

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 1668
Ημερομ. Κατάθεσης: 26/2/2021



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς: τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή,

Θέμα: **Αναμόρφωση πλαισίου οδικής ασφάλειας**

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Σας γνωστοποιώ την επιστολή της Ένωσης Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδήγησης Νομού Πιερίας σχετικά με τις προτάσεις, τις επισημάνσεις και τις παρατηρήσεις που καταθέτουν στον δημόσιο διάλογο εν όψει της αναδιαμόρφωσης του πλαισίου οδικής ασφάλειας και εξέτασης των νέων υποψηφίων οδηγών. Στην συνημμένη επιστολή καταγράφουν με τρόπο επισταμένο και αναλυτικό τις κατευθύνσεις και τις ανάγκες που προκύπτουν για αλλαγή του τρόπου εξέτασης, ο οποίος συνδέεται άρρηκτα και με την πάταξη της διαφθοράς. Παράλληλα, προτείνουν αυτή η ριζική αναδιαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου να συνδυαστεί και με την βελτίωση και αναβάθμιση της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών, ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις οδηγικής συμπεριφοράς και οδικής ασφάλειας.

Σας παρακαλώ κύριε Υπουργέ όπως εξετάσετε προσηκόντως τις ως άνω προτάσεις της Ένωσης Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδήγησης Νομού Πιερίας.

Ο αναφέρων βουλευτής

ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΞΕΝΟΦΩΝ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΝΔ ΠΙΕΡΙΑΣ



**Ένωση Επαγγελματιών Εκπαιδευτών
Οδήγησης Νομού Πιερίας.
Ταχ. Δ/ση : Αγίου Γεωργίου 41, Λιτόχωρο
Τηλέφωνο : 2352 0 83820
Τ.Κ. : 602 00**

ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Αξιότιμοι κ.κ. Βουλευτές Ν. Πιερίας

Μπαραλιάκο Ξενοφών

Χιονίδη Σάββα

Κυρία Άννα Μάνη - Παπαδημητρίου

Με αφορμή την παρουσίαση από τον Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, παρουσία του Υπουργού κ. Καραμανλή και του Πρωθυπουργού κ. Μητσοτάκη στην ειδική εκδήλωση για την οδική ασφάλεια και την αναμόρφωση του πλαισίου για την εξέταση νέων υποψηφίων οδηγών θα θέλαμε να τοποθετηθούμε και να επισημάνουμε τα εξής.

Ως εκπαιδευτές οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής χαιρετίζουμε με μεγάλη ικανοποίηση τις όποιες αλλαγές θα βελτιώσουν την κατάσταση του οδικού δικτύου της χώρας μας, θα θέσουν νέες βάσεις για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, θα φέρουν την κυκλοφοριακή αγωγή στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση -πάγιο αίτημα του κλάδου- και που εν τέλει θα πρέπει να αποτελέσει δια βίου μάθηση για όλους τους πολίτες που συμμετέχουν στην κοινωνία της κυκλοφορίας με οποιονδήποτε τρόπο.

Οι νέες τεχνολογίες και η εκτεταμένη χρήση πλέον των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) καθιστά απαραίτητη τη γνώση του Κ.Ο.Κ καθώς χρήστες αυτών είναι και μικρά παιδιά που συνυπάρχουν στο οδικό δίκτυο.

Ωστόσο ελάχιστες αναφορές έγιναν για τη βελτίωση της εκπαίδευσης στις σχολές οδήγησης ενώ στο μεγαλύτερο μέρος αυτής της παρουσίασης ο Υφυπουργός στάθηκε στον τρόπο αλλαγής της εξέτασης και στην πάταξη της διαφθοράς. Αυτό φυσικά γεννά το εύλογο ερώτημα, είναι όλα καλά στην εκπαίδευση? Φυσικά και όχι αλλά η διαφθορά δεν ξεκινά ποτέ από αυτή. Είναι όμως άρρηκτα συνδεδεμένη με την εξέταση και εκεί ακριβώς βρίσκεται το πρόβλημα.

Ενημερωθήκαμε επίσης από το διαδίκτυο αλλά και από αναφορές του ίδιου του Υφυπουργού ότι μέσα στις προθέσεις του είναι και η μεταφορά του εκπαιδευτή στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου κατά διάρκεια της πρακτικής εξέτασης, ενώ ο εξεταστής θα μεταφερθεί μπροστά, στην ειδικά διαμορφωμένη θέση του συνοδηγού. Αυτό μας βρίσκει αντίθετους και αδυνατούμε πραγματικά να καταλάβουμε το λόγο από τη στιγμή που η εξέταση θα καταγράφεται από οπτικοακουστικά μέσα καθ' όλη τη διάρκεια. Οι λόγοι που είμαστε αντίθετοι είναι οι εξής.

- 1. Σε καμία περίπτωση ο εξεταστής δεν θα έχει, όση εκπαίδευση και να του παρέχουμε, την απαιτούμενη εμπειρία να αντιδράσει σωστά σε μια κρίσιμη στιγμή όπως ο εκπαιδευτής που βρίσκεται στη θέση αυτή κατά μέσο όρο 200 ή και περισσότερες ώρες το μήνα. Επίσης το στυλ οδήγησης κάθε εκπαιδευόμενου οδηγού είναι διαφορετικό με αποτέλεσμα μόνο ο εκπαιδευτής που τον έχει διδάξει τουλάχιστον 25 ώρες να το γνωρίζει πραγματικά. Το να φοβηθεί λοιπόν ο εξεταστής και αντιδράσει πρόωρα ή να μην εκτιμήσει σωστά τον κίνδυνο και να αντιδράσει με καθυστέρηση, με αποτέλεσμα την πρόκληση ενός ατυχήματος είναι πολύ πιθανό.**
- 2. Η ψυχολογία του υποψηφίου οδηγού. Η διδασκαλία της οδήγησης απο μόνη της έχει μια ιδιαιτερότητα. Ο εκπαιδευτής εκτός από τη μεταφορά της γνώσης σε θεωρητικό και πρακτικό μέρος έχει να αντιμετωπίσει και να αφαιρέσει τον φόβο από τον υποψήφιο οδηγό, πράγμα που δε συμβαίνει ταυτόχρονα σε καμία άλλη μορφή διδασκαλίας. Ως εκ τούτου η παρουσία του εκπαιδευτή στη θέση του συνοδηγού δημιουργεί μια αίσθηση ασφάλειας που επηρεάζει θετικά την ψυχολογία του και κατά συνέπεια την απόδοσή του. Σκεφθείτε τον εαυτό σας μόλις αποκτήσατε την άδεια οδήγησης. Πήρατε ένα αγαπημένο και κοντινό σας πρόσωπο στην πρώτη σας βόλτα και όχι έναν τυχαίο περαστικό, άγνωστο προς εσάς.**
- 3. Η διαφορετικότητα των οχημάτων. Ο κάθε εκπαιδευτής μπορεί να χειριστεί σωστά και έγκαιρα μόνο το δικό του όχημα. Φανταστείτε λοιπόν έναν εξεταστή που θα πρέπει να μάθει να χειρίζεται 20-30 και περισσότερα εκπαιδευτικά αυτοκίνητα πόσο αποδοτικός θα είναι σε περίπτωση που θα προκύψει ανάγκη. Όλοι οι οδηγοί γνωρίζουμε ότι από αυτοκίνητο σε αυτοκίνητο υπάρχουν διαφορές, άλλοτε μικρές και άλλοτε μεγάλες, που μπορεί όμως να δημιουργήσουν πρόβλημα όταν δεν εκτιμηθούν σωστά.**
- 4. Με τον προηγούμενο νόμο (4599/2019) της κυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α. Είχε προκύψει το θέμα της επιπλέον ασφάλισης των υποψηφίων οδηγών λόγω της απουσίας του εκπαιδευτή από το όχημα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να εκτοξευθεί το κόστος απόκτησης της άδειας οδήγησης δεδομένου ότι τα εκπαιδευτικά οχήματα ήδη πληρώνουν επιπλέον ασφάλεια για την εκπαίδευση και εξέταση. Ο σημερινός**

Υπουργός Μεταφορών είχε τοποθετηθεί τότε δημόσια και είχε αναφέρει πως η θέση του εκπαιδευτή είναι μέσα στο εκπαιδευτικό αυτοκίνητο. Δε φανταστήκαμε πως εννοούσε στο πίσω κάθισμα, καθώς αυτό δεν έχει καμία διαφορά από την απόφαση του κ. Σπίρτζη που μας ήθελε... στα σπίτια μας.

- 5. Στις πρακτικές εξετάσεις των φορτηγών και των συρόμενων – επικαθήμενων δεν υπάρχει καν η δυνατότητα ο εκπαιδευτής να βρίσκεται σε πίσω κάθισμα καθώς το σύνολο των οχημάτων φέρουν μονή καμπίνα. Επίσης ο όγκος και το βάρος του οχήματος δε συγχωρούν λάθη. Εφόσον λοιπόν εκεί ο εκπαιδευτής θα βρίσκεται δίπλα στον υποψήφιο οδηγό τι αλλάζει?**

Όλα τα παραπάνω συνιστούν λόγο δημοσίου συμφέροντος και οδικής ασφάλειας καθώς η παρουσία του εκπαιδευτή στην ειδικά διαμορφωμένη θέση του συνοδηγού και μόνο αυτή διασφαλίζει απο πιθανά λάθη του υποψηφίου οδηγού καθώς δεν μπορούμε να παραβλέψουμε πως, όσο καλά και να είναι προετοιμασμένος, η παρουσία ενός άγνωστου εξεταστή, η απειρία αλλά και η ψυχολογική πίεση που υφίσταται την ώρα της εξέτασης μπορεί να οδηγήσουν σε άσχημες καταστάσεις.

Πιστεύουμε ακράδαντα στις αξίες και ζητάμε η διαφθορά να τελειώσει μία και καλή. Για το λόγο αυτό πρέπει να τοποθετηθούν εντός του οχήματος τουλάχιστον 2 κάμερες εκ των οποίων η μια θα απεικονίζει την καμπίνα του οχήματος και την εμπρόσθια κυκλοφορία, μια που θα απεικονίζει τα πεντάλ στη θέση του συνοδηγού αλλά και μια ακόμη ένδειξη που θα φαίνεται ότι είναι ενεργοποιημένος ο βομβητής επέμβασης στα πεντάλ που ούτως ή άλλως υπάρχει και τώρα. Επιπλέον να καταγράφεται η ώρα έναρξης και λήξης της εξέτασης και όλα τα στοιχεία των εμπλεκομένων στη διαδικασία. Φυσικά τα στοιχεία του αυτοκινήτου και τα απαραίτητα έγγραφα νόμιμης κυκλοφορίας και όλα αυτά μετά το πέρας της εξέτασης ανεξαρτήτως αποτελέσματος να μεταφορτώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθολικά και όχι δειγματοληπτικά, σε ειδικό χώρο φιλοξενίας (server) του Υπουργείου με ευθύνη του εξεταστή. Η τεχνολογία μπορεί να δώσει πλέον τη λύση σε κάθε είδους τέτοιο θέμα. Αυτό το ζητάμε χρόνια τώρα. Επιπλέον επιβάλλεται η τοποθέτηση οπτικοακουστικών μέσων καταγραφής και κατά τη διάρκεια των θεωρητικών εξετάσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας (Π.Ε.Ι.) και όχι μόνο απλή διασταύρωση της φωτογραφίας όπως αναφέρθηκε από το Υπουργείο.

Φυσικά όσον και να ασχολούμαστε σε αυτή μας την επιστολή με την εξέταση των υποψηφίων οδηγών και τον τρόπο πάταξης κάθε είδους διαφθοράς, δε μπορούμε να μην αναφέρουμε και τη θέση μας για την αναμόρφωση του πλαισίου εκπαίδευσης. Πρέπει να καταργηθούν πολλές αναχρονιστικές δοκιμασίες, π.χ οπισθογωνία με στροφή αριστερά ή δεξιά, που απορροφούν πολύ χρόνο εκπαίδευσης, δέσμευση πόρων για αμφίβολο αποτέλεσμα και να αντικατασταθούν από νέες σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σύγχρονων οδηγών. Περισσότερη οδήγηση στον αυτοκινητόδρομο, στον αστικό ιστό, οικολογική και οικονομική

οδήγηση και πολλά άλλα που θα θέλαμε να τα αναφέρουμε σε κάποια άλλη μας επιστολή όταν το Υπουργείο ασχοληθεί με τη Υ.Α. 50984 που αφορά στην εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών και που με μεγάλη μας χαρά θα συνδράμουμε εφόσον αυτό μας ζητηθεί.

Με Τιμή
Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

Παναγιωτίδης Ιωάννης

Ο Γ. Γραμματέας

Οικονόμου Α. Ευάγγελος