



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ,
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Αθήνα, 16/4/2013

Αριθμ. Πρωτ.: Α1/12143/1908

Ταχ. Δ/ση : Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
Πληροφορίες : Ζ. Παπαδοπούλου
Τηλέφωνο : 210 650 8626
FAX : 210 650 8485
e-mail : z.papadopoulou@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ : 1. Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών
Οδήγησης (ΠΟΕΟ)
Καποδιστρίου 24, 106 82 Αθήνα

2. Ενωμένα Σωματεία Επαγγελματιών
Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών
Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών Νότιου
Τομέα Αθήνας
Καπετανάκη 57, 173 42 Αγ. Δημήτριος

ΚΟΙΝ.: 1. Γραφείο Αναπληρωτή Υπουργού
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα
Μεταφορών

ΘΕΜΑ: Εφαρμογή των διατάξεων της υ.α. 552/88/2013 (Β' 4)

ΣΧΕΤ.: 1. Το υπ' αριθμ. 57/17.2.2013 έγγραφό σας
2. Το υπ' αριθμ. 59/18.2.2013 έγγραφό σας
3. Το υπ' αριθμ. 8/18.2.2013 έγγραφο των Ενωμένων Σωματείων Επαγγελματιών
Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών Νότιου Τομέα
Αθήνας

Σε απάντηση των ως άνω σχετικών που αναφέρονται στο εν θέματι αντικείμενο και αναφορικά με τις αιτιάσεις και εκτιμήσεις σας, όπως αυτές καταγράφονται στα σχετικά ως άνω έγγραφα σας, θέτουμε υπόψη σας τα κάτωθι:

1. Όπως γνωρίζετε από την 19/1/2013 εισήχθησαν νέες ρυθμίσεις και επήλθαν σημαντικές τροποποιήσεις στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις άδειες οδήγησης (μέσω της ενσωμάτωσης) με το π.δ. 51/27.4.2012 (Α' 101), (της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ για τις άδειες οδήγησης - καθώς και των τροποποιητικών αυτής Οδηγιών 2006/103, 2008/65, 2009/112/ΕΚ και 2009/113/ΕΚ) και της ως εκ τούτου συνακόλουθης αναγκαιότητας προσαρμογής των όρων και των προϋποθέσεων που ρυθμίζουν την εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών όλων των νέων κατηγοριών οχημάτων, εκδόθηκε με μέριμνα της Υπηρεσίας μας την 7.1.2013 η Υπουργική Απόφαση 552/88/2013 (Β' 4), εις αντικατάσταση των Κεφαλαίων Β και Γ της αντίστοιχης προγενέστερης Υπουργικής Απόφασης 58930/480/1999 (Β' 526).

2. Προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν ανυπέρβλητα προβλήματα εφαρμογής, τόσο στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών όσο και στους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς από τις προς έκδοση ανωτέρω ρυθμίσεις, αποστείλαμε ήδη από την 4/12/2012 με το υπ' αριθμ. οικ. 51794/7738 έγγραφό μας, σχέδιο της υπουργικής απόφασης προς όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, μεταξύ των οποίων και στην Ομοσπονδία σας, με κύριο στόχο τη συλλογή παρατηρήσεων και προτάσεων, τις οποίες θα αξιολογούσε και θα επεξεργαζόταν η Υπηρεσία μας κατά την έκδοση της υπουργικής απόφασης.

3. Σημειώνεται ότι επί των διατάξεων του σχεδίου της εν λόγω απόφασης δεν υπήρξαν σημαντικές παρατηρήσεις ως προς τις επιμέρους ρυθμίσεις από όλους τους φορείς, ενώ από τις παρατηρήσεις που τέθηκαν, γραπτώς ή προφορικώς από την Ομοσπονδία σας, είτε ενσωματώθηκαν, είτε απαντήθηκαν γραπτώς από την Υπηρεσία και όλες συζητήθηκαν διεξοδικά κατά τις επανειλημμένες συσκέψεις μας με τους εκπροσώπους σας.

4. Για την ικανοποίηση των απαιτήσεων που τίθενται στο Κεφάλαιο Β του Παραρτήματος ΙΙ του π.δ. 51/2012 και θα ενσωματώνονταν, ως υποχρεούμεθα από την κοινοτική νομοθεσία, στην υπό έκδοση Υπουργική απόφαση και συγκεκριμένα στις παραγράφους 6 και 7 του Παραρτήματος Ι, περιγράφονται δύο νέες ειδικές δοκιμασίες για τις κατηγορίες Α1, Α2 και Α και συγκεκριμένα «Κίνηση με αποφυγή εμποδίου» και «Πέδηση εκτάκτου ανάγκης» και προς το σκοπό της έγκαιρης προετοιμασίας των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών για την εφαρμογή από 19/1/2013 του π.δ. 51/2012, αποστείλαμε, την 20/12/2013, προς όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, την υπ' αριθμ. οικ. 54077/8008/2012/2012 εγκύκλιο της Υπηρεσίας μας, η οποία και κοινοποιήθηκε μεταξύ άλλων και στην Ομοσπονδία σας, με οδηγίες για τη διενέργεια των νέων διαδικασιών αλλά και της έγκαιρης προετοιμασίας του χώρου που αυτές θα πραγματοποιηθούν.

Μάλιστα η νεοεκδοθείσα υπουργική απόφαση 552/88/7.1.2013 (Β' 4) προέβλεπε για την έναρξη εξέτασης των ειδικών δοκιμασιών προθεσμία ενός μήνα μετά την ισχύ της εν λόγω απόφασης, προκειμένου να δοθεί εύλογος χρόνος στις υπηρεσίες και στους φορείς να προετοιμαστούν, όπως άλλωστε είχαν και οι εκπρόσωποί σας προτείνει.

5. Προς περαιτέρω υποβοήθηση τόσο των υπηρεσιών όσο και των μελών σας εκδόθηκαν από την Υπηρεσία μας την 18/1/2013 δύο σχετικές εγκύκλιοι (οικ. 2849/438/18.1.2013 και Α3/1655/251/18.1.2013) με διευκρινιστικές οδηγίες, αναφορικά, μεταξύ άλλων, με τις ειδικές δοκιμασίες για την εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς των δικύκλων.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω, σημειώνουμε τα εξής:

α. Δεν νοείται ουδεμία ανετοιμότητα των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών στη δημιουργία χώρων εξέτασης νέων προδιαγραφών, όπως αναφέρεται στο έγγραφό σας.

Σε κάθε περίπτωση, οι εν λόγω ειδικές δοκιμασίες απευθύνονται σε υποψηφίους – μελλοντικούς οδηγούς, με επαρκή εκπαίδευση και γνώσεις ώστε να συμμετέχουν στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς, ενώ δεν είναι δυνατόν να παραβλεφθεί το γεγονός ότι βάσει της κείμενης νομοθεσίας (Παράρτημα ΙΙ του Π.Δ. 51/2012) η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς πρέπει να πραγματοποιείται σε συνθήκες που αντιπροσωπεύουν τους διάφορους τύπους δυσκολίας που ενδέχεται να συναντήσουν οι οδηγοί στο δρόμο, που μπορεί να είναι αντίστοιχες και των ειδικών δοκιμασιών που προαναφέρονται. Παρόμοια άλλωστε ρύθμιση ρητώς εισάγει και η Οδηγία 2006/126/ΕΚ στο Παράρτημα ΙΙ, της οποίας ενσωμάτωση αποτελεί, ως έχει προαναφερθεί, το π.δ. 51/2012. Αξίζει επίσης να τονιστεί ότι οι εν λόγω ειδικές δοκιμασίες πραγματοποιούνται ήδη σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. που έχουν ενσωματώσει την παραπάνω οδηγία, χωρίς προβλήματα.

Τέλος, ως προς το εν λόγω σημείο που θίγετε με το έγγραφό σας, σημειώνεται ότι η μη ορθή τήρηση ή η περαιτέρω αναβολή εφαρμογής της νομοθεσίας είναι αντίθετη με το κοινοτικό δίκαιο, αν ληφθεί υπόψη ότι τόσο το π.δ. 51/2012 όσο και η υπουργική απόφαση 52/88/2013 εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση και πλήρη ενσωμάτωση του κοινοτικού δικαίου και συγκεκριμένα της οδηγίας 2006/126/ΕΚ. Περιπτώσεις μη εφαρμογής της νομοθεσίας οφείλουν να καταγγέλλονται, όταν πέφτουν στην αντίληψή σας, προκειμένου να λαμβάνονται τα νόμιμα μέτρα.

Άλλωστε όπως έχουμε τηλεφωνικά ενημερωθεί από πλείστες όσες Περιφερειακές ενότητες, οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς των εν λόγω κατηγοριών οχημάτων, πραγματοποιούνται χωρίς οιαδήποτε δυσλειτουργία ή πρόβλημα και μάλιστα με ιδιαίτερη επιτυχία, όπως καταγράφεται και στα στατιστικά στοιχεία που αποστέλλονται στην Υπηρεσία μας.

β. Ως προς το θέμα της χρήσης μοτοσικλετών κατηγορίας Α2 από τις σχολές οδήγησης της χώρας, σας επισυνάπτουμε προς ενημέρωσή σας τις δύο ηλεκτρονικές απαντήσεις που απεστάλησαν από την αρμόδια Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχετικό ερώτημά μας.

γ. Η έκδοση της Υπουργικής Απόφασης 552/88/2013 (Α' 4) δεν επηρεάζει την εφαρμογή του Κεφαλαίου Α' της Απόφασης 58930/480/1999 (Β' 526), αναφορικά με τις γενικές προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για την χορήγηση της κατηγορίας ΑΜ. Περαιτέρω δεν πρέπει να παραβλέπονται και οι ειδικές προϋποθέσεις όπως αυτές τίθενται και ισχύουν από το π.δ. 51/2012 (Α' 101).

Συγκεκριμένα, ως προς τη διαδικασία χορήγησης της κατηγορίας AM, εφαρμογή έχει η εγκύκλιος Α3/3174/466/30.1.2013 της Υπηρεσία με θέμα: «Χορήγηση από 19/1/2013 των αδειών οδήγησης μοτοποδηλάτων από τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας και λοιπά θέματα» και ΑΔΑ: ΒΕΙΚ1-ΔΟΠ.

Τέλος όσον αφορά τους ανήλικους υποψηφίους, δεν υπάρχει ουδένα νομικό κενό, αν κανείς προβεί σε προσεκτικότερη ανάγνωση της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012, το οποίο αποτελεί δεσμευτικό νομικό κείμενο για την υλοποίηση των ως άνω διαδικασιών.

δ. Δεν υπάρχει ουδεμία ασάφεια ως προς τον ειδικό ρουχισμό του υποψηφίου μοτοσικλετιστή, που προβλέπεται στην παρ. 6 του άρθρου 10 της υ.α. 552/88/2013 (Α' 4). Άλλωστε το σήμα συμμόρφωσης CE δεν σημαίνει τίποτε άλλο παρά μόνο ότι το προϊόν που το φέρει συμμορφώνεται με τα ισχύοντα πρότυπα στην Ευρωπαϊκή Ένωση δηλαδή με τις απαιτήσεις που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι οποίες είναι κοινές για όλα τα κράτη μέλη. Εάν και εφόσον κάποιο κράτος μέλος διαπιστώσει, μέσω του εθνικού συστήματος εποπτείας της αγοράς, ότι το προϊόν δεν είναι ασφαλές, μπορεί να απαγορεύσει την κυκλοφορία του ακόμη και αν φέρει το σήμα CE. Άρα αυτό το οποίο πρέπει να ελέγχεται είναι το πρότυπο, όπως αυτό σαφώς καταγράφεται στην προαναφερόμενη απόφαση (πρότυπο EN1621), και όχι το σήμα CE.

Σε κάθε περίπτωση στον ειδικό ρουχισμό του υποψηφίου οδηγού, ο έλεγχος πιστοποίησης του σύμφωνα με το προαναφερόμενο πρότυπο, διενεργείται με την αναζήτηση της αναγραφής του προτύπου αυτού σε ειδικό «ταμπελάκι» στο έσω μέρος του ρουχισμού ή επί των ενισχύσεων που φέρει.

ε. Τέλος ως προς το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης, τονίζουμε ότι η κείμενη νομοθεσία υποχρεώνει την ασφάλιση των εκπαιδευτικών οχημάτων, που περιλαμβάνει και τις ζημιές υπέρ τρίτων. Οποιαδήποτε άλλο θέμα, που από την ισχύουσα ασφαλιστική νομοθεσία αντιμετωπίζεται ως προαιρετική ασφαλιστική κάλυψη, αφορά την κάθε σχολή οδηγών και φυσικά δεν εμπίπτει στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας, πολλώ δεν μάλλον του Υπουργείου μας.

Επί του θέματος της προαιρετικής ασφάλισης των υποψηφίων οδηγών, σας γνωρίζουμε, προς υποβοήθηση δική σας αλλά και των μελών σας, ότι, εφόσον κρίνετε ότι υφίσταται σχετική ανάγκη, υπάρχουν άλλες αρμόδιες υπηρεσίες, προς τις οποίες θα πρέπει να απευθυνθείτε προκειμένου να τροποποιηθεί το εν λόγω θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τις ασφαλιστικές προϋποθέσεις. Στην περίπτωση αυτή θα έχετε την υποστήριξη της Υπηρεσίας μας.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ι. ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ

Ακριβές Αντίγραφο
Για τη Γραμματεία της Δ/νσης



Ε. Ζούγκου

Συνημμένα: Δύο (2) φύλλα
Εσωτερική διανομή: ΔΟΚ – Τμήμα Β' (2)

----- Original Message -----

From: Gilles.Bergot@ec.europa.eu
To: d.dimostheniadou@yme.gov.gr
Cc: MOVE-C4-SECRETARIAT@ec.europa.eu ; Olivier.Onidi@ec.europa.eu
Sent: Monday, March 04, 2013 12:04 PM
Subject: RE: Inquiry regarding the technical specifications of the training motorcycle for cat. A2

Dear Mrs Dimostheniadou,

Thank you for your email, which seems to raise the same question as in your previous email of 20 December 2012 (see my reply of 21 December).

Directive 2012/36/EC introduces new requirements for motorcycles used for driving test. The deadline for complying with this Directive is 31 December 2013. Motorcycles of category A2 complying with the requirements of Directive 2006/126/EC prior to the amendments of Directive 2012/36/EC (at least 400 cm³ and at least 25 kW), may thus be used for testing purposes until the end of 2013.

Also, as you may know, further transitional period is expected to be adopted later this year regarding category A testing vehicles, extending the transitional period until 31 December 2018 for vehicles between 40-50 kW.

Best regards,

Gilles Bergot

Deputy Head of Unit
European Commission
Directorate General for Mobility & Transport
Unit C4 - Road Safety
Tel: 00.33.2.299.02.99
Road Safety Website: http://ec.europa.eu/transport/road_safety

From: Espen.RINDEDAL@ec.europa.eu
To: d.dimostheniadou@yme.gov.gr
Cc: Julia.KREMER@ec.europa.eu ; Gilles.Bergot@ec.europa.eu
Sent: Tuesday, March 12, 2013 10:03 AM
Subject: RE: Inquiry regarding the technical specifications of the training motorcycle for cat. A2

Dear Mrs Dimostheniadou,

Thank you for these clarifications. Mr Bergot has forwarded your email to me for reply.

A motorcycle of 43 kW does not fall within category A2 as defined in article 4 no 3 b). This vehicle can therefore not be used for training for progressive access to category A2, cf. annex VI point 3 of the directive. There has been since long possibilities to adapt to these provisions which entered into force 19 January 2013. We would in this regard like to recall that the directive was adopted in 2006 and national provisions should be in place by January 2011.

As regards testing, there are in annex VI no specific provisions for vehicles used for the test for progressive access to A2 (if MS choose this option), thus the general provisions of annex II, point 5.2 applies. The provisions prior to the amendments by

Directive 2012/36/EC provide no explicit maximum restriction on the power. However, the minimum requirements for category A testing vehicle sets in our view a maximum limit for the requirement for a testing vehicle for category A2, meaning that the power of a testing vehicle for category A2 should not exceed 40 kW. This is because the testing vehicle should correspond to the category of vehicle which the person will be entitled to drive (This was discussed in the Driving Licence Committee 26 June 2012, see point 8.3 of the minutes inserted below). If motorcycles with a power of more than 40 kW are being used for test for category A2, they should in our view be phased out as soon as possible.

With Directive 2012/36/EC, the maximum power of an A2 testing vehicle will be explicitly restricted to 35 kW from 1 January 2014 at the latest, and thus the maximum power requirements for vehicles used for testing and training for progressive access to A2 will be aligned.

From the minutes of the Driving Licence committee of 26 June 2012:

" 8.3. Possibility to use more powerful vehicles for the taking of tests for categories A1 or A2

The question is related to the possibility under Annex II, section B, paragraph 5.2 to carry out the test for a driving licence for an A1 or A2 motorcycle on a more powerful motorcycle of category A, in particular since the Directive allows Member States to make provisions for more stringent criteria or add others .

The Commission recalled the principle that the examination should be carried out on a vehicle which corresponds to the category of vehicle which the person will be entitled to drive. Besides, requiring a test on a higher category vehicle would not be in line with the objectives of the Directive, in particular the concept of progressive access by which candidates should be trained and tested progressively from lighter to more powerful vehicles. Finally, it would also risk creating discrimination between citizens, in particular on the basis of gender or physical capacity. The possibility to adopt more stringent provisions allows Member States to increase the minimum requirements, but provided that these apply only within each of the category involved and do not lead to modifying the distinction between vehicle categories. For instance a national requirement to pass the test on a 750 cm³ motorcycle for an A licence is acceptable but it would not be in line with the Directive to impose a test on the same vehicle to an applicant for an A1 driving licence. "

I hope this information is useful.

Best regards

Espen Rindedal
European Commission
DG MOVE
C.4 Road Safety
Rue de Mot 28
B-1040 Brussels
Phone: +32 2 29 97868
espen.rindedal@ec.europa.eu