

Υπερψηφίστηκε το νομοσχέδιο «Οδηγώντας με ασφάλεια». Ποιες αλλαγές έρχονται στις εξετάσεις οδήγησης

2021/11/04 14:47 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Ψηφίστηκε από τη Βουλή [το νομοσχέδιο «Οδηγώντας με Ασφάλεια»](#), το οποίο, όπως υποστηρίζει το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει το αδιάβλητο των εξετάσεων για άδεια οδήγησης και συμβάλει στην οδική ασφάλεια.

Δικλείδες ασφαλείας για αδιάβλητες εξετάσεις οδήγησης

1. Διπλός έλεγχος ταυτοπροσωπίας και δειγματοληπτικός έλεγχος στις θεωρητικές εξετάσεις

Για να μπει ο υποψήφιος στις εξετάσεις, θα γίνεται έλεγχος με ψηφιακά μέσα, με τη δυνατότητα ταυτοποίησης δύο παραγόντων μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

Στις γραπτές εξετάσεις θα απαγορεύεται χωρίς εξαιρέσεις η χρήση κινητών τηλεφώνων, ακουστικών ή όποιας άλλης ηλεκτρονικής ή “έξυπνης” συσκευής.

2. Υποχρεωτική τοποθέτηση κάμερας μέσα στο όχημα κατά τη διάρκεια της εξέτασης

Φορητή κάμερα υψηλής ευκρίνειας, με δυνατότητα λήψης 360 μοιρών, θα καταγράφει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος και τους συμμετέχοντες στη διαδικασία, αλλά και μικρόφωνο. Η κάμερα θα διαθέτει ειδική αποσπώμενη κάρτα μνήμης, στην οποία αποθηκεύεται όλη η διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας. Μέσα σε μία ημέρα μετά την εξέταση, ο εξεταστής υποχρεούται να παραδώσει την κάμερα και την κάρτα μνήμης στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

Σημειωτέων ότι έχει εξασφαλιστεί ήδη πριν την κατάθεση του νομοσχεδίου η συγκατάθεση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα.

3. Το οπτικοακουστικό αυτό υλικό θα διατηρείται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από ειδική υπηρεσία του υπουργείου Υποδομών και

Μεταφορών

Οι κάμερες, που θα τοποθετούνται στα οχήματα κατά τη διάρκεια της εξέτασης, θα ανήκουν στο υπουργείο. Το οπτικοακουστικό υλικό θα αποθηκεύεται για διάστημα μέχρι έξι μήνες, και θα μπορεί να εξεταστεί είτε δειγματοληπτικά είτε εάν γίνει καταγγελία. Εάν σε αυτό το διάστημα ο νέος οδηγός προκαλέσει ατύχημα, τότε θα προχωρά αυτομάτως η εξέταση του οπτικοακουστικού υλικού.

4. Διευρύνεται το σώμα των εξεταστών

Όποιος δημόσιος υπάλληλος επιθυμεί, θα μπορεί να γίνει εξεταστής, αφού περάσει φυσικά τη σχετική εκπαίδευση και πιστοποιηθεί. Στόχος είναι να σπάσουν τα κυκλώματα και να υπάρξει επαρκής αριθμός καλά εκπαιδευμένων εξεταστών. Δεν θα υπάρχουν ιδιώτες εξεταστές.

5. Δημιουργείται ο θεσμός των εποπτών

Επόπτες θα μπορούν να γίνουν, εφόσον το επιθυμούν, στελέχη της Ελληνικής Αστυνομίας. Εάν δεν επαρκεί το προσφερόμενο προσωπικό της ΕΛΑΣ να καλύψει το έργο αυτό, στο Μητρώο Εποπτών θα μπορεί να εγγραφεί το ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας και του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Οι εποπτες θα περνούν από ειδική εκπαίδευση και θα λαμβάνουν πιστοποίηση, ώστε στη συνέχεια να μπαίνουν μέσα στο όχημα κατά την εξέταση και να εποπτεύουν τη διαδικασία, είτε δειγματοληπτικά είτε σε περίπτωση που θα υπάρχουν υπόνοιες.

Ο εκπαιδευτής θα κάθεται στη θέση του συνοδηγού

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κατάθεσε νομοτεχνική βελτίωση, η οποία προβλέπει ότι ο εκπαιδευτής θα κάθεται στη θέση του συνοδηγού, ενώ η αρχική πρόταση ήταν να κάθεται στο πίσω κάθισμα.

Σημείωσε όμως ότι το υπουργείο άκουσε τα επιχειρήματα των φορέων κατά της πρόβλεψης αυτής και δεδομένου ότι το νομοσχέδιο έχει ιδιαίτερα αυστηρές δικλείδες ασφαλείας για το αδιάβλητο της διαδικασίας (κάμερα μέσα στο όχημα, διατήρηση του οπτικοακουστικού υλικού, δειγματοληπτικοί έλεγχοι, εποπτες στις εξετάσεις, αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστωθεί αλλοίωση), προχώρησε στη νομοτεχνική βελτίωση.

Νομοτεχνικές βελτιώσεις

Ο κ. Καραμανλής κατέθεσε επίσης νομοτεχνικές βελτιώσεις για:

*Μείωση της προθεσμίας- απάντησης στην ένσταση των υποψηφίων που απέτυχαν στις εξετάσεις από 30 ημέρες σε 10 εργάσιμες

*Δυνατότητα και όχι υποχρεωτικότητα της χρήσης διερμηνέα στους κωφούς (αίτημα της Ομοσπονδίας)

*Το όριο ηλικίας παραμένει για τους οδηγούς των ΚΤΕΛ στα 67 έτη και επεκτείνεται το όριο αυτό στους οδηγούς τουριστικών λεωφορείων και φορτηγών. Επίσης το όριο ηλικίας των οδηγών σχολικών λεωφορείων ισχύει και για τα τουριστικά λεωφορεία όταν αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μαθητών.

*Επεκτείνεται η δυνατότητα εργασίας και στους οδηγούς μετά την συνταξιοδότησή του μέχρι τα 67 έτη εφόσον επιθυμούν να προσληφθούν σε άλλη εργασία και τους αφαιρεθεί το 30% της σύνταξής τους.

Προβλέψεις για ΑμεΑ

Με το νομοσχέδιο προβλέπεται η ίδρυση ιδιωτικών Κέντρων Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα (τύπου «ΗΝΙΟΧΟΣ»), ώστε να μην ταλαιπωρούνται περαιτέρω τα Άτομα με Αναπηρία, τα οποία σύμφωνα με τον νόμο δικαιούνται δίπλωμα οδήγησης.

Οι νέοι από 17 ετών θα μπορούν να δώσουν εξετάσεις οδήγησης και να οδηγήσουν, υπό αυστηρούς όρους

Πλέον θα μπορούν να δώσουν εξετάσεις για δίπλωμα οδήγησης οι νέοι από 17 ετών, υπό συγκεκριμένους και αυστηρούς περιορισμούς.

Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, ο συνοδός θα πρέπει να είναι άνω των 25 ετών και να είναι κάτοχος διπλώματος οδήγησης τουλάχιστον 5 χρόνια.

Στην εφαρμοστική απόφαση που θα ακολουθήσει θα προβλέπεται ο συνοδός να έχει επίσης και καθαρό point system.

Οι 17άρηδες θα επιτρέπεται να οδηγήσουν μόνο εντός της Περιφέρειας όπου κατοικούν και το όχημα θα φέρει το ειδικό σήμα του νέου οδηγού.

Εφόσον ο 17χρονος οδηγός κατά τη διάρκεια του έτους αυτού δεν εμπλακεί σε ατύχημα, όταν κλείσει τα 18 θα έχει πλέον το κανονικό δίπλωμα οδήγησης.

Διαφορετικά θα πρέπει να δώσει ξανά εξετάσεις.

Ιστορικά οχήματα

Προβλέπεται η χορήγηση της άδειας και ειδικών πινακίδων αποκλειστικά και μόνο από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τις Υπηρεσίες των Περιφερειών.

Ο χαρακτηρισμός ενός οχήματος ως ιστορικού ενδιαφέροντος, θα πραγματοποιείται από τους φορείς των ιστορικών οχημάτων και για πρώτη φορά στα ιστορικά οχήματα συμπεριλαμβάνονται και τα στρατιωτικά οχήματα που έχουν κατασκευασθεί για τη μεταφορά επιβατών και έχουν αξιοποιηθεί από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις.

Επίσης, προβλέπεται άδεια κυκλοφορίας διάρκειας 5 ετών, ο ετήσιος έλεγχος από τα ΚΤΕΟ και η καταβολή των τελών κυκλοφορίας.

Τροπολογίες

Ο κ. Καραμανλής κατέθεσε χθες τροπολογίες επί του νομοσχεδίου.

Η πρώτη τροπολογία αφορά **θέματα του Τομέα Υποδομών.**

Με το άρθρο 1 αντιμετωπίζεται η απρόβλεπτη κατάσταση που δημιουργήθηκε από την αδυναμία ταχυδρομικής αποστολής λογαριασμών κατανάλωσης ύδατος της Ε.ΥΔ.Α.Π. Α.Ε και παρατείνει το υπάρχον καθεστώς μέχρι τις 31 Ιανουαρίου 2022 δεδομένου ότι εκκρεμεί ο προσυμβατικός έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο του νέου διαγωνισμού.

Με το άρθρο 2, καταργείται η εξαίρεση του τμήματος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα από τη σύμβαση παραχώρησης. Με την εν λόγω ρύθμιση επαναφέρεται το έργο -βάσει του αρχικού σχεδιασμού του- ως τμήμα της παραχώρησης που κυρώθηκε με τον νόμο 3621/2007 και καθιστά εφικτή την κατασκευή του τμήματος, όπως αρχικά είχε σχεδιαστεί για την προστασία πρωτίστως της ασφάλειας των χρηστών. Το εν λόγω τμήμα χαρακτηρίζεται ως έργο υποδομής άμεσης προτεραιότητας και εξασφαλίζεται έτσι η άμεση κατασκευή του εντός της ήδη κυρωθείσας Σύμβασης Παραχώρησης, ενέργεια αποδεκτή και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η δεύτερη τροπολογία, περιλαμβάνει 8 άρθρα κι αφορά σε **θέματα του Τομέα Μεταφορών.**

Με το άρθρο 1 ρυθμίζεται η δυνατότητα καταβολής των δεδουλευμένων στα ΚΤΕΛ Αττικής, καθώς και σε όμορα με την Αττική ΚΤΕΛ, όπως της Θήβας, της Κορίνθου και της Χαλκίδας για τον μήνα του Οκτωβρίου 2020.

Με το άρθρο 2 παρατείνονται τα όρια ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία

λεωφορείων όλων των κατηγοριών, Τουριστικών, ΚΤΕΛ, Σχολικών και ΤΑΞΙ για ένα έτος. Η συγκεκριμένη πρόβλεψη ισχύει αποκλειστικά και για όσα οχήματα ο χρόνος κυκλοφορίας τους έληγε ή θα λήξει το 2020, 2021 και 2022.

Με το άρθρο 3 παρέχεται η δυνατότητα σε μικρούς δήμους νησιών κάτω των 10.000 κατοίκων να αναλαμβάνουν οι ίδιοι ή οι δημοτικές επιχειρήσεις το έργο της μικροσυγκοινωνίας με δικά τους ή μισθωμένα λεωφορεία.

Με το άρθρο 4 παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία έχουν έδρα – διοικητική μονάδα που ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, να αντικαταστούν τα επιβατηγά οχήματα 5 θέσεων με καινούργια επιβατηγά οχήματα 6 έως 9 θέσεων, τα οποία φέρουν ταξίμετρο.

Με το άρθρο 5, κρίνεται επιβεβλημένη η τροποποίηση της επωνυμίας της «Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων» και η αντικατάστασή της με την επωνυμία «Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων» και δεν μεταβάλλεται τίποτα απολύτως στους τομείς της διοικητικής, λειτουργικής και οικονομικής αυτοτέλειας του συγκεκριμένου Φορέα.

Με το άρθρο 6 προβλέπεται η χορήγηση προσωρινής άδειας υδατοδρομίου, με την υποχρέωση μέσα σε ένα χρόνο να προσκομιστούν και τα υπόλοιπα δικαιολογητικά για να χορηγηθεί η οριστική άδεια.

Με το άρθρο 7 προβλέπεται η –κατ’ εξαίρεση– δυνατότητα αποδέσμευσης της Ελληνικής Αστυνομίας και τη διεύρυνση της δυνατότητας ανάθεσης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του έργου της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε Ιδιωτικές Εταιρείες.

Με το άρθρο 8 που αφορά την ΤΕΟ Α.Ε. που βρίσκεται σε καθεστώς εκκαθάρισης από το 2014 μεταβιβάζονται στο Ελληνικό Δημόσιο καθολικό διάδοχο της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., το σύνολο των περιουσιακών της στοιχείων που υπερκαλύπτουν τις υποχρεώσεις της.

Η τρίτη τροπολογία αφορά στα **Ιδιωτικά ΚΤΕΟ** επανέρχεται **η απαγόρευση ίδρυσης ΙΚΤΕΟ σε περιοχές Γενικής Κατοικίας και Πολεοδομικά Κέντρα**. Τα δε υπάρχοντα θα πρέπει να απομακρυνθούν στην ημερομηνία που είχε θέσει το νομοθετικό πλαίσιο που τα διέπει.