να δύναται επιπρόσθετα να ακυρώσει την άδεια κυκλοφορίας του παρανομούντος.

16. Όταν ένας οδηγός υπό την επίρεια αλκοόλης και ναρκωτικών και υπερβαίνει και το επιτρεπτό όριο ταχύτητας είναι αναμφίβολα επικίνδυνος. Για τέτοιες περιπτώσεις να νομοθετηθεί συγκεκριμένο ποινικό αδίκημα (όπως υπάρχει στην Αυστραλία που είναι πρότυπο νομοθεσιών για τις τροχαίες συγκρούσεις) που να επιφέρει ποινή φυλάκισης μέχρι δεκαοκτώ (18) μήνες για πρώτη καταδίκη και τέσσερα (4) χρόνια για δεύτερη καταδίκη διότι αποτελεί δημόσιο κίνδυνο.

17. Να νομοθετηθεί ποινικό αδίκημα για την οδήγηση οχήματος χωρίς άδεια οδήγησης το οποίο να επισύρει χρηματική ποινή 200 ευρώ και κατακράτηση του οχήματος για ένα μήνα και να επωμίζεται ο παρανομών το οικονομικό κόστος ρυμούλκησης, μεταφοράς και φύλαξης του οχήματος για ένα μήνα.

18. Να γίνει τροποποίηση του Ν. 96(Ι)/2000 Νόμου που Προνοεί για την Υποχρεωτική Ασφάλιση Έναντι Τρίτου που Προκύπτει από την Χρήση Μηχανοκινήτων Οχημάτων ώστε όταν γίνεται μεταβίβαση οχήματος ο αγοραστής/καινούργιος ιδιοκτήτης τιμωρείται με εξώδικο (400 ευρώ) αν παραλείψει να το κάνει εντός 72 εργάσιμων ωρών, χρόνος αρκετός αν ακόμη ένα όχημα αλλάξει ιδιοκτήτη Παρασκευή ή Σάββατο. Η υιοθέτηση αυστηρότερων ποινών (εξωδικού προστίμου ύψους

400 ευρώ και εξώδικων αποτρεπτικών βαθμών ποινής (δηλαδή 6 βαθμοί σε μέγιστο δυνατό σύνολο 12 βαθμών και για νέους οδηγούς 3 βαθμοί σε μέγιστο δυνατό σύνολο 6 βαθμών) θα συμβάλει αναμφίβολα στη μείωση του προβλήματος καθώς, επίσης, και η εισαγωγή πρόνοιας για πληρωμή του κόστους μεταφοράς και φύλαξης για ένα μήνα του ακινητοποιημένου οχήματος από τον ιδιοκτήτη του οχήματος. Τέλος, γίνεται εισήγηση για την προσαγωγή σε δίκη του ανασφάλιστου σε περίπτωση ατυχήματος όταν, την πρώτη φορά που εντοπίζεται να οδηγεί ανασφάλιστο όχημα, συντρέχουν και άλλες κατηγορίες όπως υπέρβαση ταχύτητας ή/και οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης ή/και ναρκωτικών και η τιμωρία του με φυλάκιση από το Δικαστήριο. Με βάση την εισήγηση αυτή, την πρώτη φορά που εντοπίζεται να οδηγεί ανασφάλιστο όχημα τιμωρείται τόσο με τους μισούς βαθμούς ποινής του συνόλου της κατηγορίας οδηγού στην οποία ανήκει καθώς και με ένα αυστηρό χρηματικό ποσό (400 ευρώ) και με κατακράτηση του οχήματος σε αστυνομικό σταθμό ή σε άλλο μέρος που εγκρίνει ο Αρχηγός Αστυνομίας για τον σκοπό αυτό και ο παρανομών να επωμίζεται το συνολικό οικονομικό κόστος ρυμούλκησης, μεταφοράς και φύλαξης του οχήματος για ένα μήνα. Η γνώση ότι την επόμενη φορά θα στερηθεί την άδεια οδήγησης του και θα διωχθεί ποινικά, θα είναι μία δαμόκλειος σπάθη που θα επενεργεί αποτρεπτικά για την μέγιστη πλειοψηφία των οδηγών. Αυτό το επιχείρημα ενισχύεται με την επόμενη εισήγηση.

19. Οδηγός ο οποίος έχει στερηθεί την άδεια του έχοντας συσσωρεύσει το σύνολο των βαθμών ποινής ή μετά από δικαστική απόφαση, να χρειάζεται νέο τεστ απόκτησης άδειας οδήγησης ως ένας μαθητευόμενος οδηγός και να θεωρείται 'νέος οδηγός' για τα επόμενα 3 χρόνια.

20. Παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και ευαισθητοποίηση για τις συνέπειες σοβαρών οδικών συγκρούσεων: Για υπότροπους παραβάτες του ΚΟΚ (δηλαδή οδηγούς οι οποίοι έχουν συσσωρεύσει τόσους βαθμούς ποινής με εξώδικα ή/και λόγω καταδίκης από Δικαστήριο έχουν στερηθεί την άδεια οδήγησης ή/και έχει ακυρωθεί η άδεια οδήγησης τους από Δικαστήριο) να νομοθετηθεί η παρακολούθηση υποχρεωτικών εξειδικευμένων εκπαιδευτικών σεμιναρίων και η αξιοποίηση του δικαστικού διατάγματος κηδεμόνευσης με όρους κοινωνικής εργασίας σε χώρους αποκατάστασης αναπήρων από οδικά δυστυχήματα σε συνεργασία με τους συναφείς φορείς για να ευαισθητοποιηθούν και να συνειδητοποιήσουν τον εφιάλτη, την αδυσώπητη πραγματικότητα μετά από μία θανατηφόρα ή σοβαρή οδική σύγκρουση.

21. Τέλος, γίνεται εισήγηση για την αύξηση της ποινής εξώδικα που αφορά την ρύθμιση της ταχύτητας και της αλκοόλης ως εξής:

- Για την παραβίαση του ορίου ταχύτητας μέχρι και 30% του επιτρεπομένου σε περιοχές με ανώτατο όριο 30, 50, 65, 80 και 100 ΧΑΩ, η εξώδικη χρηματική ποινή να αυξηθεί από 1 σε 5 ευρώ ανά χιλιόμετρο και οι βαθμοί ποινής που μπορεί να επιβάλει η αστυνομία να αυξηθούν από μηδέν σε δύο.
- Για την παραβίαση του ορίου ταχύτητας από 31% μέχρι 50% του επιτρεπομένου σε περιοχές με ανώτατο όριο 30, 50, 65, 80 και 100 ΧΑΩ, η εξώδικη χρηματική ποινή να αυξηθεί από 1 σε 6 ευρώ ανά χιλιόμετρο και οι βαθμοί ποινής που μπορεί να επιβάλει η αστυνομία να αυξηθούν από δύο σε τρεις.
- Για την παραβίαση του ορίου ταχύτητας από 51%-75% και πάνω από 75% του επιτρεπομένου σε περιοχές με ανώτατο όριο 30, 50, 65, 80 και 100 ΧΑΩ, οι βαθμοί ποινής που μπορεί να επιβάλει η αστυνομία να αυξηθούν από τρεις σε τέσσερις.

- Η εισηγήσεις για την αύξηση των ποινών που αφορούν την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης φαίνονται στον Πίνακα-1. Η υφιστάμενη ποινή είναι σε παρένθεση.

Οδήγηση Υπό την Επήρεια Αλκοόλης *	ΕΞΩΔΙΚΟ ΠΡΟΣΤΙΜΟ	ΒΑΘΜΟΙ ΠΟΙΝΗΣ ΑΠΟ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΤΗΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΒΑΘΜΩΝ ΠΟΙΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ	ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΒΑΘΜΩΝ ΠΟΙΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ
<u>Αναλογία αλκοόλης στην εκπνοή</u> 23 μ g/100 ml - 35 μ g/100 ml	(100)150€	(0) 2	(2) 3
<u>Αναλογία αλκοόλης στην εκπνοή</u> 36 μ g/100 ml - 55 μ g/100 ml	(200) 300€	(2) 3	(4) 4
<u>Αναλογία αλκοόλης στην εκπνοή</u> 56 μ g/100 ml - 70 m g/100 ml	(300) 400€	(3) 3	(6) (6)
<u>Αναλογία αλκοόλης στην εκπνοή</u> 71 mg/100 ml και άνω	ΔΕΝ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΕΞΩΔΙΚΟ – ΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΥΠΟΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ	(3) 4	(6) 6

\* Για τις κατηγορίες οδηγών που αναφέρονται στον *περί Οδικής Ασφάλειας (Τροποποιητικός)* (Αρ. 2) Νόμος του 2015 (Ν. 56(I)/2015) ισχύει το καθορισθέν στον Νόμο αυτό όριο αλκοόλης τόσο στην εκπνοή όσο και στο αίμα.

## ΣΥΜΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα Έκθεση επικεντρώνεται στο θέμα «αποτρεπτικές ποινές για τροχαίες συγκρούσεις». Βέβαια, μία πετυχημένη αποτρεπτική ποινή ουσιαστικά αποτελεί και ένα μέτρο πρόληψης. Με βάση την ανάλυση που γίνεται, η Έκθεση υποστηρίζει ότι τα νομοθετικά μέτρα πρέπει να αναγνωρίζουν οδηγούς, οδικό δίκτυο και περιοχές υψηλού κινδύνου και οι αποτρεπτικές ποινές (εξώδικη χρηματική ποινή, βαθμοί ποινής και ποινές φυλάκισης) να επιβάλλονται στοχευμένα αν θέλομε να μειωθούν σημαντικά οι οδικές συγκρούσεις γενικά και ο αριθμός των νεκρών από αυτές ειδικά. Μία τέτοια προσέγγιση προϋποθέτει σε βάθος γνώση του φαινομένου των οδικών συγκρούσεων και αξιοποίηση της έννοιας ‘κίνδυνος’/’risk’.

Οι εισηγήσεις που γίνονται για αλλαγές στα μέτρα αστυνόμευσης και στα νομοθετικά μέτρα που έχουν στην διάθεση τους οι Δικαστές βασίζονται στη διαπίστωση ότι υπάρχει στη Κύπρο δυνατότητα

περαιτέρω μείωσης των οδικών συγκρούσεων γενικά και των θανατηφόρων ειδικά στη βάση μίας επιστημονικής προσέγγισης του φαινομένου και αξιοποιώντας την εμπειρία άλλων χωρών.

Συμπερασματικά, η κύρια αιτία των οδικών συγκρούσεων είναι ο ανθρώπινος παράγοντας και τονίζεται η τεκμηριωμένη αποτελεσματικότητα ενός φάσματος αποτρεπτικών μέτρων (χρηματικών ποινών, βαθμούς ποινής, ποινές φυλάκισης και στέρησης της άδειας οδήγησης) που επιβάλλουν η αστυνομία και τα Δικαστήρια όταν εξυπηρετούν τον σκοπό της αποτρεπτικότητας. Βέβαια, ο σκοπός της γενικής αποτροπής πετυχαίνεται με την συνεχή δημοσιοποίηση των αυστηρών ποινών για παραβάσεις του ΚΟΚ από τα ΜΜΕ και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Όμως, τα κατασταλτικά μέτρα από μόνα τους δεν θα λύσουν το πρόβλημα των τροχαίων συγκρούσεων στη Κύπρο. Τέλος, τονίζεται η ανάγκη ταυτόχρονης επένδυσης τόσο άμεσα σε αποδεδειγμένα αποτελεσματικά κατασταλτικά μέτρα όσο και στη πρόληψη που να στοχεύει την εμπέδωση μίας ορθής οδικής συνείδησης μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, μέσα στο πλαίσιο μίας Εθνικής Στρατηγικής για την οδική ασφάλεια.