

## ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Της δευτεροβάθμιας συνδικαλιστικής οργάνωσης με την επωνυμία «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ**» (Π.Ο.Ε.Ο.), η οποία εδρεύει στον νομό Αττικής (οδός Καποδιστρίου αρ. 24), με ΑΦΜ 099323164 της ΔΟΥ Α' Αθηνών, όπως εκπροσωπείται νόμιμα.

\*\*\*\*\*

Εν όψη της συζήτησης του προτεινόμενου Σχεδίου Νόμου περί «Δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις» σας παραθέτουμε τις απόψεις και προτάσεις μας κατ' άρθρον ως εξής:

#### **1. ΑΡΘΡΟ 2 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

##### **Α) άρθρο 2 παρ. 2:**

Είναι αόριστος ο προσδιορισμός του όρου “εξεταστές” χωρίς να προσδιορίζεται με σαφήνεια η ιδιότητα του εξεταστή, ήτοι πρέπει να γίνει συγκεκριμένη μνεία ότι ο εξεταστής θα αποτελεί Δημόσιο Υπάλληλο, προκειμένου να διασφαλιστεί ο Δημόσιος Χαρακτήρας των εξετάσεων.

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** Συγκεκριμένα στον άρθρο 2 παρ. 2 του νομοσχεδίου προτείνουμε να αναγράφεται ως εξής: {«Εξεταστές»: οι **δημόσιοι** υπάλληλοι των διευθύνσεων και των τμημάτων περιφερειακών ενοτήτων της Χώρας οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις παρ. 1 έως και 4 του Παραρτήματος IV του π.δ.51/2012 (Α' 101) και διεξάγουν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, η οποία εκτελείται αποκλειστικά μέσα στο ωράριο εργασίας των δημόσιων υπηρεσιών και μέσα στο χρόνο της υπερωριακής απασχόλησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν.4354/2015 (Α'176).}

##### **Β) άρθρο 2 παρ. 5:**

Περαιτέρω το Σχέδιο Νόμου προβλέπει η «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς», θα διενεργείται σε δύο στάδια: α) στο πρώτο στάδιο (πορεία) εξετάζονται τα προσόντα και οι δεξιότητες οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών στο δημόσιο οδικό δίκτυο της χώρας και

β) στο δεύτερο στάδιο εξετάζονται, με σκοπό την απόδειξή τους, οι δεξιότητες οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών για την ολοκλήρωση της διαδικασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Η παρ. 5 του άρθρου 2 προσδιορίζει αυτούς τους χώρους διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών.

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** Το δεύτερο στάδιο θα διενεργείται σε «Χώρους διενέργειας ειδικών δοκιμασιών». Κατά τον ορισμό στο άρθρο 2 παρ. 5 στο Σχέδιο Νόμου πρέπει να προσδιοριστεί ορισμένα ότι αυτοί οι χώροι θα είναι δημόσιοι, ήτοι να διαμορφωθεί η διάταξη ως εξής “«Χώροι διενέργειας ειδικών δοκιμασιών»: είναι οι ειδικά διαμορφωμένοι χώροι που **ανήκουν στο δημόσιο** και διενεργούνται οι εξετάσεις του δεύτερου σταδίου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Χώροι διενέργειας ειδικών δοκιμασιών θεωρούνται και **οι δημόσιες** πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, όπου υπάρχουν.”

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Είναι ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ ο προσδιορισμός της ιδιότητας τόσο του εξεταστή προκειμένου να διασφαλιστεί απόλυτα ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ χαρακτήρας των εξετάσεων όσο και των εξεταστικών κέντρων.

Τα εξεταστικά κέντρα τόσο σε επίπεδο ιδιοκτησίας του ακινήτου που θα στεγάζει τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους όσο και της “επιχείρησης” που θα διαχειρίζεται τους χώρους αυτούς πρέπει να είναι **δημόσιου χαρακτήρα**, διότι σε αντίθετη περίπτωση, που ιδιωτικός φορέας είτε διαχειρίζεται τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους είτε έχει ιδιοκτησιακά δικαιώματα επί του ακινήτου, αυτό θα επιβαρύνει σημαντικά τον οικονομικό προϋπολογισμό και του κράτους που αποζημιώνει τον μεσάζοντα ιδιώτη και θα επηρεάσει υπέρμετρα την επαγγελματική και οικονομική ελευθερία των Σχολών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής διότι σε περίπτωση που Ιδιωτικός Φορέας εμπλακεί ως μεσάζοντας για την απόκτηση των αδειών οδήγησης θα απαιτηθεί οικονομική επιβάρυνση και των Σχολών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής και των υποψηφίων, με αποτέλεσμα

να αυξηθούν υπέρμετρα τα έξοδα απόκτησης άδειας οδήγησης και να αποτελέσει σε βάθος χρόνου πολυτέλεια η απόκτηση άδειας οδήγησης.

## **2. ΑΡΘΡΟ 3 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

### **Α) Άρθρο 3 παρ. 1:**

Η διατύπωση του άρθρου 3 σε περίπτωση μη ύπαρξης εξεταστή για συγκεκριμένη κατηγορία απόκτησης άδειας οδήγησης στην περιφερειακή ενότητα του υποψηφίου ΥΠΟΧΡΕΩΝΕΙ τον υποψήφιο μαζί με τον εκπαιδευτή και το όχημα του εκπαιδευτή, να αλλάξει περιφερειακή ενότητα προκειμένου να μπορέσει ο υποψήφιος να εξεταστεί. Κάτι τέτοιο είναι υπέρμετρα δυσανάλογο και επιβαρυντικό τόσο για τους υποψήφιους οδηγούς όσο και για τους εκπαιδευτές οι οποίοι θα επιβαρύνονται με τα έξοδα μεταφοράς τους στον τόπο των εξετάσεων. Δόκιμο είναι να μεταφέρεται ο εξεταστής, που αποτελεί μονάδα, στην περιοχή εξέτασης και όχι οι μαθητές, ο εκπαιδευτής και το όχημα μίας Σχολής οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής σε άλλη περιφερειακή ενότητα.

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** να αντικατασταθεί η παρ. 1 του άρθρου 3 ως εξής: “Οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης διενεργούνται από εξεταστές, οι οποίοι είναι κάτοχοι των αντίστοιχων αδειών οδήγησης, ανήκουν οργανικά και υπηρετούν σε διευθύνσεις των περιφερειακών ενοτήτων της Χώρας. Σε περίπτωση έλλειψης εξεταστών κάποιας κατηγορίας άδειας οδήγησης **σε συγκεκριμένη περιφερειακή ενότητα, διενεργούνται εξετάσεις για την κατηγορία αυτή από εξεταστές άλλης περιφερειακής ενότητας, που μετακινούνται για να καλύψουν τις ανάγκες αυτές.**”

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Είναι υπέρμετρα δυσανάλογο και επιβαρυντικό τόσο για τους υποψήφιους οδηγούς όσο και για τους εκπαιδευτές οι οποίοι θα επιβαρύνονται τα έξοδα μεταφοράς τους στον τόπο των εξετάσεων. Δόκιμο είναι να μεταφέρεται ο εξεταστής στην περιοχή εξέτασης και όχι ο μαθητής, ο εκπαιδευτής και το όχημα μίας Σχολής Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής σε άλλη περιφερειακή ενότητα. Προς αποφυγή συνάθροισης πλήθους υποψηφίων, εκπαιδευτών και οχημάτων και εξόδων για την μετάβαση σε απομακρυσμένες περιοχές σήμερα στο ισχύον εξεταστικό σύστημα σε κάθε περιφέρεια υπάρχουν πολλά εξεταστικά κέντρα

προκειμένου να εξυπηρετούνται τόσο οι Διοικούμενοι όσο και η διαδικασία της εξέτασης να διεξάγεται ομαλά με αποφυγή συνάθροισης πλήθους εξεταζόμενων.

#### **Β) Άρθρο 3 παρ. 2α:**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** η παρ. 2α του άρθρου 3 να αντικατασταθεί ως εξής : “Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, μέσα στο πρώτο δίμηνο κάθε έτους, ο αριθμός των εξεταστών, ανά κατηγορία άδειας οδήγησης και ανά περιφερειακή ενότητα της Χώρας σε διπλάσιο αριθμό του απαιτούμενου. **Ο αριθμός των εξεταστών μπορεί να διαμορφώνεται σύμφωνα με τις εκάστοτε ανάγκες της κάθε περιφερειακής ενότητας, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών....”**

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Η ανωτέρω αναφερόμενη προσθήκη στο άρθρο δίνει την ευχέρεια στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να αυξήσει ή να μειώσει τον αριθμό των εξεταστών ανάλογα με τις ανάγκες μίας Περιφέρειας. Αυτό θα διευκολύνει τον Υπουργό, σε περιπτώσεις που μία Περιφέρεια σημειώσει σημαντική αύξηση των αναγκών της σε εξεταστές, να μπορέσει με απόφαση του να το διαχειριστεί προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι πολίτες της συγκεκριμένης περιφέρειας.

#### **Γ) Άρθρο 3 παρ. 2γ:**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** η παρ. 2γ του άρθρου 3 να αντικατασταθεί ως εξής: “Πριν από την εξέταση κάθε σταδίου πραγματοποιείται ηλεκτρονική κλήρωση, από την οποία προκύπτει ο εξεταστής για κάθε υποψήφιο οδηγό ή οδηγό. **Οι εξεταζόμενοι προσέρχονται σε προκαθορισμένη διαφορετική ώρα ανάλογα, με τον αριθμό των εξεταστών της κάθε εξεταστικής περιοχής. Η κλήρωση, από την οποία θα προκύπτει το ζεύγος εξεταζόμενου και εξεταστή, πραγματοποιείται ανά εξεταζόμενο ακριβώς πριν από την έναρξη της εξέτασής του.”**

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Όπως είναι διατυπωμένο το εν λόγω άρθρο στο σχέδιο νόμου καθιστά ανέφικτη την εφαρμογή του, δεδομένου ότι λόγω του όγκου των εξεταζόμενων ημερησίως, αν δεν υπάρχει προκαθορισμένο ραντεβού εξέτασης του υποψηφίου, θα προσέρχονται πλήθος υποψηφίων στα εξεταστικά κέντρα, δημιουργώντας ουρές, είτε της πρώτης είτε της δεύτερης φάσης, με αποτέλεσμα ο συνοστισμός να καθιστά την διεξαγωγή των εξετάσεων δυσλειτουργική έως και ανέφικτη. Με το

“καθορισμένο ραντεβού” που προτείνουμε θα αποφευχθούν οι συνοστισμοί και οι δυσάρεστες αναμονές. Επιπλέον ο εξεταζόμενος δεν θα μπορεί να γνωρίζει από τα πρώτα λεπτά της άφιξής του στο σημείο εξέτασης τον εξεταστή που θα τον εξετάσει, έτσι θα διασφαλιστεί και το αδιάβλητο των εξετάσεων.

Προς επίρρωση να σημειωθεί ότι προς διευκόλυνση των Διοικούμενων, μπορεί να υιοθετηθεί το σύστημα που ήδη εφαρμόζεται στην Περιφέρεια Αττικής στις Διεύθυνσεις Μετανάστευσης όπου κατόπιν ραντεβού πραγματοποιούνται όλες οι υπηρεσίες κατάθεσης. Εφαρμόστηκε προς αποφυγή δυσάρεστων αναμονών και συνοστισμών στις υπηρεσίες και έχει διευκολύνει υπέρμετρα τόσο τους υπαλλήλους όσο και τους πολίτες.

Με το σύστημα του ραντεβού θα προσέρχονται στον χώρο εξέτασης μόνο οι υποψήφιοι που θα εξεταστούν σε εκείνη την χρονική στιγμή.

### **3. ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΙ 5 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

#### **Α) Άρθρο 4 παρ. 2:**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** η παρ. 2 του άρθρου 4 να διαμορφωθεί ως εξής : “Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση ακολουθεί η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για την κατηγορία οδήγησης που έχει ζητήσει ο υποψήφιος οδηγός. Η δοκιμασία αυτή διενεργείται σε δύο στάδια τα οποία μπορεί να διεξάγονται και την ίδια ημέρα. Στο πρώτο στάδιο, εξετάζονται οι γνώσεις και οι δεξιότητες οδήγησης (πορεία) του υποψήφιου οδηγού ή του οδηγού και εφόσον ο εξεταζόμενος ολοκληρώσει με επιτυχία το στάδιο αυτό εξετάζεται στο δεύτερο στάδιο, προκειμένου να διενεργηθούν οι απαιτούμενες ειδικές δοκιμασίες. **Το κάθε στάδιο εξετάζεται από διαφορετικό εξεταστή.”**

**ΑΙΤΟΛΟΓΙΑ :** εξασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου των εξετάσεων, διότι σε περίπτωση που δεν ολοκληρωθούν με επιτυχία, την ίδια ημέρα οι δύο φάσεις των εξετάσεων, ο υποψήφιος μετά την πρώτη του επαφή με τον εξεταστή έχει την δυνατότητα να τον προσεγγίσει. Προς αποφυγή λοιπόν τούτου πρόταση μας είναι να προβλεφθεί ότι το κάθε στάδιο εξετάζεται από διαφορετικό εξεταστή.

## **Β) άρθρο 4 παρ. 7 :**

Η παρ. 7 του άρθρου 4 προβλέπει “Κατά τη διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών δεν επιτρέπεται να παρίσταται μέσα στο όχημα ο εκπαιδευτής των υποψήφιων οδηγών.”

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** Η παρ. 7 του άρθρου 4 να διαμορφωθεί ως εξής: **“Κατά τη διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών, στο δεύτερο στάδιο (δοκιμασίες) δεν επιτρέπεται να παρίσταται μέσα στο όχημα ο εκπαιδευτής των υποψήφιων οδηγών.”**

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Συγκεκριμένα η πρόταση μας είναι ο εκπαιδευτής να απουσιάζει από το όχημα μόνο κατά την **δεύτερη (2<sup>η</sup>) φάση** της εξέτασης, ήτοι κατά την εξέταση του υποψηφίου εντός των ειδικά διαμορφωμένων χώρων. Κατά την **πρώτη (1<sup>η</sup>) δε φάση** της εξέτασης, ήτοι κατά την εξέταση εντός του αστικού ιστού, ο εκπαιδευτής είναι απαραίτητο να βρίσκεται εντός του οχήματος προς διασφάλιση της **οδικής ασφάλειας τόσο των χρηστών του οδικού δικτύου όσο και των συμμετεχόντων στην εξέταση, ήτοι εξεταστή και υποψηφίου.**

Είναι προδήλως φανερό ότι ένας νέος οδηγός, πόσο μάλλον ένας υποψήφιος οδηγός, δεν κατέχει την εμπειρία και εξοικείωση με το όχημα και την οδική συμπεριφορά ώστε να αντιδράσει εγκαίρως σε οποιαδήποτε κατάσταση έκτακτης ανάγκης προκύψει κατά την εξέταση του.

Προς επίρρωση να τονισθεί ότι κατά την πρακτική εξέταση υποψηφίων, είναι αναρίθμητες οι περιπτώσεις που έχει καταστεί **ΑΠΑΡΑΪΤΗΤΗ** η παρέμβαση του εκπαιδευτή μέσω των δεύτερων ποδομοχλών της θέσης του συνοδηγού, παραδείγματος χάριν σε περίπτωση που κάποιο αδέσποτο ζώο αιφνίδια πεταχτεί εμπρόςθεν της ομαλής πορείας ενός οχήματος, την περίπτωση που ένα παιδάκι ξεφύγει από την εποπτεία του γονέα του και πεταχτεί στο δρόμο ανεξέλεγκτα και απροειδοποίητα, την περίπτωση που ο υποψήφιος απο μεγάλη ταραχή και άγχος χάσει τον έλεγχο του οχήματος, την περίπτωση που κάποιο αντικείμενο βρεθεί ξαφνικά στην μέση του δρόμου (πχ μπάλα από παιδιά που παίζουν στην γειτονιά που διεξάγονται οι εξετάσεις). Είναι αναρίθμητες οι περιπτώσεις που τυχαία και επικίνδυνα περιστατικά μπορούν να συμβούν εν ώρα διεξαγωγής εξετάσεων και ο

υποψήφιος από έλλειψη εμπειρίας να μην μπορεί να αντιδράσει και να διασφαλίσει την ασφάλεια τόσο των πεζών όσο και τον υπόλοιπων χρηστών του οδικού δικτύου. Επιπλέον οι εξετάσεις των οχημάτων, πλην των μοτοσυκλετών, διεξάγονται και τις μέρες που οι καιρικές συνθήκες είναι δύσκολες, ήτοι σε περίπτωση σφοδρής βροχόπτωσης οι εξετάσεις των οχημάτων, πλην των μοτοσυκλετών, δεν αναβάλλονται, με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η διαφύλαξη της οδικής ασφάλειας.

**Εμπειρία** είναι η γνώση και η δεξιότητα που στηρίζεται στην παρατήρηση και στην **πρακτική εξάσκηση και αποκτάται με την πάροδο του χρόνου.**

Η **εκπαίδευση** με την ευρεία έννοια περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που έχουν σκοπό την επίδραση με συγκεκριμένο τρόπο στη σκέψη, στο χαρακτήρα και στη σωματική αγωγή του ατόμου. Η εκπαίδευση γίνεται με βάση συγκεκριμένες μεθόδους (θεωρητική διδασκαλία, επίδειξη, πρακτική εξάσκηση, κτλ), σε ένα ειδικά σχεδιασμένο πρόγραμμα, με συγκεκριμένους μαθησιακούς στόχους και είναι οριοθετημένη χρονικά.

Ακόμα και από τους ορισμούς των λέξεων «εμπειρία» και «εκπαίδευση» είναι πασιφανές ότι **η εκπαίδευση ενός υποψηφίου περιλαμβάνει την εκμάθηση των τεχνικών χαρακτηριστικών του οχήματος καθώς και την ανάπτυξη των δεξιοτήτων του υποψηφίου περί το οδηγείν, πλην όμως η εμπειρία δεν εκπαιδεύεται!!!!!!! Δεν μπορεί να θεωρηθεί έμπειρος ένας οδηγός ο οποίος έχει ολοκληρώσει 25 ώρες εκπαίδευσης για τη Β κατηγορία ή τις ανάλογες ώρες για τις άλλες κατηγορίες, όπως ο νόμος προβλέπει!!! Η εμπειρία αποκτάται με πρακτική εξάσκηση και με την πάροδο του χρόνου!!!!!!!!!!**

Επιπλέον δυνάμει του πδ 51/2012 άρθρο 15 “(άρθρο 10 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)

**Προσόντα εξεταστών υποψηφίων οδηγών και οδηγών**

1. Οι υπάλληλοι – εξεταστές προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών, ή οδηγών, πρέπει αποδεδειγμένα να πληρούν τα **τυπικά και ουσιαστικά προσόντα**, καθώς και τις γενικές προϋποθέσεις, που προβλέπονται στο Παράρτημα IV. Επιπλέον, υπόκεινται στις διαδικασίες **ποιοτικού ελέγχου** και διαρκούς επιμόρφωσης του ιδίου Παραρτήματος. 2. Όσοι έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις της παραγράφου 1, βάσει προγενέστερων διατάξεων, επιτρέπεται να ασκούν το έργο αυτό και μετά τις 18/1/2013, εφόσον υπόκεινται σε διαδικασίες

ποιοτικού έλεγχου και τακτικής επιμόρφωσης, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες της παρ. 4 του παραρτήματος IV του παρόντος. 3. Ειδικότερες προϋποθέσεις, όροι και εξαιρέσεις για τη συμμετοχή υπαλλήλων στο έργο της θεωρητικής εξέτασης και της εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων όπως προβλέπεται από την παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 2592/1998 (Α' 57).».

Στο μεταβατικό στάδιο του Σχεδίου Νόμου προβλέπεται εντός του οχήματος κατά την πρώτη φάση εξέτασης να παρευρίσκεται μόνο ο εξεταστής, πλην όμως ένας εξεταστής δεν έχει την εμπειρία να αντιδράσει από την θέση του συνοδηγού, αν εκεί τοποθετείται βάση του νομοσχεδίου, σε περιπτώσεις ανάγκης κατά την ώρα των εξετάσεων. Ο εξεταστής έχει την τεχνογνωσία να κρίνει επί της γνώσης και των δεξιοτήτων του υποψηφίου, επουδενί δεν έχει την απαραίτητη εμπειρία και εξοικείωση να επέμβει εγκαίρως σε οποιαδήποτε απρόοπτη επιπλοκή κατά την εξέταση και να διαφυλάξει τόσο τον εαυτό του όσο τον υποψήφιο, το όχημα αλλά και τους χρήστες του οδικού δικτύου από τυχόν τροχαίο ατύχημα που μπορεί να αποβεί μοιραίο. Εν συνεχεία μετά την μεταβατική περίοδο προβλέπεται ο υποψήφιος να είναι μόνος του στο όχημα κατά την εξέτασή του και στα δύο στάδια πρακτικής εξέτασης. Κατά το μεν δεύτερο στάδιο που ο υποψήφιος θα εξετάζεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους – πίστες δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος για την οδική ασφάλεια διότι η εξέταση θα διεξάγεται σε περιορισμένους ειδικά διαμορφωμένους χώρους όπου δεν θα υπάρχουν άλλοι χρήστες του χώρου.

Ο σκοπός του νομοσχεδίου είναι με κάθε πρόσφορο μέσο να **διαφυλάξει τη διαφάνεια και το αδιάβλητο** των εξετάσεων ΠΛΗΝ ΟΜΩΣ οφείλει το νέο νομοθέτημα να μην διακινδυνεύσει το **υπέρτατο αγαθό της υγείας και της ασφάλειας των πολιτών**. Με το εν λόγω άρθρο, ήτοι να μην παρευρίσκεται ο εκπαιδευτής στο όχημα κατά την πρώτη φάση της εξέτασης στον αστικό ιστό, δεν εξασφαλίζεται η διαφάνεια αλλά εξασφαλίζεται η επικινδυνότητα των εξετάσεων και η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων!!!!

Να σημειωθεί ότι έχει υπάρξει περιστατικό αδιαφάνειας, στην Λαμία και στον Πειραιά, όπου διαπιστώθηκε νοθεία της θεωρητικής εξέτασης, εξέτασης δηλαδή ΠΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΣ ΔΕΝ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΙΘΟΥΣΑ.



Επιπλέον το Σχέδιο Νόμου προβλέπει τοποθέτηση εντός του οχήματος οπτικοακουστικού συστήματος το οποίο θα καταγράφει (και μεταδίδει) ήχο και εικόνα εντός και εκτός του αυτοκινήτου κατά την διάρκεια της εξέτασης.

Ως εκ τούτου η διαφάνεια και το αδιάβλητο των εξετάσεων θα εξασφαλιστεί στο έπακρον με την τοποθέτηση του συστήματος παρακολούθησης το οποίο θα καταγράφει καθ' όλη την διάρκεια της εξέτασης.

**Σύμφωνα με την συνταγματική αρχή της αναλογικότητας ( αρ. 25 παρ. 1 εδ. δ Σ), οι επιβαλλόμενοι από το νόμο περιορισμοί δικαιωμάτων πρέπει να είναι πρόσφοροι και αναγκαίοι για την επίτευξη του επιδιωκόμενου από το νομοθέτη σκοπού δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος και να μην είναι δυσανάλογη σε σχέση προς αυτόν.** Εν προκειμένω ο αποκλεισμός του εκπαιδευτή από την εξέταση θέτει σε μεγάλο κίνδυνο τόσο τον υποψήφιο και τον εξεταστή όσο και τους χρήστες του αστικού οδικού ιστού με αποτέλεσμα ο αποκλεισμός του εκπαιδευτή από το όχημα κατά την εξέταση του μαθητή του στην πρώτη φάση των εξετάσεων να αποτελεί ένα επαχθέστατο μέτρο το οποίο **δεν είναι πρόσφορο για την επίτευξη του σκοπού της εξασφάλισης της διαφάνειας.** Εν αντιθέσει το νέο νομοσχέδιο κρατάει εντός του οχήματός τους δύο παράγοντες με άμεσο συμφέρον ως προς τον τρόπο διεξαγωγής της εξέτασης και αποκλείει το ένα και μοναδικό ουδέτερο και ικανό παράγοντα, να ΔΙΑΦΥΛΑΞΕΙ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ. Με τον αποκλεισμό του εκπαιδευτή λαμβάνεται ένα επαχθέστατο μέτρο που επηρεάζει άμεσα πρωτίστως την ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥ, ΤΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗ, ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ αλλά και την ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ.

Για τα μέτρα που λαμβάνει το σχέδιο νόμου πρέπει να ελεγχθεί η προσφορότητα, η καταλληλότητα και η αναγκαιότητα των μέτρων. Ως προς την τοποθέτηση συστήματος παρακολούθησης εντός και εκτός του οχήματος, καίτοι θα είναι μια κοστοβόρα διαδικασία που θα επιβαρύνει υπέρμετρα τους εκπαιδευτές, αποτελεί ένα μέτρο εφικτό κατάλληλο και πρόσφορο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού που αποτελεί η διαφάνεια των εξετάσεων. Όμως ο αποκλεισμός του εκπαιδευτή είναι ένα μέτρο μη αναγκαίο, μη πρόσφορο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό και κυρίως δυσανάλογο αν σταθμίσουμε τα συμφέροντα, ήτοι από την μία την ασφάλεια των συμμετεχόντων στην εξέταση και των χρηστών του οδικού δικτύου και από την άλλη την διαφάνεια η οποία καλύπτεται ήδη πληρέστατα από

την τοποθέτηση οπτικοακουστικού συστήματος παρακολούθησης. Στις περιπτώσεις λοιπόν αντικρουόμενων δικαιωμάτων, οι ανώτερες αξίες υπερτερούν και οι κατώτερες αξίες υποχωρούν. Εν προκειμένω έχουμε την αξία της υγείας και της ασφάλειας, που αποτελούν αξίες που οφείλει το κράτος να τα προστατεύει.

Ως εκ τούτου είμαστε ΣΥΜΦΩΝΟΙ με την τοποθέτηση οπτικοακουστικού συστήματος και δηλώνουμε ΑΡΩΓΟΙ της προσπάθειας του κράτους για εξασφάλιση της διαφάνειας των εξετάσεων.

Πλην όμως **ΔΙΑΦΩΝΟΥΜΕ ΚΑΘΕΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΤΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗ ΑΠΟ ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ (1<sup>η</sup>) ΦΑΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ**. Είναι **ΕΓΚΛΗΜΑ** να μην υπάρχει μέσα στο όχημα ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ που μπορεί να εξασφαλίσει την ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ τόσο των παρευρισκόμενων εντός του οχήματος όσο και των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου, ήτοι πεζών και οδηγών. Ένας υποψήφιος οδηγός με την ελάχιστη εμπειρία του για την κυκλοφορία στον αστικό ιστό, εν ώρα εξέτασης, άρα υπό καθεστώς πίεσης και άγχους, χωρίς να έχει στήριγμα τον εκπαιδευτή του, θα αποτελεί ΚΙΝΟΥΜΕΝΟ ΘΑΝΑΤΟ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ.

Προς επίρρωση να τονισθεί ότι ο νόμος επιβάλλει είκοσι πέντε (25) υποχρεωτικές πρακτικές ώρες εκπαίδευσης για τον μαθητή στη Β κατηγορία (να σημειωθεί ότι οι υποχρεωτικές ώρες εκπαίδευσης εξαρτώνται από την κατηγορία του οχήματος για το οποίο εκπαιδεύεται ο μαθητής), γεγονός που ουκ ολίγες φορές κάνει τους εκπαιδευόμενους να υπερεκτιμούν τις δυνάμεις τους και να νομίζουν ότι είναι έτοιμοι προς εξέταση και να εναντιώνονται με τις υποδείξεις του εκπαιδευτή τους. Ο νόμος δε, δίνει στον εκπαιδευόμενο την δυνατότητα καταγγελίας του εκπαιδευτή του, δηλαδή ο εκπαιδευτής δεν μπορεί να αναγκάζει επ' ουδενί τον μαθητή, να κάνει και άλλες ώρες εκπαίδευσης πέραν των υποχρεωτικών, αν δεν το αντιλαμβάνεται ο εκπαιδευόμενος αυτοβούλως. Σε μία περίπτωση λοιπόν που ο εκπαιδευτής ενημερώσει τον υποψήφιο ότι δεν είναι έτοιμος να υποβληθεί σε εξέταση, ο τελευταίος υπερεκτιμώντας τις δυνάμεις του, μπορεί να επιβάλλει στον εκπαιδευτή να τον υποβάλλει στην διαδικασία των εξετάσεων. Μία τέτοια περίπτωση είναι πασιφανές ότι καθιστά ΑΝΑΓΚΑΙΑ την παρουσία του εκπαιδευτή στο όχημα προκειμένου να διασφαλιστεί η οδική ασφάλεια.

Να τονισθεί ότι σε καμία χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει νομοθετηθεί να απουσιάζει ο εκπαιδευτής από το όχημα την ώρα των εξετάσεων.

Παράλληλα σε περίπτωση ατυχήματος με το εκπαιδευτικό όχημα και χωρίς τον εκπαιδευτή εντός αυτού δεν υπάρχει ΚΑΝΕΝΑ ασφαλιστικό προϊόν που να καλύπτει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, ήτοι εκπαιδευτή, υποψήφιο, εξεταστή και τρίτους. Το ασφαλιστικό προϊόν που το νομοσχέδιο προβλέπει στο άρθρο άρθρο 4 παρ. 10 είναι ένα ουτοπικό ασφαλιστικό προϊόν που σε επανειλημμένες συζητήσεις με την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, μας διαβεβαίωσαν ότι δεν υπάρχει ασφαλιστικό προϊόν με αυτές τις προδιαγραφές και δεν δύναται και να δημιουργηθεί δεδομένου ότι δεν υφίσταται μετατόπιση της ευθύνης από τον ιδιοκτήτη του εκπαιδευτικού οχήματος στον υποψήφιο οδηγό, ο οποίος ΔΕΝ κατέχει άδεια οδήγησης κατά τον χρόνο εξέτασής του, άρα δεν μπορεί να στηρίξει και ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.

Επιπρόσθετα το Σχέδιο Νόμου στο άρθρο 4 παρ. 8 προβλέπει ότι ο εκπαιδευτής θα υποχρεούται να ΔΩΣΕΙ το όχημά του, προκειμένου να γίνουν οι εξετάσεις των μαθητών του. Δηλαδή το Σχέδιο Νόμου παραβιάζει ευθέως το Συνταγματικά Κατοχυρωμένο Δικαίωμα στην Ιδιοκτησία (α. 17 Σ και α. 1 του Πρώτου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ ).

Το Σύνταγμα του 1975 (άρθρο 17), λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες, ορίζει ότι «η ιδιοκτησία τελεί υπό την προστασία του Κράτους, τα δικαιώματα όμως που απορρέουν από αυτή δε μπορούν να ασκούνται σε βάρος του γενικού συμφέροντος». Αμβλύνει, με αυτό τον τρόπο, τον απόλυτο χαρακτήρα της ιδιοκτησίας.

Το Σύνταγμα θέτει την ιδιοκτησία υπό την προστασία του κράτους. Άλλα συντάγματα «αναγνωρίζουν» ή «εγγυώνται» την ιδιοκτησία (π.χ. άρθρο 14 γερμανικού συντάγματος), ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις κατοχυρώνεται το δικαίωμα της ιδιοκτησίας (π.χ. άρθρο 33 ισπανικού συντάγματος, άρθρο 62 παρ.1 πορτογαλικού συντάγματος) ή διακηρύσσεται το δικαίωμα του καθενός να έχει και να αποκτά, να απολαμβάνει και να διαθέτει ιδιοκτησία (π.χ. άρθρο 23 παρ.1 κυπριακού συντάγματος) ή το δικαίωμα κάθε προσώπου να απολαμβάνει ειρηνικώς τα αγαθά του και να απαιτεί σεβασμό προς αυτά (άρθρο 1 Πρώτου Πρωτοκόλλου

ΕΣΔΑ «Προστασία της ιδιοκτησίας: Παν φυσικόν ή νομικόν πρόσωπον δικαιούται σεβασμού της περιουσίας του. Ουδείς δύναται να στερηθεί της ιδιοκτησίας αυτού ειμή δια λόγους δημοσίας ωφελείας και υπό τους προβλεπομένους, υπό του νόμου και των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου όρους. Αι προαναφερόμεναι διατάξεις δεν θίγουσι το δικαίωμα παντός Κράτους όπως θέση εν ισχύϊ Νόμους ους ήθελε κρίνει αναγκαίους προς ρύθμισιν της χρήσεως αγαθών συμφώνως προς το δημόσιον συμφέρον ή προς εξασφάλισιν της καταβολής φόρων ή άλλων εισφορών ή προστίμων.”)

Η «προστασία του κράτους» την οποία επιτάσσει το άρθρο 17 παρ.1 σημαίνει ένα συνδυασμό ατομικού δικαιώματος και θεσμικής εγγυήσεως. **Το ατομικό δικαίωμα της ιδιοκτησίας έγκειται στην ελευθερία του ατόμου να απολαμβάνει, να χρησιμοποιεί και να διαθέτει ελεύθερα την ιδιοκτησία του.** Το δικαίωμα αυτό είναι στην πραγματικότητα μια ιδιαιτέρως σπουδαία πλευρά της οικονομικής ελευθερίας.

Σε αντίθεση με την υποκειμενική ενέργεια του ατομικού δικαιώματος της ιδιοκτησίας, η θεσμική εγγύηση της ιδιοκτησίας έχει αντικειμενική ενέργεια: **σημαίνει ότι η ιδιωτική ιδιοκτησία ως θεσμός είναι συνταγματικά διασφαλισμένη. Η εγγύηση αυτή στρέφεται ιδίως προς το νομοθέτη και τον υποχρεώνει να θεσπίσει ένα πυρήνα κανόνων δικαίου που καθιστούν δυνατή την ύπαρξη, λειτουργικότητα και ιδιωτική ωφελιμότητα της ιδιοκτησίας.** Συγκεκριμένα, η ιδιωτική ιδιοκτησία δε μπορεί στο σύνολό της ή κατά το κύριο μέρος της να μετατραπεί σε δημόσια. Η κρατικοποίηση ή αναγκαστική απαλλοτρίωση επιτρέπονται μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, υπό τους προβλεπόμενους από το Σύνταγμα όρους. Επιπλέον, οι κοινωνικοί περιορισμοί δε μπορούν να ενισχυθούν σε τέτοιο βαθμό ώστε να αποδυναμώνουν την ιδιωτική ιδιοκτησία εν γένει. Το Σύνταγμα δεν προχωρεί στη γενική «κοινωνικοποίηση» της ιδιοκτησίας. Αντιθέτως, τη διατηρεί βασικά ως ατομική ιδιοκτησία.

Κατά την πάγια νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων η συνταγματική προστασία της ιδιοκτησίας περιορίζεται στα εμπράγματα και δεν καλύπτει τα ενοχικά δικαιώματα, π.χ. συμμετοχή σε επιχειρήσεις ή δικαιώματα επί τραπεζικών καταθέσεων. Η μέχρι σήμερα κρατούσα άποψη, δηλαδή, δέχεται ότι ως ιδιοκτησία στο Σύνταγμα νοείται η κυριότητα και τα άλλα εμπράγματα δικαιώματα πάνω σε

κινητά ή ακίνητα. Κατά την ερμηνεία αυτή, απαγορεύοντας στο Σύνταγμα την προσβολή της ιδιοκτησίας, προστατεύει τόσο την κυριότητα όσο και τα περιορισμένα εμπράγματα δικαιώματα πάνω σε κινητό ή ακίνητο.

Η κατοχύρωση της ιδιοκτησίας από το Σύνταγμα περιλαμβάνει τις εξής ελευθερίες: α) διατηρήσεως, β) συντηρήσεως, γ) μετατροπής ή μεταποιήσεως, δ) χρήσεως και καρπώσεως, ε) μετακινήσεως και στ) διαθέσεως της κεκτημένης και υφιστάμενης ιδιοκτησίας.

**Συγκεκριμένα ως προς το δικαίωμα διατηρήσεως της ιδιοκτησίας, μονομερής στέρηση της ιδιοκτησίας από το κράτος επιτρέπεται μόνο και εφόσον το προβλέπει το Σύνταγμα (π.χ. αναγκαστική απαλλοτρίωση, άρθρο 17 παρ.2). Επίσης, επιτρέπεται για λόγους δημόσιας υγείας, ή καταστροφή επικίνδυνων για τη δημόσια υγεία ζώων, τροφών και φαρμάκων κατόπιν κρατικής εντολής.**

**Εν προκειμένω δεν συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις προκειμένου να περιοριστεί το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα στην ιδιοκτησία του εκπαιδευτή όσον αφοράς στο εκπαιδευτικό του όχημα το οποίο αποτελεί ιδιοκτησία του και το κράτος οφείλει να σέβεται και να προστατεύει το δικαίωμα του διοικούμενου στην ιδιωτική του ιδιοκτησία.**

Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 1 του ισχύοντος Συντάγματος, μετά την αναθεώρηση αυτού με το από 6/17 Απριλίου 2001 Ψήφισμα της Ζ' Αναθεωρητικής Βουλής, τα δικαιώματα του ανθρώπου ως ατόμου και ως μέλους του κοινωνικού συνόλου και η αρχή του κοινωνικού κράτους **τελούν υπό την προστασία του Κράτους. Όλα τα κρατικά όργανα υποχρεούνται να διασφαλίζουν την ανεμπόδιση και αποτελεσματική άσκηση της.** Οι κάθε είδους περιορισμοί που μπορούν κατά το Σύνταγμα να επιβληθούν στα δικαιώματα αυτά πρέπει να προβλέπονται είτε απευθείας από το Σύνταγμα είτε από το νόμο, εφόσον υπάρχει επιφύλαξη υπέρ αυτού και να σέβονται την αρχή της αναλογικότητας. Η εν λόγω αρχή, η οποία κατατείνει στην εκλογίκευση των επαχθών παρεμβάσεων της κρατικής εξουσίας στα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα του ανθρώπου και του πολίτη, παραβιάζεται όταν η συγκεκριμένη κρατική παρέμβαση **δεν είναι, α) πρόσφορη** για την επίτευξη του σκοπού που επιδιώκεται με αυτήν, **β) αναγκαία** για την επίτευξη του εν λόγω σκοπού, με την έννοια ότι το αυτό αποτέλεσμα δεν μπορεί να επιτευχθεί με ένα ανώδυνο ή ηπιότερο μέσο και **γ) αναλογική** εν στενή έννοια,

δηλαδή να τελεί σε εσωτερική αλληλουχία προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, ώστε η αναμενόμενη ωφέλεια **να μην** είναι ποιοτικά και ποσοτικά κατώτερη από τη βλάβη που προκαλείται (ΑΠ 5/2013). Εν προκειμένω, ο αποκλεισμός του εκπαιδευτή από το όχημα κατά την εξέταση στην πρώτη φάση των εξετάσεων α) **δεν είναι** πρόσφορο μέτρο προς την επιδιωκόμενη οφέλεια από την στιγμή που η διαφάνεια εξασφαλίζεται πλήρως από την τοποθέτηση οπτικοακουστικού συστήματος, β) δεν είναι αναγκαίο, διότι υπάρχει και ηπιότερο μέτρο που είναι η τοποθέτηση του οπτικοακουστικού μέσου και γ) η διαφάνεια του συστήματος εξέτασης ποιοτικά αποτελεί πολύ κατώτερης αξίας σκοπός έναντι της αξίας της Οδικής Ασφάλειας των πολιτών.

**Γ) άρθρο 4 παρ. 9 σε συνδυασμό με το άρθρο 5 :**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** αα) το κείμενο του άρθρου 4 παρ. 9 να αντικατασταθεί ως εξής “Τα εκπαιδευτικά οχήματα, που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών, πέρα από τις προδιαγραφές που ορίζονται στο άρθρο 31 της Α3/οικ.50984/7947/22-11-2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στο «Παράρτημα ΙΙ» του Π.Δ. 51/2012, οφείλουν να πληρούν τα εξής:

**α) κάθε εκπαιδευτικό όχημα που συμμετέχει στις εξετάσεις πρέπει να είναι εφοδιασμένο με σύστημα καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων εικόνας και ήχου όπως αυτό ορίζεται στον παρόντα νόμο.**

**β)** μέσα στο όχημα τοποθετείται κάμερα με μικρόφωνο που εικονίζει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος ή τις θέσεις ανάβασης των μοτοσικλετών.

**γ)** αναρτώνται υποχρεωτικά σε εμφανές σημείο μέσα στο όχημα οι ενημερωτικές πινακίδες και οι απαραίτητες ειδοποιήσεις γνωστοποίησης ότι ο χώρος του οχήματος βιντεοσκοπείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.2472/1997 (Α΄50) και του Κανονισμού 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 119).” Και

**ββ)** το κείμενο του άρθρου 5 να αντικατασταθεί ως εξής: “1. Η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων καταγράφονται με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων. Το καταγεγραμμένο υλικό προστατεύεται από

οποιαδήποτε παρέμβαση, και με ευθύνη του **εξεταστή** του υποψήφιου οδηγού και της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας μεταφορτώνεται, αμελλητί, σε πληροφοριακό σύστημα την ίδια ημέρα της εξέτασης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 8.

2. Το καταγεγραμμένο υλικό περιέχει οπτικοακουστικό υλικό από το:

**α)** χώρο διενέργειας των θεωρητικών εξετάσεων, όπου απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία,

**β)** εσωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος, όπου απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία,

**γ)** εξωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος, όπου απεικονίζεται το οδικό δίκτυο στο οποίο κινείται το εκπαιδευτικό όχημα.

**3. α)** Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις καταγραφής, με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, οι τρόποι επεξεργασίας και αποθήκευσης των δεδομένων, η λειτουργία του φορέα επεξεργασίας τους, ο χρόνος τήρησής τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη χρήση των μέσων και την επεξεργασία των δεδομένων, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του ν.2472/1997, καθώς και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

**β)** Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των οπτικοακουστικών μέσων καταγραφής, οι διαδικασίες τοποθέτησης και έγκρισής τους οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

4. Κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών, οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων της Χώρας υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την απρόσκοπτη, ομαλή και διαφανή τήρηση της διαδικασίας. Ως αναγκαία μέτρα νοούνται η δημιουργία κλωβού διακοπής ασύρματης επικοινωνίας, η απενεργοποίηση των κινητών τηλεφώνων, όλων των συσκευών επικοινωνίας και κάθε άλλου ηλεκτρονικού ή άλλου μέσου το οποίο καθιστά διαβλητή ή εμποδίζει τη διαδικασία της θεωρητικής εξέτασης.

5. Αν δεν έχει ενεργοποιηθεί η καταγραφή υλικού με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, η εξέταση των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών δεν αρχίζει μέχρι την ενεργοποίησή τους.

Η διενέργεια εξέτασης χωρίς τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων είναι αυτοδικαίως και καθ' ολοκληρίαν άκυρη.

Η ελλιπής μετάδοση στοιχείων από το σύστημα οπτικοακουστικής μετάδοσης, σε οποιαδήποτε στάδιο της θεωρητικής εξέτασης συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση.”

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Σκοπός του Σχεδίου Νόμου θα πρέπει να είναι η θέσπιση ενός νέου τρόπου εξετάσεων που θα είναι εφικτός να εφαρμοστεί και να εξασφαλίζει το αδιάβλητο των εξετάσεων. Στην παρούσα φάση της τεχνολογίας δεν είναι εφικτό να μεταδίδεται απευθείας και αδιάλειπτα ήχος και εικόνα σε πραγματικό χρόνο δεδομένου δε του γεγονότος ότι ακόμα και η μεταφορά ήχου, μέσω τηλεφωνικής κλήσης, είναι πολλές οι περιπτώσεις που διακόπτεται λόγω ελλείψεως σήματος ή σύνδεσης. Προς επίρρωση να επισυμανθεί ότι ακόμα και τα τηλεοπτικά κανάλια όταν παραγματοποιούν ζωντανές συνδέσεις μέσω δορυφόρων, δεν είναι λίγες οι φορές που το σήμα κόβεται και διακόπτεται βιαίως σε μία ζωντανή σύνδεση.

**Εν προκειμένω το Σχέδιο Νόμου προβλέπει, ουτοπικά, χωρίς να υπάρχει σήμερα, αλλά ούτε και προοπτική άμεσης εξέλιξης, η κατάλληλη τεχνολογική υποδομή, να διεξάγονται οι πρακτικές εξετάσεις και να μεταδίδονται σε ζωντανό χρόνο, θέτοντας την ευθύνη στον εκπαιδευτή – ιδιοκτήτη του οχήματος να εξασφαλίζει την αδιάλλειπτη αυτή μετάδοση καίτοι εν απουσία του από το όχημα κατά την 1η φάση των δοκιμασιών.**

**Δηλαδή κατά το Σχέδιο Νόμου ο εκπαιδευτής Α) ΘΑ ΑΠΟΥΣΙΑΖΕΙ ΑΠΟ ΤΟ ΟΧΗΜΑ στην 1η φάση των δοκιμασιών, Β) ΘΑ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΜΕ ΠΟΙΝΗ ΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΑΣΚΗΣΕΩΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΤΟΥ για χρονικό διάστημα απο 2 έως 6 ΕΤΗ (ίδετε άρθρο ..... Σχεδίου Νόμου), για τυχόν διακοπή της αδιάλλειπτης μετάδοσης της εξέτασης και ΑΠΟ ΠΑΡΆΓΟΝΤΕΣ που ΠΡΟΦΑΝΩΣ ΔΕΝ ΑΠΤΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΡΡΩΗΣ ΤΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗ.**

**Συγκεκριμένα οι διατάξεις 4 και 5 του Σχεδίου Νόμου περιορίζουν υπέρμετρα την υπό ευρεία έννοια οικονομική ελευθερία του εκπαιδευτή, από το γεγονός ότι τυχόν απώλειας σύνδεσης της απευθείας μετάδοσης θα του στερηθεί η άδεια**



ασκήσεως επαγγέλματος για χρονικό διάστημα από 2 έως 6 έτη (ίδτετε λαρθρο 5 παρ. 5 εδ. 3ο σε συνδυασμό με το άρθρο 8 παρ.6α περ. γγ).

Οι διατάξεις 4 και 5 του Σχεδίου Νόμου καταχρηστικά επιβάλλουν ποινή και μάλιστα στερήσεως της επαγγελματικής ικανότητας για τυχόν παράβαση του εκπαιδευτή από παράγοντα που δεν άπτεται του πεδίου επιρροής του.

#### **Δ) άρθρο 4 παρ. 10:**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** η παρ. 10 του άρθρου 4 να αντικατασταθεί ως εξής: “Οι υποψήφιοι οδηγοί για την απόκτηση άδειας οδήγησης, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξέτασης, υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος. Η ασφαλιστική δαπάνη του προηγούμενου εδαφίου περιλαμβάνει υποχρεωτικά την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων λόγω σωματικής βλάβης, ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος κατά την διεξαγωγή πρακτικής εξέτασης, η ειδική ασφαλιστική κάλυψη το πρώτου εδαφίου καλύπτει τουλάχιστον ένα μήνα για την επισκευή του εκπαιδευτικού οχήματος. Η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά όλους τους χώρους διενέργειας εξέτασης υποψηφίων οδηγών δημόσιους ή ιδιωτικούς, κλειστούς ή ανοιχτούς. Οι υποψήφιοι οδηγοί προσκομίζουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τις ανωτέρω ειδικές ασφαλιστικές καλύψεις πριν από την έναρξη της πρακτικής τους εξέτασης στον εκπαιδευτή, με ευθύνη του οποίου συμπληρώνεται ο φάκελος των υποψηφίων, ο οποίος τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί. Στον φάκελο του υποψηφίου δύναται να προσκομίζεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του εκπαιδευτικού οχήματος, εφόσον περιέχει την ειδική ασφαλιστική κάλυψη των ανωτέρω εδαφίων. Οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί υποχρεούνται να φέρουν τον κατάλληλο εξοπλισμό κατά την διάρκεια της πρακτική τους εκπαίδευση και εξέταση.

**Ο εκπαιδευτής και η Σχολή Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής δεν φέρει ουδεμία ευθύνη έναντι του εξεταζόμενου ή οιοδήποτε άλλου σε περίπτωση ατυχήματος ή οποιασδήποτε άλλης αξιόποινης πράξης, όταν ο εκπαιδευτής είναι εκτός του οχήματος κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης.**

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Το υπ' αρ. Πρωτ. 214449/513/16-11-2018 έγγραφο της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος (προσκομιζόμενο με αρίθμηση ΣΧΕΤ. 1), που λάβαμε δυνάμει ερωτήματος που κάναμε ως Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης, αναφέρει ρητά ότι **“1. Οι τρίτοι ζημιούμενοι από ατύχημα που προκάλεσε το εκπαιδευτικό όχημα καλύπτονται σήμερα και θα καλύπτονται και στο μέλλον αποκλειστικά και μόνο από την ειδική ασφάλιση αστικής ευθύνης οχήματος που πρέπει να έχει συναφθεί για κάθε εκπαιδευτικό όχημα.**

**2. Με δεδομένα τα ανωτέρω, δεν γίνεται κατανοητή η πρόταση του Υπουργείου για την δημιουργία ενός νέου ασφαλιστηρίου συμβολαίου - το οποίο προφανώς σήμερα δεν υπάρχει - για να καλύπτει την “όποια ευθύνη” του εκπαιδευόμενου έναντι του κυρίου και κάτοχο του οχήματος (εκπαιδευτη) και έναντι των τρίτων, οι οποίοι τρίτοι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω καλύπτονται ήδη από το προαναφερόμενο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.**

**Η δημιουργία ενός ασφαλιστικού προϊόντος, όπως το προτείνει το Υπουργείο, δεν είναι εφικτή και για τον πρόσθετο λόγο ότι δε νοείται μετάθεση της ευθύνης του επαγγελματία εκπαιδευτή (και της εκπαιδευτικής σχολής) στον εκπαιδευόμενο του υποψήφιο για να λάβει άδεια οδήγησης οδηγού.**

**Η κύρια ευθύνη είναι και παραμένει του εκπαιδευτή. Επομένως μία τέτοια ασφάλιση ευθύνης του υποψηφίου οδηγού θα ήταν κατ'ουσίαν άνευ αντικειμένου.”**

Εν κατακλείδι είναι πασιφανές ότι δεν νοείται μετάθεση της ευθύνης από τον ιδιοκτήτη του οχήματος ( εκπαιδευτή) στον εκπαιδευόμενο και πόσο μάλλον όταν ο εκπαιδευόμενος δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης και δεν μπορεί να του παρασχεθεί ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση ατυχήματος.

#### **4. ΑΡΘΡΟ 7 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** Η παρ. 1 του άρθρου 7 να διαμορφωθεί ως εξής: “Οι ειδικές δοκιμασίες του δεύτερου σταδίου για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης των υποψηφίων οδηγών ή των οδηγών, διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους **δημόσιου χαρακτήρα** χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών της οικείας περιφερειακής ενότητας.”, ήτοι να αφαιρεθεί η λέξη “ή όμορη” διότι θα

είναι ιδιαίτερα κοστοβόρο και επιβαρυντικό τόσο για τους εκπαιδευτές όσο και για τους εκπαιδευόμενους να μεταφέρονται σε απομακρυσμένες περιοχές.

#### **5. ΑΡΘΡΟ 8 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** η περ. β της παρ. 2 του άρθρου 8 να διαμορφωθεί ως εξής: “β. εκπαίδευσης, όπου καταγράφονται **οι ώρες έναρξης και λήξης** της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών”. Η εν λόγω αλλαγή καθιστά την διάταξη ορισμένη, διότι ο σκοπός του νομοθέτη δεν είναι να ελέγξει την ποιότητα εκπαίδευσης αλλά την επιτυχή και πλήρη ολοκλήρωση της υποχρεωτικής εκπαίδευσης που προβλέπει ο νόμος. Με αυτό τον τρόπο θα αποφευχθούν ελλειπείς εκπαιδευτικές ώρες.

#### **6. ΑΡΘΡΟ 9 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** να καταργηθεί η περ. ζ της παρ. 5 του άρθρου 9 η οποία είναι παντελώς αόριστη. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει “Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: (α) πολύ σοβαρή παράβαση, (β) σοβαρή παράβαση και (γ) ελαφρά παράβαση. Η σοβαρότητα μίας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια: ..... ζ.κάθε άλλη παρέμβαση που δεν εμπίπτει στις ανωτέρω περιπτώσεις.”. Δεν μπορεί μία τόσο αόριστη διάταξη να αποτελεί κριτήριο τυχόν παράβασης του εκπαιδευτή. Τα κριτήρια οφείλουν να είναι ορισμένα και αναλυτικώς διατυπωμένα προκειμένου ο πολίτης να γνωρίζει τα νόμιμα όρια ενέργειας του.

Τέλος στο άρθρο 9 που αφορά τις κυρώσεις διαπιστώνεται άνιση μεταχείριση στην εφαρμογή των ποινών, για το ίδιο παράπτωμα, μεταξύ των εμπλεκόμενων, με αποτέλεσμα να παραβιάζεται ευθέως το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της ισότητας μεταξύ των πολιτών (άρθρο 4 Σ). Τέλος στην αιτιολογική έκθεση του Σχεδίου Νόμου ρητά αναφέρεται ως σκοπός του νομοσχεδίου η διασφάλιση της αξιοκρατίας, σκοπός ο οποίος δεν επιτυγχάνεται με την συγκεκριμένη διάταξη.

#### **7. ΑΡΘΡΟ 10 ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ**

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** η παρ. 2 του άρθρου 7 να διαμορφωθεί ως εξής “α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος έως και ένα (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παρ.

2 του άρθρου 3, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

**αα)** από έναν εξεταστή, υποχρεωτικά μέσω κλήρωσης από τους υφιστάμενους εξεταστές, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Α3/οικ.50984/7947/22-11-2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

**ββ)** από έναν εκπαιδευτή και έναν εξεταστή μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του πρώτου σταδίου και με τον υποψήφιο οδηγό μόνο του μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του δεύτερου σταδίου χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή ή εξεταστή.

**γγ)** τα δύο στάδια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται την ίδια μέρα από **διαφορετικούς** εξεταστές. Κατά τα λοιπά, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Α3/οικ.50984/7947/22-11-2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

**β.** Ένα (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 2 του άρθρου 3 και έως τρεις (3) μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

**αα)** από έναν (1) εξεταστή με κύριο και αποκλειστικό έργο, μέσω κλήρωσης από εξεταστές που ορίζονται σύμφωνα με την απόφαση του οικείου περιφερειάρχη της παρ. 3 του άρθρου 3 **και τον εκπαιδευτή.**

**ββ)** κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται όσα αναφέρονται στις υποπεριπτ. (ββ) και (γγ) της περίπτ. α' της παρ. 2."

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ:** Δεν είναι εφικτό ένας εκπαιδευτής ο οποίος αποτελεί ελεύθερο επαγγελματία, ο οποίος δραστηριοποιείται είτε ως παρέχων τις υπηρεσίες του σε μία Σχολή Οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής, είτε σε δική του Σχολή, να συνοδεύσει μαθητή άλλης Σχολής, διότι αυτό θα κατέρριπτε κάθε έννοια ελεύθερου επαγγέλματος και υγειούς ανταγωνισμού και επιπρόσθετα δεν μπορεί ένας εκπαιδευτής να στερηθεί τις ώρες που θα εκπαίδευε έναν μαθητή του προκειμένου να παρευρεθεί σε εξέταση μαθητή άλλης Σχολής Οδήγησης, αυτό θα ήταν ενάντια στο δικαίωμα της οικονομικής ελευθερίας του ατόμου. Επίσης ο εκπαιδευτής που παρίσταται στις εξετάσεις, βάσει του ισχύοντος νόμου (ΠΔ

208/2002), πρέπει να έχει σχέση εργασίας με την Σχολή Οδήγησης, ήτοι δεν υφίσταται άλλος εκπαιδευτής να παρασταθεί σε εξετάση υποψηφίου Σχολής Οδήγησης της οποίας δεν έχει σχέση εργασίας.

**Εν κατακλείδι είναι πασίδηλα φανερό α) ότι με τον εκπαιδευτή ΕΝΤΟΣ του οχήματος κατά την 1<sup>η</sup> φάση πρακτικών εξετάσεων και β) με την τοποθέτηση του οπτικοακουστικού συστήματος, θα είναι απόλυτα εξασφαλισμένη η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ τόσο των συμμετεχόντων στην εξέταση όσο και των υπολοίπων χρηστών του δρόμου, δεν θα υφίσταται πρόβλημα ασφαλιστικής κάλυψης, θα είναι απόλυτα εξασφαλισμένη η ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ των εξετάσεων και τέλος το Σχέδιο Νόμου θα είναι εφικτό να εφαρμοστεί.**

**Επιπλέον με την εξασφάλιση του Δημόσιου Χαρακτήρα των εξετάσεων τόσο σε επίπεδο εξεταστών – ήτοι να αποτελούν Δημοσίους υπαλλήλους- όσο και στο επίπεδο των ειδικά διαμορφωμένων χώρων, ήτοι να είναι δημόσιοι χώρου και η επιχείρηση που θα διαχειρίζεται τους εν λόγω χώρους να είναι ιδιοκτησίας του δημοσίου θα εξασφαλιστεί η ΜΗ οικονομική επιβάρυνση τόσο του Κράτους όσο και των πολιτών.**

Τέλος, να γίνει μνεία ότι το Σχέδιο Νόμου, δεν έχει βγει σε Διαβούλευση, καίτοι έτσι φημολογείται. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 10.1 και 10.2 της Έκθεσης Αξιολόγησης Συνεπειών Ρυθμίσεων αναφέρεται ότι την 11η-05-2018 έγινε διαβούλευση του νομοσχεδίου, πλην όμως «διαβούλευση» είναι μια αμφίδρομη επικοινωνία και κανονιστική διαδικασία ανάμεσα στους φορείς (διαμορφωτές της πολιτικής) και στους πολίτες, (τα υποκείμενα που αφορούν οι πολιτικές), με στόχο οι φορείς να γνωρίσουν τις απόψεις των πολιτών. Επί της ουσίας είναι εμπειρία μάθησης, μέσα από την οποία δίδεται η ευκαιρία στους συμμετέχοντες να γνωρίσουν και να διαμορφώνουν νέες πτυχές της συλλογικής πραγματικότητας τους, αντί να τις πληροφορούνται εκ των υστέρων από εκείνους, στους οποίους παραχώρησαν το δικαίωμα αυτό. Σκοπός μίας διαβούλευσης είναι α) η κατανόηση και ο σεβασμός των διαφορετικών αντιλήψεων, απόψεων και αναγκών, που συνυπάρχουν σε μια κοινότητα ανθρώπων, β) η συνειδητοποίηση από πλευράς αυτοδιοικητικών αρχών και δημοτών-πολιτών, της αδυναμίας υιοθέτησης λύσεων, που επιβάλλουν υποχρεώσεις σε άλλους ή στερούν δικαιώματα άλλων και γ) η αξιοποίηση της συλλογικής εμπειρίας, γνώσης και δημιουργικότητας, που υπάρχει

στις τοπικές κοινωνίες. Εν προκειμένω στις 11-05-2018 μόνο το ΕΣΟΑ έλαβε γνώμη κάποιων διατάξεων του νομοσχεδίου και όχι όλοι οι πολίτες μέσω της ηλεκτρονικής διεύθυνσης <http://www.opengov.gr> προκειμένου να εκφράσουν τις απόψεις τους.

Προς διευκόλυνση σας, στο παρόν επισυνάπτεται ολόκληρο το σχέδιο νόμου με ενσωματωμένες τις προτάσεις μας.

**Επειδή** πρωταρχικό και μοναδικό μας μέλημα είναι η Οδική Ασφάλεια.

**Επειδή** αποτελούμε τον πλέον αρμόδιο και κατάλληλο φορέα διαφύλαξης της Οδικής Ασφάλειας.

**Επειδή** αγωνιζόμαστε επί σειρά ετών για την διαφάνεια των εξετάσεων και ήδη εδώ και δεκαπέντε (15) χρόνια έχουμε ζητήσει με προτάσεις μας την τοποθέτηση οπτικοακουστικού συστήματος στα εκπαιδευτικά οχήματα.

**Επειδή** με την τοποθέτηση του οπτικοακουστικού συστήματος στα εκπαιδευτικά οχήματα καλύπτεται πλήρως η διαφάνεια των εξετάσεων, με αποτέλεσμα να αποτελεί μη αναγκαίο και προσοδοφόρο μέσο ο αποκλεισμός του εκπαιδευτή από το όχημα.

**Επειδή** το Κράτος οφείλει να σέβεται και να προστατεύει τα συνταγματικώς κατοχυρωμένα ατομικά και κοινωνικά δικαιώματα του ανθρώπου.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΖΗΤΟΥΜΕ

- Να γίνουν δεκτές οι προτάσεις μας καθ' ολοκληρίαν.
- Να τοποθετηθεί οπτικοακουστικό σύστημα καταγραφής – και όχι ζωντανής μετάδοσης- στις πρακτικές εξετάσεις προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια.
- Να ΜΗΝ αποκλειστεί ο εκπαιδευτής από την συμμετοχή του στην 1<sup>η</sup> φάση των πρακτικών εξετάσεων που θα λαμβάνουν χώρα στον αστικό ιστό.

Αθήνα, 12-02-2019

Με εκτίμηση

Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης

Πρόεδρος

Διαμαντής Ηλιάδης

Γραμματέας

Παναγιώτης Χαρμπής