



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ, ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΕΧΝΩΝ**

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΝΕΟΛΑΙΑΣ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών στην ΕΕ: Υφιστάμενο και επερχόμενο
ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο. Η περίπτωση της Ελλάδας.**

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

ΣΑΜΑΡΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΜΥΡ 17009

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΚΙΑΔΑΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2018

Περιεχόμενα

Περίληψη	4
Abstract.....	4
Λέξεις Κλειδιά:.....	4
οδήγηση, εκπαίδευση, υποψήφιοι οδηγοί, εξέταση, Ελλάδα, ΕΕ, τροχαία ατυχήματα	4
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
Κεφάλαιο Α. Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών στην ΕΕ	7
1. Εισαγωγή	8
2. Η Απόκτηση Άδειας Οδήγησης στην ΕΕ.....	9
3. Το εκπαιδευτικό σύστημα οδήγησης της Φινλανδίας.....	10
4. Το σουηδικό εκπαιδευτικό σύστημα οδήγησης.....	12
Κεφάλαιο Β. Οι υποψήφιοι οδηγοί στην Ελλάδα	17
1. Το Περιεχόμενο της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2006/126/ΕΚ	18
1.1. Κ.Υ.Α Α3/75185/8916/2018 Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας.....	18
2. Η εκπαίδευση των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών.....	19
3. Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών	19
4. Η εξέταση των υποψηφίων οδηγών	20
4.1. Εγκυρότητα και αξιοπιστία των εξετάσεων: Περιπτώσεις της ΕΕ	22
4.2. Εξετάσεις οδήγησης	24
4.2.1. Εγγύηση ποιότητας των αξιολογήσεων των εξεταστών.....	24
4.2.2. Η εκπαίδευση των εξεταστών οδήγησης	25
4.2.3. Το νέο νομοσχέδιο για τις άδειες οδήγησης στην Ελλάδα.....	25
Κεφάλαιο Γ. Οδηγική Πραγματικότητα	27
1. Κίνδυνοι ενός νέου οδηγού.....	28
2. Γνωστική ικανότητα και νέοι οδηγοί: Η σχέση μεταξύ οδήγησης, συμπεριφοράς, προσωπικότητας και γνωστικής ικανότητας	29
3. Φύλο και οδήγηση.....	30
4. Απόσπαση της προσοχής ενός οδηγού	31
5. Το σύστημα πόντων.....	33
6. Ειδικές Περιπτώσεις.....	34
6.1 Ηλικιωμένοι οδηγοί	35
6.2 Ελαφρά Γνωσιακή Αδυναμία και οδήγηση	36

Κεφάλαιο Δ. Εκπαίδευση οδήγησης σε μαθητές: χρήση ηλεκτρονικών παιχνιδιών	38
1. Επιρροές στην Ανθρώπινη και Κοινωνική Συμπεριφορά.....	39
1.1 Έρευνα Σχολής Οδήγησης	41
2. Το παιχνίδι οδήγησης	43
3. Συμπέρασμα.....	44
Κεφάλαιο Ε. Προτάσεις για βελτίωση του ελληνικού συστήματος εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών.....	47
1. Στατιστικά στοιχεία οδικών τροχαίων ατυχημάτων	48
1.1 Πρόταση για εκπαίδευση παιδιών στην οδήγηση και στην ασφάλεια του δρόμου ...	51
1.1.1 Ο ρόλος των γονιών στην εκπαίδευση των παιδιών στην οδηγική συμπεριφορά και στην ασφάλεια στο δρόμο	52
1.1.2 Ο ρόλος των εκπαιδευτικών στην εκπαίδευση των παιδιών στην οδική συμπεριφορά και στην ασφάλεια στο δρόμο	54
Επίλογος.....	57
Ζ. Βιβλιογραφία	60
Παράρτημα 1: Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.....	72
Παράρτημα 2: Π.Δ. 51/2012 (Παράρτημα IV).....	144

<<Δηλώνω υπευθύνως ότι όλα τα στοιχεία σε αυτήν την εργασία τα απέκτησα, τα επεξεργάστηκα και τα παρουσιάζω σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς και τους νόμους που διέπουν την έρευνα και την πνευματική ιδιοκτησία. Δηλώνω επίσης υπευθύνως ότι, όπως απαιτείται από αυτούς τους κανόνες, αναφέρομαι και παραπέμπω στις πηγές όλων των στοιχείων που χρησιμοποιώ και τα οποία δεν συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου.>>

ΣΑΜΑΡΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

Περίληψη

Η εκπαίδευση είναι μία ολιστική διαδικασία και δεν έγκειται μόνο στην εκμάθηση των μαθημάτων σε ένα σχολείο. Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών είναι μία διαδικασία εκπαίδευσης η οποία έχει τις ιδιαιτερότητες της τόσο στο θεωρητικό της τμήμα όσο και στο πρακτικό. Είναι σημαντικό να δίνεται η δέουσα σημασία σε όλων των ειδών τις εκπαιδευτικές δομές και αντιστοίχως να χορηγούνται και τα αντίστοιχα κονδύλια από τον κρατικό προϋπολογισμό. Η σωστή εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών έχει αντίκτυπο στην κοινωνία ο οποίος είναι άμεσος και πολυετής. Στόχος μίας σταθερά επιτυχημένης εκπαιδευτικής δομής στην περίπτωση των οδηγών είναι η ομαλή εξέλιξη της κοινωνίας χωρίς να μαστίζεται από υψηλά ποσοστά θνησιμότητας οδικών τροχαίων ατυχημάτων λόγω ελλιπούς ή/και ανεπιτυχούς εκπαίδευσης.

Abstract

Education is a global process and does not only deal with school subjects or a generalized curriculum. Driving education is an educational process, one which has its own peculiarities in both the theoretical instruction as well as the practical. It is imperative that proper attention be paid in all kinds of educational practices and the corresponding budgetary funds be allocated accordingly. Proper education and assessment of student drivers has its own influence on society, one which is as direct as it is long-term. The aim of a steadily successful educational process in the case of driving is the steady advance of society without it being torn by high percentages in road mortality due to lack of and/or unsuccessful education.

Λέξεις Κλειδιά:

οδήγηση, εκπαίδευση, υποψήφιοι οδηγοί, εξέταση, Ελλάδα, ΕΕ, τροχαία ατυχήματα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τα τελευταία χρόνια -αν όχι και πρωτύτερα αλλά ίσως σε μικρότερο βαθμό- κυριαρχεί μία γενικότερη άποψη σχετικά με την ελλιπή οδηγική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών, την κακή κατασκευή δρόμων και τη έλλειψη ασφάλειας στο δρόμο εν γένει. Για όλα αυτά βέβαια, το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης επωμίζεται η εκάστοτε κυβέρνηση επικαλούμενη ως βασική αιτία την έλλειψη οικονομικών πόρων. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι επιπλέον πόροι είναι αναγκαίοι για την εφαρμογή μέτρων επιδιόρθωσης αυτής της κατάστασης, ευθύνη που σαφώς είναι των κυβερνητικών παραγόντων της χώρας. Ως λόγος όμως ισχύει εν μέρει, ειδικά σε ό,τι έχει να κάνει με εγκαταστάσεις υποδομής. Ωστόσο η έλλειψη πόρων δεν επηρεάζει άλλους παράγοντες που συμβάλλουν στην ελλιπή οδική ασφάλεια ή/και σε ατυχήματα όπως η εκπαίδευση τόσο των υποψηφίων οδηγών όσο και των εξεταστών οδήγησης.

Η ηλικία των υποψηφίων οδηγών στην Ελλάδα ολοένα και μικραίνει και επομένως, όλο και περισσότεροι οδηγοί νεότερης ηλικίας αποκτούν δίπλωμα οδήγησης, γεγονός που σε πρώτη ανάγνωση είναι θετικό. Νεότερη ηλικία συνεπάγεται γρηγορότερα αντανάκλαστικά και γρήγορη κρίση σε μία δοθείσα κατάσταση υστερώντας όμως σε πείρα. Η νεότερη ηλικία οδηγών βέβαια δεν σημαίνει ότι αποσύρονται γηραιότεροι οδηγοί από το δρόμο. Οι γηραιότεροι οδηγοί διαθέτουν την απαιτούμενη πείρα μεν αλλά υστερούν σε αντανάκλαστικά. Σε κάθε περίπτωση, η σύμπλεξη αυτή των διαφόρων ηλικιών στο δρόμο δημιουργεί μία χαώδη κατάσταση η οποία θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί αν όλοι οι οδηγοί ανεξαρτήτως ηλικίας λάμβαναν την ανάλογη εκπαίδευση η οποία θα ανανεωνόταν ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Η σημασία της εκπαίδευσης των οδηγών είναι ίσως ο θεμέλιος λίθος για την εδραίωση ενός ασφαλούς οδικού δικτύου δεδομένου ότι ακόμα και αν δεν βελτιωθούν οι υποδομές, η σωστή και έγκαιρη εκπαίδευση διδάσκει στον κάθε οδηγό πως θα πρέπει να συμπεριφερθεί σε κάθε περίπτωση.

Ο οδηγός προκειμένου να βρεθεί στο δρόμο ακολουθεί ένα αλυσιδωτό σύστημα ενεργειών που έχουν σκοπό να τον καταστήσουν ικανό να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της οδήγησης. Οπωσδήποτε, η βασικότερη ενέργεια είναι η εκπαίδευση χωρίς όμως να ενεργεί από μόνη της. Ο υποψήφιος οδηγός θα πρέπει να περάσει από την θεωρητική και πρακτική εξέταση, η οποία ιδανικά πρέπει να διενεργείται με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτει πλήρως όλο το φάσμα των περιπτώσεων που μπορεί να τύχουν σε έναν οδηγό. Παράλληλα, θα πρέπει να γνωρίζει όλη τη νομοθεσία που είναι σχετική με την οδική συμπεριφορά αλλά πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι θα πρέπει να τη σέβεται αντιστοίχως. Προκειμένου ένας οδηγός να σεβαστεί την κείμενη νομοθεσία, θα πρέπει να αισθάνεται ότι και το κράτος τον

σέβεται αντίστοιχα είτε με την κατάλληλη κατασκευή και συντήρηση υποδομών είτε την επαρκή αστυνόμευση και την κατά γράμμα εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Γίνεται, επομένως, εύκολα αντιληπτό ότι η σχέση οδηγού-κράτους είναι μία σχέση διάδρασης και αλληλοσεβασμού.

Η παρούσα εργασία έχει σκοπό να αναλύσει το ισχύον σύστημα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών στην Ελλάδα δίνοντας έμφαση στα μαθήματα τόσο τα θεωρητικά όσο και τα πρακτικά έχοντας παραθέσει παραδείγματα των χωρών του Ευρωπαϊκού Βορρά. Εν συνεχεία, θα ακολουθήσει μία παράθεση εκπαιδευτικών συστημάτων υποψηφίων οδηγών όσο και υποψηφίων εκπαιδευτών αλλά και του συστήματος εξέτασης και διαπίστευσης των εξεταστών οδήγησης. Ακόμα, θα ακολουθήσει αναφορά σε ειδικές περιπτώσεις οδηγών ενώ ειδική μνεία θα γίνει και στην προκαταβολική έκθεση των μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στη οδική σήμανση και παιδεία των οδηγών. Τέλος, θα παρατεθούν στατιστικά στοιχεία για τις ομάδες των υποψηφίων οδηγών όπως και γενικά στοιχεία για τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα στην Ελλάδα. Το τελευταίο μέρος της εργασίας θα παρουσιάσει την πρόταση της γράφουσας για ένα αποτελεσματικό εκπαιδευτικό σύστημα υποψηφίων οδηγών που θα ξεκινά στη σχολική ηλικία και θα προστεθεί στο Ενιαίο Πρόγραμμα Σπουδών των ελληνικών σχολείων.

Σκοπός της εργασίας είναι να παραθέσει όλα αυτά τα στοιχεία που διέπουν τη διαδραστική σχέση οδηγού-κράτους ώστε μελλοντικά να συμβάλλει στη βελτίωση της εκπαιδευτικής δραστηριότητας των υποψηφίων οδηγών.

Κεφάλαιο Α. Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών στην ΕΕ

1. Εισαγωγή

Η εκπαίδευση οδήγησης και οι εξετάσεις οδήγησης παίζουν σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση των ελαχίστων προαπαιτούμενων από τους νέους οδηγούς όσον αφορά στην ασφαλή οδήγηση. Σε πολλές χώρες τα συστήματα εκπαίδευσης των οδηγών μπορούν να περιγραφούν ως συστήματα κριτηρίων αναφοράς, τα οποία αποτελούνται από τρία μέρη: την διδακτική ύλη, την εκπαίδευση του οδηγού και τις εξετάσεις για την άδεια οδήγησης. Η διδακτέα ύλη περιγράφει τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν ώστε να παραχθεί ένας ασφαλής οδηγός. Τα περιεχόμενα της διδακτέας ύλης θα πρέπει να καθορίζουν την θεωρητική γνώση που θα πρέπει να αποκομίσει μέσω της εκπαίδευσής του ο οδηγός καθώς και τα περιεχόμενα των εξετάσεων οδήγησης (Jonsson, Sundstrom, & Henriksson, 2003). Οι υποψήφιοι που επιτυγχάνουν τους στόχους της διδακτέας ύλης πλέον θεωρούνται ασφαλείς οδηγοί και τους δίνεται άδεια οδήγησης. Υπάρχουν δυο στρατηγικές για να εξετάζεται αν οι υποψήφιοι επιτυγχάνουν τους στόχους που θέτει η διδακτέα ύλη, οι οποίες περιλαμβάνουν την υποχρεωτική εκπαίδευση, την εξέταση ή συνδυασμό και των δύο.

Ο όγκος της υποχρεωτικής εκπαίδευσης ποικίλλει ιδιαίτερα από σύστημα σε σύστημα. Στη Μεγάλη Βρετανία για παράδειγμα, οι υποψήφιοι δεν υποχρεούνται να παρακολουθήσουν κανένα μάθημα πριν δώσουν εξετάσεις. Στη Σουηδία, οι υποψήφιοι υποχρεούνται μόνο να παρακολουθήσουν μαθήματα διάρκειας 6 ωρών σχετικά με τους κινδύνους (VVFS, 2008) και να συμμετέχουν σε ένα εισαγωγικό μάθημα ώστε να τους επιτραπεί να εξασκηθούν στην οδήγηση με ερασιτέχνη οδηγό (VVFS, 2005). Άλλες χώρες όπως η Φινλανδία, η Νορβηγία και η Γερμανία έχουν συγκεκριμένα προαπαιτούμενα στην εκπαίδευση (Baughan, Gregersen, Hendrix, & Keskinen, 2005). Στη Φινλανδία για παράδειγμα, οι υποψήφιοι πρέπει να παρακολουθήσουν 20 θεωρητικά μαθήματα και 30 μαθήματα οδήγησης πριν δώσουν εξετάσεις οδήγησης (Mynttinen et al., 2009). Τα συστήματα εκπαίδευσης των οδηγών των οποίων η υποχρεωτική εκπαίδευση είναι πολύ περιορισμένη όπως το Σουηδικό, βασίζονται πάρα πολύ στις εξετάσεις αδειοδότησης οδήγησης για να επιβεβαιώνουν ότι οι υποψήφιοι έχουν ολοκληρώσει τους στόχους της διδακτικής ύλης, δηλαδή ότι εκπληρώνουν τις προϋποθέσεις ως ασφαλείς οδηγοί.¹ Επομένως, είναι μεγάλης σημασίας για την οδική ασφάλεια, τα αποτελέσματα από τις εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης να είναι έγκυρα και αξιόπιστα.

¹ Ακολουθούν τα συστήματα Φινλανδίας και Σουηδίας τα οποία επιλέχτηκαν ως αντιπαραβολή του Ευρωπαϊκού Βορρά με τον ευρωπαϊκό Νότο που εκπροσωπείται από την Ελλάδα.

2. Η Απόκτηση Άδειας Οδήγησης στην ΕΕ

Σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι πολίτες των χωρών αυτών προκειμένου να αποκτήσουν άδεια οδήγησης θα πρέπει να δηλώνουν μόνιμη διεύθυνση σε κάποια από τις χώρες της ΕΕ, να πληρούν το κατώτατο όριο ηλικίας καθώς και τις ελάχιστες ιατρικές απαιτήσεις και βέβαια να είναι επιτυγχόντες στις εξετάσεις για την άδεια οδήγησης, τόσο τις θεωρητικές όσο και τις πρακτικές (https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_el.htm)

Για την επιτυχία στις εξετάσεις, όμως, η κάθε χώρα-μέλος της ΕΕ διαθέτει διαφορετικό σύστημα εκπαίδευσης και αξιολόγησης, το οποίο μπορεί σε κάποιες χώρες να παρουσιάζει ομοιότητες αλλά σε καμία περίπτωση, δεν είναι το ίδιο σε όλες. Δεδομένου ότι όλες οι χώρες-μέλη της ΕΕ ακολουθούν την Ευρωπαϊκή Οδηγία (Οδηγία 2006/126/EK, βλ. Παράρτημα 1) για την άδεια οδήγησης, δεν είναι ιδιαίτερα κατανοητός ο λόγος που υπάρχουν διαφορετικά συστήματα εκπαίδευσης και αξιολόγησης ικανοτήτων. Η απάντηση έγκειται ακριβώς στο γεγονός ότι η ΕΕ εξέδωσε μία Οδηγία για την απόκτηση άδειας οδήγησης και όχι έναν Κανονισμό. Πιο συγκεκριμένα, ο Κανονισμός είναι μία «νομοθετική πράξη που ισχύει αυτόματα και ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ αμέσως μόλις τεθεί σε ισχύ, χωρίς να χρειάζεται να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο. Είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ» ενώ η Οδηγία «απαιτεί από τις χώρες της ΕΕ να επιτύχουν ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα, αλλά τις αφήνει ελεύθερες να επιλέξουν τον τρόπο επίτευξης του αποτελέσματος αυτού. Οι χώρες της ΕΕ πρέπει να λαμβάνουν μέτρα ώστε να ενσωματώνουν (μεταφέρουν) τις οδηγίες στο εθνικό τους δίκαιο προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους που αυτές ορίζουν. Οι εθνικές αρχές οφείλουν να κοινοποιούν τα μέτρα αυτά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο πρέπει να γίνεται εντός της προθεσμίας που προβλέπεται κατά την έκδοση της Οδηγίας (κατά κανόνα εντός 2 ετών)» (https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/types-eu-law_el). Επομένως, είναι εύκολα κατανοητό ότι η φύση της Οδηγίας ως όργανο νομοθετικής ρύθμισης δίνει την ελευθερία σε κάθε κράτος μέλος να νομοθετήσει ή/και να παρέμβει στο δικό του Σύνταγμα κατά το δοκούν προκειμένου να επιτύχει το αποτέλεσμα που ορίζει η Ευρωπαϊκή Οδηγία. Συνεπώς, δεν υπάρχουν ευρωπαϊκοί κανόνες που ορίζουν τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται η εκπαίδευση των μελλοντικών οδηγών, τη λειτουργία των σχολών οδήγησης και τη διδασκαλία από τους δασκάλους οδήγησης.

3. Το εκπαιδευτικό σύστημα οδήγησης της Φινλανδίας

Για να εγγυηθούν την ασφαλή οδήγηση, διάφορες χώρες έχουν θέσει κάποια ελάχιστα προαπαιτούμενα για να αδειοδοτηθούν οι αρχάριοι οδηγοί (Christie, 2001; Gregersen, 2000; OECD/ECMT, 2006). Στην Φινλανδία προτιμάται η επαγγελματική εκπαίδευση οδήγησης από την μη επαγγελματική (ερασιτεχνική) καθώς το 90% των υποψηφίων επιλέγουν να εκπαιδευτούν σε σχολές οδήγησης (AKE, 2010). Οι ερασιτέχνες υποψήφιοι ασκούνται περισσότερο στην οδήγηση με κάποιον εκπαιδευτή (το ελάχιστο = 24 ώρες) απ' ό,τι οι αντίστοιχοι υποψήφιοι από σχολές οδήγησης (ελάχιστο = 15.5 ώρες) (Mynttinen, 2007). Ο Katila (2006) δεν βρήκε διαφορές ανάμεσα στους υποψηφίους των σχολών οδήγησης και τους ερασιτέχνες υποψηφίους όσον αφορά στην έρευνα του σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα μετά τον πρώτο χρόνο που οδηγούν μόνοι τους σε συνθήκες κυκλοφορίας.

Η εξέταση για την απόκτηση της άδειας οδήγησης στη Φινλανδία ξεκινά με την επιλογή μίας επίσημης σχολής οδηγών ή ενός ενήλικα που έχει έγκυρη άδεια οδήγησης και έχει κάνει τις ανάλογες μετατροπές στο αυτοκίνητο του (επιπλέον πεντάλ στη θέση του συνοδηγού). Τα μαθήματα για την άδεια οδήγησης ενός επιβατικού αυτοκινήτου (class B) απαιτούν 18 ώρες επιβλεπόμενης οδήγησης σε διάφορες καιρικές συνθήκες και ειδικά σε ολισθηρό οδόστρωμα και 19 θεωρητικά μαθήματα. Με το πέρας των ωρών και των μαθημάτων, ο υποψήφιος οδηγός μπορεί να εξεταστεί επίσημα σε τεστ θεωρίας που γίνεται μέσω υπολογιστή και σε τεστ πρακτικής οδήγησης διάρκειας τουλάχιστον 30 λεπτών σε συνθήκες πόλης. Στο τεστ του υπολογιστή, οι εξετάσεις θεωρίας μετράνε την θεωρητική γνώση των υποψηφίων στην ερμηνεία των κυκλοφοριακών περιστατικών. Μέσα σε περιορισμένο χρόνο (10 δευτερόλεπτα ανά φωτογραφία), οι υποψήφιοι πρέπει να ερμηνεύσουν το δοθέν κυκλοφοριακό περιστατικό απαντώντας με *Ναι* ή *Όχι* στις δοθείσες προτάσεις. Έτσι τα αποτελέσματα των εξετάσεων μπορούν να αξιολογηθούν σύμφωνα με τον αριθμό των επιτρεπόμενων λαθών καθώς και το χρονικό όριο μέσα στο οποίο οι υποψήφιοι καλούνται να απαντήσουν για κάθε κυκλοφοριακό περιστατικό.

Με την επιτυχία στις εξετάσεις, ο οδηγός δεν αποκτά εφ' όρου ζωής την άδεια οδήγησης αλλά βρίσκεται σε επιτήρηση για δύο χρόνια. Στο διάστημα αυτό επιτρέπεται να έχει μόνο μέχρι δυο πρόστιμα, ειδάλλως η άδεια του ανακαλείται και πρέπει να ξαναδώσει εξετάσεις. Η Φινλανδία ανήκει σε μια μάλλον μικρή ομάδα χωρών που αναπτύσσουν τις ικανότητες των αρχάριων οδηγών σε δύο φάσεις (Twisk & Stacey, 2007). Η πρώτη φάση της εκπαίδευσης του οδηγού προετοιμάζει τους αρχάριους οδηγούς για την επικίνδυνη ατομική περίοδο εξάσκησης, η οποία επέρχεται της επιτυχίας τους στις εξετάσεις οδήγησης και

διαρκεί τρεις μήνες, στους οποίους ο οδηγός μπορεί να κάνει και μάθημα σε σχολή οδηγών αν το επιθυμεί. Κατά την εκπαίδευση της δεύτερης φάσης, οι επιτευγμένες ικανότητες και εμπειρίες ανανεώνονται και αναπτύσσονται παραπάνω με την οδήγηση σε ολισθηρά οδοστρώματα, οδήγηση κατά τη διάρκεια της νύχτας ή υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες (AKE, 2005; Mynttinen, Gatscha, Koivukoski, Hakuli, & Keskinen, 2009). Κατά την πρώτη φάση της οδηγικής εκπαίδευσης, οι Φινλανδοί υποψήφιοι πρέπει να παρακολουθήσουν τουλάχιστον 20 θεωρητικά μαθήματα (45 λεπτά το καθένα). Ο ελάχιστος αριθμός υποχρεωτικών πρακτικών μαθημάτων οδήγησης είναι 30, από 25 λεπτά έκαστο και το μέσο ποσοστό αναφορών περιπτώσεων οδήγησης χωρίς εκπαιδευτή είναι περίπου 16 ώρες. (Mynttinen, Sundstrom, et al., 2009). Από τους υποψηφίους, το 80% επιτυγχάνει στις θεωρητικές εξετάσεις στην πρώτη απόπειρα και το 73% επιτυγχάνει στις πρακτικές εξετάσεις οδήγησης στην πρώτη απόπειρα (AKE, 2010). Οι Laarotti et al. (1998) πραγματοποίησαν ένα πείραμα που ο αρχικός στόχος του είναι να αυξήσει την επιτυχία των Φινλανδών υποψηφίων στις εξετάσεις οδήγησης αυξάνοντας την αντίληψη των υποψηφίων σχετικά με τις δυνάμεις και αδυναμίες τους ως οδηγούς. Οι υποψήφιοι εκτιμούσαν τις οδηγικές τους ικανότητες σύμφωνα με προκαθορισμένα κριτήρια πριν τις εξετάσεις. Οι αυτοεκτιμήσεις συγκρίνονταν κατόπιν με τις αξιολογήσεις του εξεταστή μετά τις εξετάσεις. Επειδή η διαδικασία ήταν επιτυχής, ενσωματώθηκε στη φινλανδική μέθοδο αδειοδότησης από τις αρχές του 2000. Οι αξιολογημένες οδηγικές ικανότητες είναι ίδιες με τον κεντρικό στόχο της διδακτικής ύλης των εξετάσεων οδήγησης (AKE, 2004). Τα περιεχόμενα των αξιολογημένων δεξιοτήτων από το 2004 παρουσιάζονται στον Πίνακα 2. Επειδή οι δεξιότητες αξιολογούνταν συνεχώς για μεγάλο χρονικό διάστημα, τα αποτελέσματα μπορούν να δείξουν την ετοιμότητα ενός αρχάριου οδηγού για την επικίνδυνη ατομική περίοδο εξάσκησης – και αν αυτή η ετοιμότητα έχει αλλάξει ή όχι.

Πίνακας 2

Αξιολογήσεις εξεταστών που χρησιμοποιήθηκαν σε αυτή την έρευνα (AKE, 2005).

Αξιολογούμενη Δεξιότητα	Περιγραφή
Έλεγχος Αυτοκινήτου	Οι υποψήφιοι πρέπει να μπορούν να ελέγχουν το όχημα μόνοι τους σε διάφορες συνθήκες κυκλοφορίας
Οικονομική οδήγηση	Οι υποψήφιοι πρέπει να επιδείξουν βασικές δεξιότητες οικονομικής οδήγησης. Ένας

	κακός βαθμός (1) στην οικονομική οδήγηση δεν επηρεάζει το αποτέλεσμα της εξέτασης αλλά είναι σημαντικό όταν δίνεται αναπληροφόρηση
Έλεγχος κυκλοφοριακών περιστατικών	Οι υποψήφιοι πρέπει να επιδείξουν την ικανότητα να οδηγούν μόνοι τους σε διάφορες οδηγικές καταστάσεις . Ανικανότητα σε αυτό τον τομέα είναι συνήθως ενδεικτική της αβεβαιότητας στις ερμηνεύση κυκλοφοριακών κανονισμών.
Ροή της κυκλοφορίας και προσχεδιασμός	Οι υποψήφιοι πρέπει να επιδείξουν οδήγηση κατά κανόνα με τα σήματα οδικής κυκλοφορίας καθώς και σωστή σήμανση και σειρά προτεραιότητας. Επιπλέον Πρέπει να μπορούν να επιλέγουν οδική λωρίδα και διαδρομή εκ των προτέρων
Αναγνώριση κι αποφυγή κινδύνων	Οι υποψήφιοι πρέπει να επιδείξουν πως μπορούν να αναγνωρίσουν και να αποφύγουν διάφορους κινδύνους. Οι κίνδυνοι μπορεί να είναι σχετικοί με το όχημα, τον έλεγχο του οχήματος, τον έλεγχο, τη ροή ή τον προσχεδιασμό κυκλοφοριακών περιπτώσεων
Ευπαθείς χρήστες του οδοστρώματος	Οι υποψήφιοι πρέπει να εντοπίζουν έγκαιρα ποδηλάτες και πεζούς και να τους προσέχουν
Μέσος όρος των έξι δεξιοτήτων	Μέσος όρος των έξι αξιολογούμενων δεξιοτήτων
Ομοιομορφία των αξιολογήσεων	Οι εξεταστές αποφασίζουν τον βαθμό ομοιομορφίας των αξιολογημένων δεξιοτήτων

4. Το σουηδικό εκπαιδευτικό σύστημα οδήγησης

Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών στη Σουηδία αποτελείται από τρία μέρη, τα οποία είναι η διδακτέα ύλη της εκπαίδευσης, η πρακτική και η εξέταση στο τέλος. Η

διδασκεία ύλη περιλαμβάνει τους στόχους που πρέπει να επιτύχουν οι υποψήφιοι οδηγοί προκειμένου να λάβουν την άδεια οδήγησης. Η εξέταση στο πέρας της πρακτικής τους περιλαμβάνει ένα τεστ θεωρίας και ένα τεστ οδήγησης. Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών στη Σουηδία έχει λίγους περιορισμούς και η μόνη υποχρεωτική παρακολούθηση είναι μία εξάωρη εκπαίδευση σχετικά με τους πιθανούς κινδύνους στους οποίους πρέπει να εξεταστούν οι υποψήφιοι οδηγοί ώστε να λάβουν την άδεια οδήγησης. Εφόσον η εξέταση για την άδεια οδήγησης είναι το μοναδικό μέσο ελέγχου για να αποδείξει ο/η υποψήφιος/α οδηγός την ικανότητα και γνώση του/της στην οδήγηση, είναι σημαντικό να είναι μία αξιόπιστη και έγκυρη εξέταση.

Οι υποψήφιοι οδηγοί μπορούν είτε να παρακολουθήσουν μαθήματα σε μία σχολή οδηγών από ένα πιστοποιημένο εκπαιδευτή ή μπορούν να εκπαιδευτούν από κάποιον κάτοχο νόμιμης άδειας οδήγησης χωρίς να λάβουν επίσημη εκπαίδευση (συνήθως από κάποιον συγγενή). Η διαφοροποίηση δεν είναι πολύ ξεκάθαρη εφόσον είναι πιθανόν ο οδηγός που έχει εκπαιδευτεί σε σχολή οδηγών να κάνει μάθημα σε υποψήφιο οδηγό στο σπίτι. Οι εξεταζόμενοι επομένως κατηγοριοποιούνται σε υποψήφιους που έλαβαν εκπαίδευση στο σπίτι και σε υποψήφιους που έκαναν εκπαίδευση σε σχολή οδηγών. Η κατηγοριοποίηση αυτή γίνεται όταν οι υποψήφιοι οδηγοί κάνουν αίτηση για να εξεταστούν τόσο θεωρητικά όσο και πρακτικά. Κατά τους Henriksson, Sundstrom & Wiberg (2004), το μεγαλύτερο ποσοστό συνδυάζει μαθήματα σε σχολή οδηγών και ατομική εξάσκηση στο σπίτι ενώ μόνο το 9% επιλέγει εξ' ολοκλήρου εξάσκηση στο σπίτι και το 11% εκπαίδευση σε σχολή οδηγών. Το γεγονός αυτό είναι σημαντικό διότι το σουηδικό κράτος μπορεί να ελέγξει την ικανότητα οδήγησης ενός υποψηφίου οδηγού μόνο από την τελική εξέταση χωρίς να έχει έλεγχο στην πρότερη εκπαίδευση των οδηγών.

Οι Wolming και Wiberg (2004) πραγματοποίησαν έρευνα σχετικά με το μοντέλο της εξέτασης αυτής και έδειξαν ότι ο βαθμός στην εξέταση θεωρίας σχετίζεται με την απόδοση των υποψηφίων οδηγών στην πρακτική εξέταση. Πιο συγκεκριμένα, η τελική εξέταση αποτελείται από ένα θεωρητικό και ένα πρακτικό τεστ. Ο εξεταζόμενος πρέπει να ολοκληρώσει με επιτυχία το θεωρητικό τεστ προτού εξεταστεί στην πρακτική οδήγηση. Το τεστ θεωρίας αποτελείται από 65 ερωτήματα πολλαπλής επιλογής τα οποία έχουν από 2 ως 6 εναλλακτικές επιλογές και μόνο μία σωστή απάντηση. Το τεστ έχει πέντε περιοχές στις οποίες εξετάζονται οι υποψήφιοι και οι οποίες περιλαμβάνουν ερωτήματα σχετικά με γνώση περί μηχανικής του αυτοκινήτου, κανονισμούς κυκλοφορίας, επικίνδυνες καταστάσεις κατά την κυκλοφορία του οχήματος, περιορισμούς στην ικανότητα των οδηγών και ειδικούς κανονισμούς. Στη συνέχεια, η πρακτική εξέταση περιλαμβάνει τις ικανότητες των οδηγών

στην ταχύτητα του οχήματος, την τοποθέτηση στο οδόστρωμα, την οδηγική συμπεριφορά, την παρατηρητικότητα και τους ελιγμούς που εξετάζονται σε 26 διαφορετικές συνθήκες κίνησης και μετράνε την ικανότητα οδήγησης (SRA, 1996).

Η Σουηδική εξέταση οδήγησης είναι μία αξιολόγηση βασισμένη στην ικανότητα της απόδοσης των εξεταζόμενων σε διάφορες κυκλοφοριακές συνθήκες. Ο εξεταστής κάνει μια γενική κριτική της απόδοσης του εξεταζόμενου δίνοντας βάση σε τέσσερις τομείς (βλέπε Πίνακα 1). Μικρές, μεμονωμένες ελλείψεις που, από μια γενικευμένη όψη προς τη συγκεκριμένη εξέταση, είναι αμελητέες για την κυκλοφοριακή ασφάλεια δεν θα έπρεπε να οδηγούν στην αποτυχία της εξέτασης. Τα περιεχόμενα της εξέτασης οδήγησης που περιγράφονται στον Πίνακα 1 σχετίζονται με του στόχους που δηλώνονται κατά το πρόγραμμα μαθημάτων (VVFS, 2007:227). Για να επιτύχει στο τεστ, ο εξεταζόμενος θα πρέπει να επιδείξει πως έχει εκπληρώσει τους σκοπούς που θέτει το πρόγραμμα μαθημάτων, δηλαδή:

- Εφαρμογή των κανόνων για την οδήγηση ενός αυτοκινήτου
- Επίδειξη καλών συνηθειών εντοπισμού σε διάφορα κυκλοφοριακά περιβάλλοντα
- Επίδειξη καλής κρίσης σε συναλλαγές με άλλους χρήστες του δρόμου
- Επαρκής οδήγηση στα πλαίσια ασφαλείας
- Τεχνική οδήγησης που συμπεριλαμβάνει χαμηλή κατανάλωση καυσίμου
- Προσαρμογή ταχύτητας, χώρου και άλλως οδηγικών παραγόντων που ταιριάζουν στις κεκτημένες συνθήκες
- Αναγνώριση των κινδύνων σε διάφορες κυκλοφοριακές περιπτώσεις και κυκλοφοριακά περιβάλλοντα
- Πρόβλεψη διαφορετικών γεγονότων μέσα στην κίνηση
- Αξιολόγηση των συνεπειών διάφορων εκβάσεων περιστατικών

Παρόλο που οι διαδρομές εξέτασης είναι ευέλικτες, οι εξετάσεις ακολουθούν πρότυπα με βάση ότι τα περιεχόμενα θα πρέπει να αντιστοιχούν στους γενικούς στόχους. Αυτές είναι οδηγίες που δηλώνουν πως κάποια κομμάτια θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται σε όλες τις εξετάσεις. Σύμφωνα με τις οδηγίες, η εξέταση οδήγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει έναν έλεγχο ασφαλείας και οδήγηση σε αστικές και αγροτικές περιοχές για τουλάχιστον 25 λεπτά. Η εξέταση θα πρέπει να περιλαμβάνει ατομική οδήγηση προς μία προκαθορισμένη τοποθεσία (VVFS, 2008:254). Τα περιεχόμενα της εξέτασης θα πρέπει να ποικίλουν έτσι ώστε όλες οι πιθανές περιπτώσεις να καλυφθούν κατά τη διάρκεια μίας φυσιολογικής εργάσιμης ημέρας (Vagverket, 2007). Ο εξεταστής σημειώνει τί έχει καλυφθεί από τις περιπτώσεις και αν ο εξεταζόμενος απέτυχε σε κάποια από τις εισηγμένες περιπτώσεις κατά το πρωτόκολλο της εξέτασης οδήγησης. Οι οδηγίες που αφορούν τη Σουηδική εξέταση

οδήγησης που έχει εκδώσει η Σουηδική Υπηρεσία Δρόμων καθώς και τα περιεχόμενα του πρωτόκολλου της εξέτασης οδήγησης δείχνουν πως η Σουηδική εξέταση οδήγησης εκπληρώνει τις απαιτήσεις της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2006/126/EC). Επιπλέον η Σουηδική εξέταση οδήγησης συμπεριλαμβάνει κάποια γνώρισμα που δεν καθορίζονται στην οδηγία. Ένα γνώρισμα που αξιολογείται σε σχεδόν όλες τις εξετάσεις οδήγησης στη Σουηδία είναι η ατομική οδήγηση προς μια προκαθορισμένη τοποθεσία. Αυτό περιλαμβάνει την αξιολόγηση των συνηθειών εντοπισμού, ανεξαρτησία, ερμηνεία οδηγιών, προσαρμογή ταχύτητας, σχεδιασμός και οικολογική οδήγηση. Στις κατάλληλες συνθήκες ο εξεταστής αναμένεται να αξιολογήσει την ικανότητα του εξεταζόμενου να αντιμετωπίσει το σκοτάδι/κακή ορατότητα και συνθήκες επικίνδυνου/ολισθηρού οδοστρώματος.

Πίνακας 1.

Οι τέσσερις περιοχές ικανότητας και παραδείγματα από συχνά αξιολογούμενες περιπτώσεις

<p>Γνώση και χειρισμός του Οχήματος Θέση Οδήγησης Έλεγχου ασφαλείας Ταχύτητα πέδησης (ρολάρισμα) Αλλαγές σχέσης ταχυτήτων (πάνω/κάτω) Έναρξη σε πλαγιά Φρενάρισμα Χρήση όπισθεν Στάθμευση Χρήση των οργάνων του αυτοκινήτου</p>	<p>Οικολογική και οικονομική οδήγηση Ρελαντί Εκκίνηση και επιτάχυνση Επιλογή σχέσης ταχύτητας Φρενάρισμα με τον κινητήρα Προσμονή</p>	<p>Κυκλοφοριακός κανονισμός και εφαρμογή του Όρια Ταχύτητας Κανόνες προτεραιότητας Κανόνες θέσης οχήματος Κανόνες χρήσης προειδοποιητικών σημάτων</p>	<p>Κυκλοφοριακή ασφάλεια και συμπεριφορά Ρουτίνες ελέγχου Ετοιμότητα Συνεργασία με τους άλλους οδηγούς Όρια ασφαλείας Ψυχραιμία</p>
--	--	--	--

Κεφάλαιο Β. Οι υποψήφιοι οδηγοί στην Ελλάδα

1. Το Περιεχόμενο της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2006/126/ΕΚ

Η Οδηγία 2006/126/ΕΚ (βλ. Παράρτημα 1) ορίζει τις συνιστώσες και παραμέτρους για την απόκτηση άδειας οδήγησης στις χώρες της ΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, προτείνει παραμέτρους και κανόνες σύμφωνα με τους οποίους η άδεια οδήγησης θα έχει ισχύ σε όλες τις χώρες της ΕΕ με αποτέλεσμα να βελτιώνεται η ασφάλεια και κυκλοφορία των πολιτών των κρατών μελών στις χώρες της ΕΕ. Η Οδηγία δεν θεσπίζει τροποποιήσεις στη νομοθεσία του κάθε κράτους αλλά δίνει τη δυνατότητα συνύπαρξης διαφορετικών κανόνων στις διάφορες χώρες της ΕΕ που όμως έχουν ως κοινό στόχο την έκδοση ενός ενιαίου προτύπου άδειας οδήγησης προκειμένου να μην υπάρχουν προβλήματα διαφάνειας, τα οποία υπήρχαν λόγω των πολλών διαφορετικών προτύπων αδειών οδήγησης.

Επίσης, η Οδηγία προβλέπει την περιοδική ανανέωση της άδειας οδήγησης καθώς και τη διενέργεια των απαραίτητων ιατρικών εξετάσεων που προβλέπονται από τις χώρες μέλη της ΕΕ. Επιπροσθέτως, επειδή η Οδηγία δεν ορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα γίνεται η εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών, καθορίζονται κατ' ελάχιστο κάποιες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης που αφορούν τις γνώσεις, τα προσόντα και τη συμπεριφορά των μελλοντικών οδηγών καθώς και κάποιες προϋποθέσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας. Η Οδηγία επίσης μεριμνά και για τη διευκόλυνση των ατόμων με σωματική αναπηρία ως προς την οδήγηση.

Σχετικά με την εξέταση για την απόκτηση άδειας οδήγησης, η Οδηγία καθορίζει κατ' ελάχιστο κάποιες απαιτήσεις για το επάγγελμα του εξεταστή και της κατάρτισης του με σκοπό να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες του εξεταστή ώστε να μπορεί να παρέχει αντικειμενική αξιολόγηση και άρα μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης.

Συνεπώς, είναι εύκολα κατανοητό ότι η ελληνική νομοθεσία έπρεπε να τροποποιηθεί καταλλήλως ώστε να μπορέσει να επικυρώσει τις ρυθμίσεις που προτείνει η ευρωπαϊκή Οδηγία.

1.1. Κ.Υ.Α Α3/75185/8916/2018 Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας

Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση Α3/75185/8916/2018, η ελληνική νομοθεσία προχώρησε σε τροποποιήσεις προκειμένου να συνάδει με τις ρυθμίσεις που προτείνει η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2006/126/ΕΚ. Πιο συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις αφορούν διάφορες ιατρικές καταστάσεις όπως ο διαβήτης και διάφορες καρδιοπάθειες στις οποίες πλέον μπορεί να χορηγείται άδεια οδήγησης εφόσον υπάρχει συνεχής παρακολούθηση από τον κατάλληλο ιατρό και η ιατρική κατάσταση δεν εμφανίζει επιπλοκές. Δεν αναφέρεται στην Κ.Υ.Α. κάποια τροποποίηση η οποία να αφορά την εκπαίδευση ή την εξέταση των

μελλοντικών οδηγών. Αντιθέτως, το Άρθρο 219 του πολυνομοσχεδίου με τίτλο «Ρυθμίσεις για την εφαρμογή των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων του Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής» είναι αυτό που προτείνει τροποποιήσεις στην εξέταση των μελλοντικών οδηγών (βλ. ενότητα 4.2.3, Κεφάλαιο Β).

2. Η εκπαίδευση των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών

Το έργο του εκπαιδευτή των υποψηφίων οδηγών στην Ελλάδα είναι να παρέχει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε όλους τους υποψηφίους οδηγούς οχημάτων και μοτοσικλετών κάθε κατηγορίας και να βρίσκεται καθ' όλη τη διάρκεια της εξέτασης του υποψηφίου οδηγού στο εκπαιδευτικό όχημα (συνθήκη η οποία πρόκειται να καταργηθεί με την ψήφιση του νέου νομοσχεδίου για την εξέταση των υποψηφίων οδηγών). Προκειμένου κάποιος να μπορεί να ασκεί το επάγγελμα του εκπαιδευτή θα πρέπει να είναι κάτοχος του Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών (www.yme.gr). Το δίπλωμα αυτό παρέχεται από τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης του Ν.4186/2013 «Αναδιάρθρωση της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης και λοιπές διατάξεις» και απευθύνεται σε οποιονδήποτε απόφοιτο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Η διάρκεια εκπαίδευσης διαρκεί 5 εξάμηνα εκ των οποίων 4 είναι θεωρητική και εργαστηριακή κατάρτιση, συνολικής διάρκειας 1200 ωρών και ένα εξάμηνο πρακτικής κατάρτισης συνολικής διάρκειας 960 ωρών ενώ τα μαθήματα διδάσκονται από αποφοίτους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης σε συναφές αντικείμενο.

Μετά το πέρας της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, ο υποψήφιος εκπαιδευτής συμμετέχει σε εξετάσεις πιστοποίησης που διενεργούνται από τον ΕΟΠΠΕΠ σύμφωνα με τις διατάξεις της Κ.Υ.Α. 2944/2014 «Σύστημα Πιστοποίησης Αρχικής Επαγγελματικής Κατάρτισης των αποφοίτων των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) και των Σχολών Επαγγελματικής Κατάρτισης (Σ.Ε.Κ.). Ο υποψήφιος εκπαιδευτής εξετάζεται σε εξετάσεις θεωρίας και πρακτικής και εφόσον ολοκληρώσει επιτυχώς και τα δύο μέρη των εξετάσεων αποκτά την πιστοποίηση για Εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (Γενική Γραμματεία Δια Βίου Μάθησης & Νέας γενιάς, 2017).

3. Η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών

Σε πολλές χώρες οι εξετάσεις για άδεια οδήγησης αποτελούνται από μία θεωρητική και μία πρακτική εξέταση (ter Braak, Groot, & Ruyters, 1998). Μιας και η εξέταση οδήγησης είναι ένα σημαντικό όργανο για να αξιολογηθεί το αν επιτεύχθηκαν οι στόχοι της διδακτέας ύλης και για να παρθούν αποφάσεις σχετικά με την απόδοση του εξεταζόμενου σχετικά με το διδασκόμενο πεδίο, οι εξετάσεις πρέπει να είναι καλής ποιότητας.

Πριν όμως φτάσει ένας υποψήφιος οδηγός στην στιγμή της εξέτασης, πρέπει να περάσει από μία διαδικασία υποχρεωτικής εκπαίδευσης η οποία περιλαμβάνει έναν ελάχιστο/προτεινόμενο αριθμό μαθημάτων (21 ώρες) θεωρητικής εκπαίδευσης η οποία λαμβάνει χώρα στα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (Π.Δ. 51/2012). Επιπροσθέτως, η υποχρεωτική εκπαίδευση περιλαμβάνει εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς στο οδόστρωμα και διενεργείται υποχρεωτικά από κάποια πιστοποιημένη σχολή οδηγών (Π.Δ. 51/2012) και όχι με επίβλεψη από κάποιον ενήλικα όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις των χωρών που αναφέρθηκαν πρωτύτερα (Σουηδία και Φινλανδία) Κάθε θεωρητικό μάθημα διαρκεί 45 λεπτά όπως και κάθε πρακτική εκπαίδευση (Υ.Α. 58930/480/1999 'Β 256). Ωστόσο το νέο νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών που κατατέθηκε στη Βουλή προβλέπει συνοδευόμενη οδήγηση με επιβλέποντα ενήλικα μέσα στο όχημα από την ηλικία των 17 ετών για διάστημα 6 μηνών ή 100 ωρών εκ των οποίων οι 10 ώρες θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μετά τη δύση του ήλιου.

4. Η εξέταση των υποψηφίων οδηγών

Στην Ελλάδα, η εξέταση των υποψηφίων οδηγών πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα της συγκεκριμένης κατηγορίας που εξετάζεται με την παρουσία ενός εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών ενώ όπου αυτό είναι δυνατό,(μοτοσυκλέτες) η πρακτική εξέταση διενεργείται εντός περιορισμένου χώρου (πίστες) όπου η παρουσία του εκπαιδευτή δεν είναι απαραίτητη. Η πρακτική δοκιμασία διαρκεί κατ' ελάχιστο 25 λεπτά και εφόσον δεν είναι δυνατή η δοκιμασία σε ειδική πίστα εξέτασης, η εξέταση γίνεται σε δρόμους εκτός δομημένων περιοχών, σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητόδρομους καθώς και σε όλων των ειδών τις αστικές οδούς (Π.Δ.51/2012). Πρωτύτερα, θα πρέπει να έχουν διενεργηθεί οι θεωρητικές εξετάσεις οι οποίες διενεργούνται μέσω υπολογιστή σε μορφή πολλαπλών απαντήσεων και επιτρέπεται μόνο ένα λάθος ανά εξέταση. Σε περίπτωση περισσότερων λαθών, ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να επαναλάβει τη διαδικασία εξέτασης.

Η θεωρητική εξέταση περιλαμβάνει ερωτήσεις που αφορούν:

- σε νομικές διατάξεις οδικής κυκλοφορίας, συγκεκριμένα σε ότι αφορά τις πινακίδες, τη σήμανση και τους κανονισμούς προτεραιότητας
- στον οδηγό και συγκεκριμένα στη στάση του απέναντι σε άλλους χρήστες του οδοστρώματος καθώς και την αντίληψη, κρίση και λήψη αποφάσεων σε εν δυνάμει περιστατικά στην κυκλοφορία των οχημάτων
- στο οδόστρωμα και συγκεκριμένα στην τήρηση ασφαλούς απόστασης, την οδήγηση υπό ποικίλες καιρικές και οδικές συνθήκες, τις νομικές απαιτήσεις ανάλογα με το

οδόστρωμα στο οποίο κινείται το όχημα και τους παράγοντες κινδύνου που μπορεί να προκύψουν λόγω καιρού ή μειωμένης ορατότητας

- σε γενικούς κανόνες και ρυθμίσεις σχετικά με διοικητικά θέματα
- σε προφυλάξεις κατά την επιβίβαση και αποβίβαση στο όχημα
- σε μηχανολογικές γνώσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια
- στον εξοπλισμό ασφάλειας του οχήματος
- σε κανόνες που αφορούν την αλληλεπίδραση του οχήματος ως προς το περιβάλλον (Π.Δ.51/2012)

Δύο κεντρικές ιδέες για την ποιότητα των εξετάσεων είναι η εγκυρότητα και η αξιοπιστία (American Educational Research Association [AERA], American Psychological Association [APA], & National Council on Measurement in Education [NCME], 1999). Η απόδοση στις εξετάσεις μπορεί να ληφθεί υπόψη ως παράδειγμα συμπεριφοράς σχετικά με το πεδίο που εξετάζεται. Η απόδοση ενός εξεταζόμενου στις εξετάσεις οδήγησης χρησιμοποιείται για να παραχθεί μία ευρύτερη, πιο γενική συσχέτιση όσον αφορά την απόδοσή του σε όλο το ενδιαφερόμενο πεδίο. Είναι σημαντικό οι ερμηνείες και η χρήση των αποτελεσμάτων των εξετάσεων να είναι έγκυρες. Ένα κεντρικό πρόβλημα εγκυρότητας είναι το περιεχόμενο των εξετάσεων να δειγματίζει επαρκώς και με ακρίβεια το πεδίο εκπαίδευσης. Για να είναι έγκυρη η ερμηνεία των αποτελεσμάτων μίας εξέτασης, πρέπει κι αυτή να είναι έγκυρη. Όταν μία εξέταση επιβλέπεται, οι εξεταζόμενοι επιθυμούν κάποια διασφάλιση πως η εξέταση είναι αξιόπιστη με τη μορφή του ότι τα αποτελέσματα θα αναπαράγονταν ακριβώς αν τα ίδια άτομα εξετάζονταν ξανά υπό τις ίδιες συνθήκες.

Η αξιοπιστία των εξετάσεων οδήγησης μπορεί να εκτιμηθεί με διάφορους τρόπους. Για να εξετάσουμε την σταθερότητα των αποτελεσμάτων μίας εξέτασης από στιγμή σε στιγμή, μπορεί να διεξαχθεί μια έρευνα αξιοπιστίας εξέτασης-επανεξέτασης. Για να εξεταστεί η συμφωνία ανάμεσα σε διαφορετικούς εξεταστές οδήγησης που κρίνουν τον ίδιο υποψήφιο, μπορεί να συσταθεί μια έρευνα αξιοπιστίας εσωτερικού κριτή (Crocker & Algina, 1986). Στην περίπτωση της εξέτασης οδήγησης και οι δύο τύποι απόδειξης αξιοπιστίας είναι σημαντικοί.

Η έλλειψη συμφωνίας ανάμεσα σε περιπτώσεις εξετάσεων μπορεί για παράδειγμα να εξηγηθεί από παράγοντες όπως διαφορές στο κυκλοφοριακό περιβάλλον και παράγοντες σχετικούς με τους εξεταζόμενους (π.χ. διάθεση, άγχος, προσοχή). Η έλλειψη συμφωνίας ανάμεσα σε εξεταστές μπορεί να προκύψει λόγω χαρακτηριστικών της ίδιας της εξέτασης ή λόγω ελλείψεων σχετικά με την επιλογή, την εκπαίδευση και την επίβλεψη των εξεταστών (Baughan, Gregersen, et al., 2005). Επειδή το αποτέλεσμα της εξέτασης οδήγησης

χρησιμοποιείται για να παρθεί απόφαση σχετικά με το αν θα έπρεπε να δοθεί μία άδεια οδήγησης, τα αποτελέσματα μπορούν να έχουν σημαντικές συνέπειες τόσο για τον εκάστοτε εξεταζόμενο όσο και για την κοινωνία.

Οι αποφάσεις βασίζονται στην υπόθεση πως αυτοί που επιτυγχάνουν στις εξετάσεις έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες και πως αυτοί που απορρίπτονται δεν τις έχουν και χρειάζονται περισσότερη εκπαίδευση. Αν όμως οι εξετάσεις υστερούν αξιοπιστίας ή εγκυρότητας οι αποφάσεις που βασίζονται στο αποτέλεσμα μπορούν να οδηγήσουν σε δυσάρεστες συνέπειες, όπως ένα άτομο χωρίς τις απαραίτητες δεξιότητες να αποκτήσει άδεια οδήγησης ή ένα άτομο με τις απαραίτητες ικανότητες να μην αδειοδοτηθεί. Έτσι η ποιότητα των αποτελεσμάτων από τις εξετάσεις οδήγησης έχει μεγάλη σημασία. Ένα σημαντικό γνώρισμα της ποιότητας των εξετάσεων είναι ότι ο εξεταζόμενος μπορεί να παράγει το ίδιο αποτέλεσμα ασχέτως του εξεταστή που θα τον αξιολογήσει.

4.1 Εγκυρότητα και αξιοπιστία των εξετάσεων: Περιπτώσεις της ΕΕ

Η αξιοπιστία των εξετάσεων οδήγησης σε διάφορες χώρες έχει εξεταστεί μέσα από μελέτες αξιοπιστίας εξέτασης-επανεξέτασης και εσωτερικού κριτή. Η αξιοπιστία εξέτασης-επανεξέτασης των Βρετανικών εξετάσεων εξετάστηκε σε μία έρευνα που διεξήγαγαν οι Baughan και Simpson (1999), όπου 366 εξεταζόμενοι διεξήγαγαν τη συνηθισμένη εξέταση οδήγησης και μία επιπλέον εξέταση μετά από λίγες μέρες. Οι εξετάσεις μοιράστηκαν τυχαία στους εξεταστές έτσι ώστε όλοι εκτός από 38 εξεταζόμενους να εξεταστούν από διαφορετικούς εξεταστές στην πρώτη και τη δεύτερη εξέταση. Οι εξεταζόμενοι δεν έλαβαν καμία πληροφορία για την απόδοσή τους πριν ολοκληρωθεί και η δεύτερη εξέταση. Τα αποτελέσματα έδειξαν πως 64% των συμμετεχόντων έλαβαν τα ίδια αποτελέσματα. Από το 36% που είχε διαφορετικά αποτελέσματα στα 2 τεστ, 20% απέτυχε στο πρώτο και πέρασε στο δεύτερο και 16% πέρασε στο πρώτο και κόπηκε στο δεύτερο.

Σε μελέτη του Olweus (1958) εξετάστηκε η σταθερότητα της εξέτασης οδήγησης. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι το 63% των εξεταζόμενων έλαβε τα ίδια αποτελέσματα από δύο εξεταστές σε δύο διαφορετικές περιπτώσεις εξέτασης. Ο Olweus (1958) συμπέρανε πως ακόμα κι αν οι εξεταστές ήταν απόλυτα αξιόπιστοι θα ήταν απρόσμενο ο συσχετισμός ανάμεσα στις αξιολογήσεις να είναι πάνω από 0.4 μιας και τα αποτελέσματα των εξετάσεων επηρεάζονται από απρόσμενες περιπτώσεις κατά μεγάλο βαθμό.

Οι Baughan και Simpson (1999) ανέφεραν επίσης πως τέτοιοι παράγοντες συμπεριλαμβάνοντας και την υπόθεση πως η απόδοση των αρχάριων οδηγών που επιχειρούν την εξέταση οδήγησης, μόλις πιστεύουν πως έχουν λογικές πιθανότητες να πετύχουν, ποικίλει ανάλογα με την περίπτωση.

Η συμφωνία ανάμεσα σε εξεταστές οδήγησης ήταν το αντικείμενο έρευνας για διάφορες μελέτες σε διαφορετικές χώρες. Ο Bjornskau (2003) εξέτασε την συμφωνία ανάμεσα σε αξιολογήσεις εξεταστών της Νορβηγίας. Στη μελέτη, 12 εξεταστές οδήγησης αξιολόγησαν την απόδοση 80 εξεταζόμενων. Κάθε εξεταζόμενος αξιολογήθηκε από 2 εξεταστές και χρησιμοποιήθηκαν όλοι οι πιθανοί συνδυασμοί εξεταστών. Η ίδια διαδρομή χρησιμοποιήθηκε για όλες τις εξετάσεις και κανένας από τους εξεταζόμενους δεν εκπαιδεύτηκε εκεί που έλαβαν μέρος οι εξετάσεις. Κάθε εξεταστής ατομικά σημείωσε τα θετικά και αρνητικά γνωρίσματα της οδηγικής απόδοσης κάθε εξεταζόμενου, σε διάφορες κυκλοφοριακές συνθήκες, σε μια φόρμα. Τα αποτελέσματα έδειξαν πως οι εξεταστές συμφώνησαν στο αν ο εξεταζόμενος πέρασε ή κόπηκε σε 72% των περιπτώσεων.

Στη Σουηδική μελέτη από τον Olweus (1958), τέσσερις εξεταστές αξιολόγησαν την απόδοση 72 εξεταζόμενων. Επειδή δεν μπορούσαν να μπου σε ένα αυτοκίνητο και οι 4 εξεταστές μαζί με τον εξεταζόμενο και το άτομο που διεξήγαγε την έρευνα, δύο εξεταστές τη φορά αξιολογούσαν κάθε εξεταζόμενο σε δύο εξετάσεις οδήγησης που γίνονταν με διαφορά μίας ώρας. Όλες οι εξετάσεις είχαν το ίδιο σημείο εκκίνησης αλλά δεν ακολουθούσαν την ίδια διαδρομή. Οι εξεταστές δεν είχαν την ευκαιρία να συζητήσουν τις αξιολογήσεις τους και οι φόρμες που κάθε ένας τους (ξεχωριστά) σημείωνε τα αποτελέσματα της εξέτασης (σε κλίμακά από το 0 ως το 10) παραδίδονταν αμέσως μετά την εξέταση. Τα αποτελέσματα έδειξαν πως οι εξεταστές συμφώνησαν στο αν ο εξεταζόμενος επέτυχε ή όχι σε 81% των περιπτώσεων που αξιολογούσαν τον εξεταζόμενο στην αντίστοιχη περίπτωση εξέτασης (Olweus, 1958).

Εξετάστηκε επίσης και η συμφωνία ανάμεσα στους εξεταστές της μεγάλης Βρετανίας. Σύμφωνα με τον Baughan (2005) έλεγχοι ρουτίνας που έκανε ο Οργανισμός Πρότυπων Οδήγησης έδειξαν πως η αξιοπιστία εσωτερικού εκτιμητή του βρετανικού τεστ οδήγησης είναι καλή. Η αξιοπιστία εσωτερικού εκτιμητή του βρετανικού τεστ οδήγησης έχει εξεταστεί και πιο πρόσφατα σε μια μελέτη που έγινε το 2009 κατά την αξιολόγηση ενός νέου πρωτοκόλλου εξετάσεων οδήγησης (Johnson, 2012). Στη μελέτη συγκρίθηκαν αξιολογήσεις εξεταστών οδηγικών εξετάσεων για 46 εξετάσεις οδήγησης. Οι εξετάσεις επιλέχθηκαν στην τύχη και για κάθε περίπτωση δύο εξεταστές που αξιολογούσαν την απόδοση του εξεταζόμενου. Ο ένας αξιολογητής έκανε μία αξιολόγηση βασισμένη στα σφάλματα, χρησιμοποιώντας το παραδοσιακό πρωτόκολλο εξέτασης, και ο άλλος αξιολογητής έκανε αξιολόγηση βασισμένη στην ικανότητα, χρησιμοποιώντας το νέο πρωτόκολλο. Οι εξεταστές έβγαλαν τελείως εξατομικευμένες αξιολογήσεις και δεν συζήτησαν τις αξιολογήσεις τους σε καμία περίπτωση. Τα αποτελέσματα έδειξαν πως οι εξεταστές συμφώνησαν στο αν ο εξεταζόμενος επέτυχε ή όχι σε 92% των περιπτώσεων.

4.2 Εξετάσεις οδήγησης

Η οδήγηση σε μία εξέταση διαφέρει από την φυσιολογική οδήγηση σε πολλά πράγματα (Baughan et al., 2005; De Craen, Twisk, Hagenzieker, Elffers, & Brookhuis, 2007; Senserrick & Haworth, 2005). Αυτό αποτελεί πρόκληση για την διεξαγωγή έγκυρων και αξιόπιστων αξιολογήσεων (Baughan et al., 2005). Παρά τις δυσκολίες σχετικά με την ποιότητα των αξιολογήσεων των εξετάσεων οδήγησης, είναι δυνατό να ενθαρρυνθούν οι υποψήφιοι έτσι ώστε να επωμιστούν την ίδια ευθύνη κατά την εξέταση οδήγησης που έχουν και όταν οδηγούν ατομικά στην κυκλοφορία. Όμως οι ενθαρρύνσεις θα πρέπει να είναι διαφοροποιημένες από την απόφαση επιτυχίας ή αποτυχίας από τον εξεταστή (Baughan et al., 2005; Laapotti, Keskinen, Hatakka, & Katila, 1998; Mynttinen, Sundstrom, et al., 2009; Mynttinen, Vissers, et al., 2009; OECD/ECMT, 2006). Προκειμένου να διασφαλίζεται η εγκυρότητα του περιεχομένου της εξέτασης (Baughan et al., 2005, Spurkeland, 1997; SUPREME, 2007; Twisk & Stacey, 2007) οι τρόποι εξέτασης για την αδειοδότηση οδήγησης θα πρέπει να προκύπτουν με βάση το περιεχόμενο της εξέτασης (Baughan et al., 2005). Η διασφαλισμένη εγκυρότητα περιεχομένου εξέτασης προϋποθέτει το πραγματικό τελικό αποτέλεσμα να ανταποκρίνεται στις αρχικές θεωρητικές προσδοκίες.

Η ανικανότητα ρεαλιστικής αυτοαξιολόγησης (McKenna, 1982) έχει συσχετιστεί με την υψηλή ανάμειξη αρχάριων οδηγών σε ατυχήματα (De Craen et al., 2007; Gregersen, 1996, 2003). Οι Katila και Keskinen (2008) διαπίστωσαν πως η χαμηλή ομοιομορφία των αξιολογήσεων εξεταστών και υποψηφίων (όπως αποφασίζεται από τους εξεταστές) συσχετίζεται με τον υψηλό αριθμό κυκλοφοριακών παραβάσεων που παραδέχτηκαν οι αρχάριοι οδηγοί. Πρόσφατες ανακαλύψεις (Mynttinen, Sundstrom, et al., 2009; Mynttinen, Vissers et al., 2009) δείχνουν πως όταν το περιεχόμενο των ικανοτήτων είναι προκαθορισμένο, οι περισσότεροι (περίπου το 70%) των Φινλανδών υποψηφίων εξετάσεων οδήγησης είτε υπολογίζουν ρεαλιστικά είτε υποτιμούν τις οδηγικές τους ικανότητες.

4.2.1 Εγγύηση ποιότητας των αξιολογήσεων των εξεταστών

Σύμφωνα με την οδηγία της ΕΕ για τις άδειες οδήγησης (2006/126/EC) τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν ένα σύστημα για εξασφάλιση ποιότητας για την συντήρηση των προτύπων των εξεταστών οδήγησης. Η οδηγία συμπεριλαμβάνει τα ελάχιστα πρότυπα για άτομα που εκτελούν εξετάσεις πρακτικής οδήγησης. Επιπλέον υπάρχουν κανονισμοί που θεσπίζουν πως η εξασφάλιση ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει εποπτεία των εξεταστών οδήγησης επί το έργο καθώς και την εκπαίδευσή τους και την επαγγελματική του ανάπτυξη.

Στη Σουηδία, η Σουηδική Υπηρεσία Δρόμων συχνά χρησιμοποιεί εποπτεύοντες εξεταστές που αξιολογούν την ποιότητα των εξετάσεων και τους εξεταστές οδήγησης. Τέτοιες αξιολογήσεις ελέγχουν αν ακολουθούνται οι κανονισμοί, η καταγραφή, οι συνθήκες της εξέτασης και πως γίνονται οι αξιολογήσεις (VVFS, 2005). Η διαδικασία είναι τέτοια που ο εποπτεύον εξεταστής συνοδεύει τον εξεταστή κατά τη διάρκεια μίας ημέρας και αξιολογεί την απόδοση των εξεταστών χρησιμοποιώντας ένα πρωτόκολλο. Στο τέλος της ημέρας ο επόπτης και ο κανονικός εξεταστής συζητούν τα περιεχόμενα της εξέτασης και την διαδικασία διεξαγωγής των εξετάσεων.

4.2.2 Η εκπαίδευση των εξεταστών οδήγησης

Οι εξεταστές οδήγησης στην Ελλάδα υπάγονται στο Π.Δ. 51/2012 το οποίο αποτελεί ενσωμάτωση του Άρθρου 10 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 15 του Π.Δ., οι εξεταστές οδήγησης πρέπει να πληρούν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα όπως αυτά περιγράφονται στο Παράρτημα IV το οποίο περιγράφει και το πρόγραμμα επιμόρφωσης στο οποίο υπόκεινται οι εξεταστές οδήγησης.

Συνοπτικά, ο υποψήφιος εξεταστής οδήγησης κρίνεται ικανός να διεξάγει και να αξιολογήσει εξεταστές αν και εφόσον περατώσει το πρόγραμμα επιμόρφωσης όπως αυτό ορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στα τυπικά προσόντα επίσης προστίθενται και η κατοχή άδειας οδήγησης. Στο Π.Δ 51/2012 δεν αναφέρεται κάποιο πρόσθετο προσόν που θα πρέπει να έχει ο υποψήφιος εξεταστής καθώς και δεν γίνεται λόγος για το επίπεδο πρότερης εκπαίδευσης του υποψηφίου ούτε και για τη συνάφεια του εκπαιδευτικού αντικειμένου όπου και αν αυτή υπάρχει (βλ. Παράρτημα 2). Γίνεται, επομένως, εύκολα αντιληπτό ότι η έλλειψη καθορισμού των τυπικών προσόντων ενός εξεταστή δύναται να αποτελέσει παράγοντα που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την εγκυρότητα και την αξιοπιστία της εξέτασης για την άδεια οδήγησης.

4.2.3 Το νέο νομοσχέδιο για τις άδειες οδήγησης στην Ελλάδα

Στην περίπτωση της Ελλάδας, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών σε μία προσπάθεια να διασφαλίσει την απόλυτη διαφάνεια, εγκυρότητα και αξιοπιστία στις εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης, κατέθεσε προς ψήφιση στη Βουλή ένα νέο νομοσχέδιο (Άρθρο 219 του πολυνομοσχεδίου με τίτλο «Ρυθμίσεις για την εφαρμογή των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων του Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής») που περιλαμβάνει τις εξής τροποποιήσεις:

- Η θεωρητική εξέταση παραμένει στην υπάρχουσα μορφή ενώ τροποποιείται η δοκιμασία της πρακτικής οδήγησης που θα διενεργείται σε δύο διαφορετικές μέρες. Στην πρώτη ημέρα θα εξετάζονται οι γνώσεις και οι δεξιότητες οδήγησης του υποψηφίου οδηγού και εφόσον ολοκληρωθεί με επιτυχία αυτή η εξέταση, τότε ο υποψήφιος οδηγός μπορεί να προχωρήσει στο δεύτερο στάδιο που περιλαμβάνει ειδικές δοκιμασίες.
- Στην προσπάθεια διασφάλισης αδιάβλητων διαδικασιών, το νέο νομοσχέδιο προτείνει καταγραφή του οδηγού μέσω ειδικής κάμερας με μικρόφωνο που θα έχει τοποθετηθεί μέσα στο όχημα και θα είναι αδιάλειπτα συνδεδεμένη με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά την εξέταση.
- Τέλος, προκειμένου να εξαλειφθεί το φαινόμενο διαφθοράς και χρηματισμού που έχει παρατηρηθεί κατά καιρούς, ο εξεταστής θα βρίσκεται εκτός του οχήματος και θα αξιολογεί την απόδοση του εξεταζόμενου μέσω της κάμερας ενώ θα δίνει οδηγίες μέσω του μικροφώνου. Εκτός του οχήματος επίσης θα βρίσκεται και ο εκπαιδευτής.

Κεφάλαιο Γ. Οδηγική Πραγματικότητα

1. Κίνδυνοι ενός νέου οδηγού

Περίπου στο 20% των τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρώπη εμπλέκονται νέοι οδηγοί μεταξύ 18 και 24 χρονών (SIKA, 2005). Από τους οδηγούς αυτούς, το 67% είναι άντρες και το 33% γυναίκες, μία ποσοστιαία διαφοροποίηση που εντοπίστηκε σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Jonah, 1986/Maycock, Lockwood & Lester, 1991). Στην Ιρλανδία, για παράδειγμα θεωρείται 10 φορές πιο πιθανό για ένα άντρα οδηγό να εμπλακεί σε ατύχημα παρά μία γυναίκα (NRA, 2001).

Οι αρχάριοι οδηγοί θα πρέπει να αποκομίσουν τις απαραίτητες ικανότητες πριν ξεκινήσουν την τείνουσα προς ατυχήματα περίοδο που θα οδηγούν μόνοι τους μέσα στην κυκλοφορία (OECD/ECMT 2006). Χρειάζεται να περάσουν αρκετά χρόνια πριν οι αρχάριοι οδηγοί φτάσουν στο επίπεδο κινδύνου που διατρέχει ο μέσος οδηγός όσον αφορά τα σοβαρά τροχαία ατυχήματα (Carstensen 2002; Maycock, Lockwood & Lester, 1991) Οι Katila, Peraaho, Keskinen, Hatakka και Laapoti (2000) κατέληξαν στο ότι οι Φινλανδοί αρχάριοι οδηγοί φτάνουν στο επίπεδο κινδύνου του μέσου οδηγού μετά από 3 χρόνια που οδηγούν μόνοι τους. Ο κίνδυνος σύγκρουσης μειώνεται γρήγορα κατά τους πρώτους μήνες μετά την αδειοδότηση (Gregersen, 2000; Katila κ.ά, 2000; Sagberg, 2000) και η μείωση συσχετίζεται ιδιαίτερα με την ηλικία, το φύλο και την οδηγική εμπειρία (Laapoti, 2003; Maycock, 2002, Vlackveld, 2004). Ο κίνδυνος ατυχημάτων είναι υψηλότερος στους νεαρούς, άπειρους άνδρες (OECD/ECMT 2006).

Ο Hatakka (1998) διαπίστωσε πως συγκεκριμένα οι άπειροι, νεαροί αρχάριοι δηλώνουν εμπιστοσύνη στην ικανότητα να πραγματοποιήσουν ελιγμούς με το όχημά τους, αν και έχουν περισσότερα και μεγαλύτερα προβλήματα όσον αφορά την οδηγική τους συμπεριφορά σε σχέση με τους πιο ηλικιωμένους και τις γυναίκες οδηγούς. Ο Laapotti (2003) έδειξε πως οι Φινλανδές εμπλέκονται σπανιότερα σε τροχαία ατυχήματα απ' ότι οι Φινλανδοί παρότι επιτυγχάνουν στις εξετάσεις λιγότερες γυναίκες απ' ότι οι άντρες με την πρώτη απόπειρα (Katila, Peraaho, Hernetkoski και Keskinen, 2006). Έτσι, παραδόξως, για να μειωθεί ο υψηλός κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων, οι αρχάριοι οδηγοί θα πρέπει να οδηγούν μόνοι τους μέσα στην κυκλοφορία, ακόμα κι αν αυτό είναι αποδεδειγμένα η περίοδος υψηλότερου κινδύνου κατά την οδηγική τους ζωή.

Εκτενής βιβλιογραφία έχει αποδείξει ότι η ικανότητα των αρχάριων οδηγών να εντοπίσουν κινδύνους στην κίνηση μπορεί να αυξήσει τις πιθανότητές τους να ξεπεράσουν με ασφάλεια την πρώιμη περίοδο ατομικής οδήγησης (Ahopalo, Lehtikoinen, & Summala, 1987; Baughan

et al., 2005; Chapman & Underwood, 1998; Drummond, 1996; Falkmer & Gregersen, 2001; Maycock et al., 1991; McKenna & Crick, 1994; Mourant & Rockwell, 1972; Quimby, Maycock, Carter, Dixon, & Wall, 1986; Renge, 1998; Soliday & Allen, 1972; Underwood, Chapman, Bowden, & Crundall, 2002; Wells, Tong, Sexton, Grayson, & Jones, 2008).

Οι Gregersen και Berg (1994) εντόπισαν τέσσερις παραμέτρους στις οποίες έγινε εκτενής έρευνα που μπορούν να εξηγήσουν τον υψηλό κίνδυνο ατυχημάτων των νέων οδηγών, οι οποίοι είναι

- 1) Το ουσιαστικό επίπεδο γνώσεων και ικανοτήτων
- 2) Η εμπειρία (Williams, 2003)
- 3) Το επίπεδο προσωπικής ανάπτυξης και ωριμότητας (Gregersen, 1996/ Laapotti κ.ά, 2003) και
- 4) Η κοινωνικοοικονομική κατάσταση (Doherty κ.ά, 1998/ Gregersen & Berg, 1994).

2. Γνωστική ικανότητα και νέοι οδηγοί: Η σχέση μεταξύ οδήγησης, συμπεριφοράς, προσωπικότητας και γνωστικής ικανότητας

Σε πολλές χώρες του κόσμου, οι νέοι οδηγοί παρουσιάζουν σημαντικά ποσοστά εμπλοκής σε τροχαία ατυχήματα, πολλές φορές φτάνοντας και το 22-26% (Prendergast, 2012). Τα ατυχήματα αυτά κοστίζουν τόσο σε κρατικά χρήματα λόγω των υπηρεσιών που εμπλέκονται -από τις υπηρεσίες υγείας ως τις υπηρεσίες οδικής συντήρησης- όσο και σε ανθρώπινες ζωές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Αυστραλία που μεταξύ των ετών 2005 και 2013 στην πόλη της Βικτόρια δαπανήθηκαν 634 εκατομμύρια δολάρια για οδική συντήρηση και νοσοκομειακή υποστήριξη των τραυματιών χωρίς να υπολογίζονται τα ιδιωτικά έξοδα ασφάλισης οχήματος (Buckis, Lenne & Fitzharris, 2015). Όλα αυτά τα έξοδα σαφώς επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό αλλά πρωτίστως το ανθρώπινο κόστος είναι αυτό που πρέπει να μειωθεί κατά προτεραιότητα, γεγονός στο οποίο μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά η σωστή εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών.

Οι λόγοι για τους οποίους γίνονται τα ατυχήματα μπορεί να είναι πολλοί και διάφοροι , ωστόσο μία ευρέως μελετημένη περιοχή του κοινωνικό-γνωστικού πεδίου μελετά τους λόγους που επηρεάζουν τα συμπεριφορικά στοιχεία που οδηγούν στην επιθετική οδήγηση. Οι Parker, West, Stradling και Manstead (1995) αναγνώρισαν τρία είδη επικίνδυνης οδήγησης, δύο έμμεσα (σφάλματα και έλλειψη κρίσης) και μία ηθελημένη παράβαση του ΚΟΚ. Η τάση να γίνονται παραβάσεις του ΚΟΚ συνδέεται σαφώς με τον αυξημένο κίνδυνο ατυχήματος ο οποίος κατ' αναλογία αυξάνεται όσο αυξάνεται και η επιθετική συμπεριφορά (Parker, Reason, Manstead & Stradling, 1995). Σε αυτά τα στατιστικά προστίθενται και η ιδιαίτερα

αρνητική σχέση μεταξύ ηλικίας και συχνότητας παραβάσεων (Parker, Reason κ.ά, 1995) καθώς οι νέοι οδηγοί έχουν σημαντικά περισσότερες παραβάσεις του ΚΟΚ από τους πιο έμπειρους οδηγούς σε ευρωπαϊκό επίπεδο (Kweon & Kockelman, 2003) ενώ έχει προταθεί ότι αυτή η τάση να γίνονται παραβάσεις και οι νέοι οδηγοί να παρουσιάζουν παραβατική συμπεριφορά επηρεάζεται τόσο από απρόσεκτη συμπεριφορά κατά την οδήγηση όσο και από την έλλειψη ικανοποιητικής γνώσης για τη συμπεριφορά στο οδόστρωμα εν γένει.

Η επικίνδυνη οδήγηση μπορεί να συνδεθεί με αιτίες στη συμπεριφορά ενός οδηγού όπως προαναφέρθηκε με πολλούς τρόπους. Ο Iversen (2004) σε έρευνα του στη Νορβηγία με δείγμα νεαρούς οδηγούς συμπέρανε ότι οι συμπεριφορές που ευνοούν τις παραβάσεις του ΚΟΚ, την υπερβολική ταχύτητα, την έλλειψη σεβασμού προς τους άλλους οδηγούς στο δρόμο καθώς και την κατανάλωση αλκοόλ κατά την οδήγηση σχετίζονται σημαντικά με την επικίνδυνη οδήγηση. Παρομοίως, οι Hassan και Abdel-Aty (2013) βρήκαν θετικές συνδέσεις μεταξύ της υπερβολικής ταχύτητας και της επικίνδυνης οδήγησης.

3. Φύλο και οδήγηση

Στις σημερινές κοινωνίες, ο αριθμός των γυναικών οδηγών έχει αυξηθεί σε σχέση με παλαιότερα χρόνια και τείνει να γίνει ίσος με τους άντρες οδηγούς (Meadows & Stradling, 1999/ Wylie, 1995). Λόγω αυτού του γεγονότος, η ερευνητική δουλειά των τελευταίων χρόνων δείχνει ότι ο αριθμός των ατυχημάτων που περιλαμβάνουν γυναίκες οδηγούς έχει αυξηθεί παρόλο που η διαφορά στον αριθμό αντρών και γυναικών οδηγών παραμένει μεγάλη (Laapotti, Keskinen & Rajalin, 2003). Αυτά τα ευρήματα καταδεικνύουν την ύπαρξη μίας γενικότερης φυλετικής διαφοράς ωστόσο ισχύει ότι οι άντρες οδηγοί συνήθως διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις από τις γυναίκες οδηγούς, γεγονός που αυξάνει τις πιθανότητες για ατύχημα (Laapotti κ.ά, 2003) και επομένως δεν μπορεί να ευσταθεί η άποψη ότι υπάρχει φυλετική διαφορά σε ότι αφορά στα ατυχήματα.

Στον αντίποδα, ο Wylie (1995) έφτασε στο συμπέρασμα ότι οι νέοι άντρες οδηγοί είναι αυτοί που περισσότερο εμπλέκονται σε ατυχήματα από τις γυναίκες σε αναλογία με τα χιλιόμετρα που διανύουν. Ο Williams (2003) έδειξε ότι παρόλο που οι άντρες οδηγοί παρουσιάζουν υψηλότερα ποσοστά ατυχημάτων από τις γυναίκες, υπάρχουν αρκετές εξαιρέσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Στους οδηγούς με ηλικία 18-24, οι άντρες και οι γυναίκες έχουν περίπου το ίδιο ποσοστό εμπλοκής σε ατύχημα αναλογικά με τα χιλιόμετρα που διανύουν. Ωστόσο, οι άντρες οδηγοί μεταξύ 18-24 εμπλέκονται σε περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα σε σχέση με τις γυναίκες οδηγούς. Οι Doherty, Andrey και MacGregor (1998) έδειξαν ότι οι άντρες οδηγοί μεταξύ 20-24 χρονών είχαν περισσότερα

ατυχήματα ανά χιλιόμετρο από τις γυναίκες. Πιο συγκεκριμένα, η εμπλοκή σε θανατηφόρα ατυχήματα ήταν μεγαλύτερη κατά τη διάρκεια της ημέρας. Με άλλα λόγια, οι νέοι άντρες οδηγοί εμπλέκονται σε πιο σοβαρά ατυχήματα από τις γυναίκες παρόλο που στο σύνολο των ατυχημάτων ο αριθμός αντρών και γυναικών είναι περίπου ο ίδιος αναλογικά πάντα με την απόσταση που διανύουν.

Σε σχέση με το ποσοστό των ατυχημάτων, το ερευνητικό ενδιαφέρον έγκειται στην ύπαρξη φυλετικών διαφορών σε σχέση με το επίπεδο γνώσης και ικανότητας στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή που ο/η υποψήφιος/α οδηγός είναι στη διαδικασία εκμάθησης οδήγησης από έναν επίσημο εκπαιδευτή. Πρέπει να αναφερθεί βέβαια ότι ένας από τους σκοπούς της εξέτασης για την άδεια οδήγησης είναι να διασφαλίσει ότι οι νέοι οδηγοί έχουν την απαραίτητη συμπεριφορά και ικανότητα για να λάβουν την άδεια, μέθοδος η οποία ισχύει και σε άλλες χώρες της Ευρώπης (Begg, Brookland, Hope, Langley & Broughton, 2003/ Ferguson, Leaf, Williams & Preusser, 1996/ Hedlund & Compton, 2004). Ωστόσο οι μέθοδοι προκειμένου να αποκτηθεί η άδεια οδήγησης δεν είναι οι ίδιες σε όλες τις χώρες. Επομένως, αν υπάρχουν μεγαλύτερες διαφορές ανάμεσα στα φύλα στην υπάρχουσα εξέταση, θα πρέπει να διερευνηθεί μία πιθανή στρατηγική ώστε να αναθεωρηθεί η εξέταση. Αν δεν υπάρχει, προφανώς θα πρέπει να σχεδιαστούν άλλες λύσεις. Μία πιθανότητα είναι ότι οι άντρες νέοι οδηγοί μπορεί να επιλέγουν να προσπερνούν ή να μην δίνουν την δέουσα σημασία σε συγκεκριμένα τμήματα της εκπαίδευσής τους. Μία άλλη πιθανότητα θα μπορούσε να ήταν ότι οι συμπεριφορές τους συνδέονται με παράγοντες που δεν αφορούν την εκπαίδευσή τους όπως για παράδειγμα, ο αυθορμητισμός τους (Harre, Field & Kirkwood, 1996). Άλλες πιθανές εξηγήσεις περιλαμβάνουν το κοινωνικό υπόβαθρο ή την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ οι οποίες όμως θα μπορούσαν να ενταχθούν στις τέσσερις παραμέτρους που αναφέρθηκαν προτού από τους Gregersen και Berg (1994).

4. Απόσπαση της προσοχής ενός οδηγού

Οι περιπτώσεις απόσπασης της προσοχής ενός οδηγού είναι αρκετά συχνές. Η παραδοξότητα αυτής της συχνότητας έγκειται στο γεγονός ότι είναι κοινώς γνωστό ότι οι παράγοντες που αποσπούν την προσοχή του οδηγού είναι συνήθεις όπως για παράδειγμα η χρήση κινητού τηλεφώνου. Επομένως, η ανάγκη για σωστή εκπαίδευση σχετικά με τους κινδύνους απόσπασης της προσοχής ενός οδηγού είναι επιτακτική. Μία πλήρης εκπαίδευση θα έπρεπε να περιλαμβάνει θεωρητικό όσο και πρακτικό μάθημα -το οποίο θα μπορούσε να είναι σε στυλ προσομοίωσης- ώστε να γίνεται πλήρως κατανοητή και αντιληπτή η επικινδυνότητα της κατάστασης απόσπασης προσοχής ενός οδηγού.

Η απόσπαση προσοχής του οδηγού αποτελεί ένα ιδιαίτερο ανθρώπινο παράγοντα στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων. Η απόσπαση προσοχής του οδηγού διευκρινίζεται γενικά ως «μία απόσπαση της προσοχής από την οδήγηση, επειδή ο οδηγός συγκεντρώνεται σε ένα αντικείμενο, πρόσωπο, ενέργεια ή περιστατικό που δεν σχετίζονται με την οδήγηση, τα οποία μειώνουν την αντίληψη του οδηγού, την ικανότητά του να λάβει αποφάσεις και την απόδοσή του, οδηγώντας σε αυξημένο κίνδυνο διορθωτικών ενεργειών, σχεδόν συγκρούσεις ή συγκρούσεις» (Regan et al., 2011). Πιο συγκεκριμένα, η απόσπαση του οδηγού εμπεριέχει μια δευτερεύουσα ενέργεια η οποία αποσπά την προσοχή του οδηγού από την κύρια οδηγική ενέργεια (Donmez et al., 2006; Sheridan, 2004) και μπορεί να περιέχει τέσσερις διαφορετικούς τύπους: φυσική απόσπαση, οπτική απόσπαση, ηχητική απόσπαση και γνωσιακή απόσπαση (Breen, 2009; SWOV, 2016).

Οι παράγοντες της οδηγικής απόσπασης προσοχής μπορούν να διαιρεθούν σε αυτούς που συμβαίνουν εκτός του οχήματος (εξωτερικοί) και σε αυτούς που συμβαίνουν μέσα στο όχημα (εσωτερικοί). Οι παράγοντες οδηγικής απόσπασης προσοχής που συμβαίνουν μέσα στο όχημα φαίνονται να έχουν τη μεγαλύτερη επιρροή στην συμπεριφορά και την ασφάλεια του οδηγού. Ο Horberry et al. (2006) επιβεβαιώνει πως οι πηγές εσωτερικής απόσπασης έχουν πολύ πιο σημαντική επιρροή στην απόδοση του οδηγού σε σχέση με την αυξημένη πολυπλοκότητα των ερεθισμάτων που δέχεται από το οδικό και το κυκλοφοριακό περιβάλλον. Επιπλέον, κάποιες μελέτες αναφέρουν πως οι εξωτερικοί παράγοντες απόσπασης προσοχής αποτελούν λιγότερο από το 30% του συνόλου των παραγόντων (Kircher, 2007; Stutts et al., 2005). Άλλες μελέτες διευκρινίζουν πως οι εξωτερικοί παράγοντες απόσπασης αφορούν λιγότερο από το 10% όλων των παραγόντων (Sagberg, 2001).

Σύμφωνα με προστιθέμενα στοιχεία, μία από τις σημαντικότερες εσωτερικές αποσπάσεις προσοχής φαίνεται να είναι η χρήση του κινητού τηλεφώνου (Burns et al., 2002; Dragutinovits και Twisk, 2005; McEvoy et al., 2005; Sagberg, 2001). Ο Patel et al. (2008) αξιολογώντας 14 κοινούς τύπους απόσπασης προσοχής των οδηγών συμπέρανε πως ο μεγαλύτερος αντιληπτός κίνδυνος φαίνεται κατά τη χρήση του κινητού τηλεφώνου ενώ η συζήτηση με τους επιβάτες θεωρήθηκε ένας από τους παράγοντες με τον ελάχιστο αντιληπτό κίνδυνο. Επίσης, ο μεγαλύτερος όγκος απόσπασης προσοχής από το κινητό, σε σύγκριση με τη συζήτηση με τους επιβάτες, καταγράφηκε από την NHTSA-National Highway Traffic safety Administration (2008). Συγκεκριμένα η χρήση του κινητού τηλεφώνου συσχετίζεται με πάνω από 3 φορές πιο αυξημένο κίνδυνο σε σχέση με την συνομιλία με έναν επιβάτη.

Το προαναφερθέν μοτίβο ευρημάτων μπορεί να επεξηγηθεί από προηγούμενες έρευνες που δείχνουν πως η χρήση κινητού τηλεφώνου είναι μία λειτουργία με υψηλή

απαίτηση προσοχής που μπορεί να προκαλέσει και τους τέσσερις τύπους απόσπασης προσοχής (Breen, 2009; SWOV, 2016). Συγκεκριμένα, η φυσική απόσπαση προσοχής φαίνεται όταν χρησιμοποιούμε και τα δυο χέρια για να χειριστούμε το τηλέφωνο, η οπτική απόσπαση προσοχής φαίνεται σε περιπτώσεις που το βλέμμα του οδηγού εναλλάσσεται ανάμεσα στο δρόμο και την οθόνη του κινητού, η ακουστική απόσπαση προσοχής μπορεί να προκύψει στο αρχικό κουδούνισμα του τηλεφώνου ή από την ίδια την συζήτηση, και τέλος η γνωσιακή απόσπαση συμβαίνει επειδή ο οδηγός ανακατανέμει συνεργαζόμενους γνωσιακούς πόρους ανάμεσα στην λειτουργία της οδήγησης και την συζήτηση (Young et al., 2003; Dragutinovits and Twisk, 2005; SWOV, 2016).

Προηγούμενες έρευνες έχουν εξετάσει την επιρροή των δημογραφικών των οδηγών, όπως η ηλικία και το φύλο, στην απόδοση στην οδήγηση υπό συνθήκες οδήγησης με αποσπάσεις προσοχής. Ένα μεγαλύτερο αρνητικό αντίκτυπο στο χρόνο αντίδρασης των ηλικιωμένων οδηγών σε σχέση με νέους οδηγούς που χρησιμοποιούν το κινητό αναφέρθηκε από τον Caird et al. (2008). Στην ίδια λογική, ένας εξομοιωτής οδήγησης που πραγματοποιήθηκε από τους Nilsson και Alm (1991) έδειξε πως ο χρόνος αντίδρασης των ηλικιωμένων οδηγών σε ένα απρόσμενο περιστατικό ήταν σημαντικά μεγαλύτερος σε σχέση με αυτούς των νεότερων οδηγών όταν τους αποσπάται η προσοχή από μια συνομιλία στο κινητό. Μέσα στο γκρουπ των ηλικιωμένων οδηγών, διάφορα μέτρα γνωσιακής λειτουργίας που απασχολούν περαιτέρω πόρους φαίνονται να επηρεάζουν το δεσμό ανάμεσα σε απόσπαση προσοχής και οδηγική απόδοση (Cuenen et al., 2015). Επίσης μια μελέτη που επικεντρώθηκε σε ασθενείς με Αλτσχάιμερ εντόπισε πως η παρουσία των δυσκολιών να αποδώσουν ακριβείς κρίσεις υπό συνθήκες απόσπασης προσοχής θα μπορούσε να προβλέψει την απόκλιση των ικανοτήτων οδήγησης σε άσφαλο της συγκεκριμένης ομάδας οδηγών (Ott and Daiello, 2010).

5. Το σύστημα πόντων

Τα σφάλματα των οδηγών είναι ίσως ο βασικότερος λόγος τροχαίων ατυχημάτων (McFarland και Moore, 1957/ Haddon, 1980/ Guerrero, 2003/ AASHTO, 2010) και γι' αυτό η εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών είναι τόσο ουσιαστικής σημασίας. Με το δεδομένο αυτό, η πλειοψηφία των στρατηγικών αποφυγής έγκειται βασικά στη συμπεριφορά των οδηγών. Στις στρατηγικές αυτές έχει ενταχθεί και το σύστημα πόντων -που ισχύει και στην Ελλάδα- τόσο ως εκπαιδευτικό όσο και ως μέσο τιμωρίας (ETSC, 2006). Το σύστημα πόντων προστίθεται στο σύστημα προστίμων που επιβάλλει η Τροχαία στους παραβάτες του ΚΟΚ. Αρκετές χώρες το έχουν υιοθετήσει ως το βασικό τους σύστημα για τον έλεγχο των

παραβάσεων με ενθαρρυντικά αποτελέσματα, με κύριο υποστηρικτή τη Νότια Κορέα που χρησιμοποιεί το σύστημα πόντων στο 98% των περιπτώσεων παράβασης του ΚΟΚ.

Τα πλεονεκτήματα του ως σύστημα (Basili και Nicita, 2005/ Roca and Torrosa, 2008) περιλαμβάνουν κατ' αρχάς την περισσότερη προσοχή που δίνουν οι οδηγοί προκειμένου να μη λάβουν πόντους. Δεύτερον, το σύστημα καταδεικνύει τους συχνούς καταγεγραμμένους παραβάτες και τους αφαιρεί το δίπλωμα μειώνοντας έτσι την παρουσία επικίνδυνων οδηγών στο οδόστρωμα. Επομένως, το σύστημα είναι αποτελεσματικό μόνο αν οι συσσωρευμένοι πόντοι δράσουν ως αποτρεπτικός παράγοντας για μελλοντικές παραβάσεις. Επιπλέον, το σύστημα λειτουργεί και ως εκπαιδευτικό μέσο επειδή οι πόντοι μπορούν να μειωθούν στην περίπτωση που ο παραβάτης κάνει μαθήματα οδήγησης εκ νέου -τροποποίηση που δεν ισχύει σε όλες τις χώρες που έχουν υιοθετήσει το σύστημα πόντων.

Η πιο πρόσφατη έρευνα των Lee, Park και Lee (2018) έδειξε ότι η συσσώρευση πόντων όντως δρα ως αποτρεπτικό μέσο δείχνοντας συμμόρφωση των οδηγών προς τον ΚΟΚ. Επίσης, η αφαίρεση διπλώματος είχε περισσότερη επιρροή στον οδηγό και έχει μεγαλύτερη διάρκεια από την αναστολή. Τα αποτελέσματα αυτά δείχνουν ότι η θεωρία της αυστηρότερης τιμωρίας είναι αληθής και πραγματοποιήσιμη. Κατά την έρευνα αυτή, η ηλικιακή ομάδα που αναγνωρίστηκε ως η πιο επιρρεπής στις παραβάσεις ήταν οι άντρες κάτω των 30 ετών με άδεια οδήγησης μοτοσικλέτας, η εξέταση της οποίας δεν είναι τόσο λεπτομερής και εξονυχιστική όσο των υπόλοιπων αδειών ούτε και πραγματοποιείται σε πραγματικές συνθήκες κίνησης.

Το σύστημα πόντων είναι ένα αρκετά πρακτικό και αποτρεπτικό μέσο τιμωρίας των οδηγών. Ωστόσο, δεν αναιρεί την ανάγκη ουσιαστικής εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών όλων των κατηγοριών όπως και την ανάγκη εφαρμογής όλων των μέτρων τιμωρίας των παραβατών, τόσο των μέτρων που αφορούν στην αναστολή και αφαίρεση διπλώματος όσο και την επιβολή χρηματικών προστίμων.

6. Ειδικές Περιπτώσεις

Οι ειδικές περιπτώσεις δεν είναι ένα σπάνιο φαινόμενο στην οδήγηση. Η πλειοψηφία αφορά περιπτώσεις που έχουν να κάνουν με την ηλικία, γεγονός που έχει υπάρξει θέμα αντιπαραθέσεων και συζητήσεων για πολλά χρόνια. Στην ενότητα αυτή, αναφέρονται συγκεκριμένα περιστατικά που επηρεάζουν τη γνωσιακή λειτουργία του οδηγού και οι επιπτώσεις στην οδήγηση. Επίσης, αναφέρεται και η πιθανότητα επανεξέτασης ή/και επανεκπαίδευσης των οδηγών αυτών.

6.1 Ηλικιωμένοι οδηγοί

Ένας βασικός παράγοντας κινδύνου που συντελεί στην επικίνδυνη οδήγηση από ηλικιωμένους οδηγούς είναι η γνωστική ανικανότητα. Η εξέταση για την άδεια οδήγησης εξετάζεται στο οδόστρωμα όπως είναι ήδη γνωστό προκειμένου να αποδείξουν οι νέοι οδηγοί την ικανότητά τους. Ως εξέταση είναι ιδιαίτερος έγκυρη δεδομένου ότι εξετάζει σε πραγματικές συνθήκες και για τον λόγο αυτό διάφορες χώρες την χρησιμοποιούν ως επανεξέταση για την ικανότητα των ηλικιωμένων οδηγών, ειδικά όσων αντιμετωπίζουν κάποια ασθένεια, όπως η άνοια (Carr & Ott, 2010), πρακτική η οποία δεν εφαρμόζεται προς το παρόν στην Ελλάδα. Τα χαρακτηριστικά της εξέτασης για τις εξετάσεις οδήγησης δείχνουν αξιοπιστία όσο αφορά στη χρήση τους μετά από κάποια χρόνια οδηγικής πράξης ή αν εμφανιστεί κάποια ασθένεια που μπορεί να μειώσει την ικανότητα του οδηγού (DiStefano & Macdonald, 2003/ Kay, Bundy, Clemson & Jolly, 2008). Ωστόσο, η αξιοπιστία αυτής της προσέγγισης στο συγκεκριμένο πληθυσμό δεν έχει αξιολογηθεί εκτενώς.

Πολλές παράμετροι μπορεί να επηρεάσουν την αξιοπιστία της εξέτασης, όπως οι ευρύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. αλλαγές στην πυκνότητα της κίνησης, οικειότητα με την εξέταση κτλ), η οδηγική εμπειρία (π.χ. σε επαγγέλματα που απαιτούν καθημερινή χρήση επαγγελματικού οχήματος), ενδογενείς παράγοντες του κάθε οδηγού (π.χ. προσωπικότητα, οδηγικές συνήθειες, κόπωση, άγχος) και εκτιμήσεις του εξεταστή (π.χ. προκαταλήψεις, πρότερη εκπαίδευση, εμπειρία).

Η διεθνής βιβλιογραφία έχει χρησιμοποιήσει τις εξετάσεις οδήγησης στην πληθυσμιακή ομάδα των ηλικιωμένων οδηγών ως μέτρο για να καθορίσει το βαθμό στον οποίο η ικανότητα οδήγησης έχει μειωθεί αν φυσικά έχει συμβεί κάτι τέτοιο. Οι Carr, Jackson, Madden και Cohen (1992) απέδειξαν ότι οι ηλικιωμένοι οδηγοί έχουν μεγαλύτερη σταθερότητα στις οδηγικές τους ικανότητες χρησιμοποιώντας ως πορεία μία διαδρομή εντός ενός κολεγίου. Οι Odenheimer κ.ά. (1994) σε έρευνα τους σε 30 ηλικιωμένους οδηγούς με ένα εύρος στη γνωστική τους ικανότητα συμπεριλαμβάνοντας και την άνοια σε πορεία με κλειστή και ανοιχτή διαδρομή απέδειξαν ότι υπάρχει σημαντική διαφορά ανάμεσα στις δυο πορείες. Λόγω αυτής της έρευνας εξετάστηκε η πιθανότητα για επαναξιολόγηση στους ηλικιωμένους οδηγούς η οποία και υιοθετήθηκε από διάφορες χώρες.

Η αξιοπιστία της εξέτασης σε πορεία των οδηγών που έχουν κάποιο βαθμό γνωστικής ανικανότητας ως μέτρο αξιολόγησης της οδηγικής τους δεινότητας έχει και τους πολέμιους της βέβαια. Το άγχος της επανεξέτασης μπορεί να επηρεάσει σημαντικά το αποτέλεσμα της εξέτασης (Bhalla, Papandonatos, Stern & Ott, 2007) ενώ κάποιοι ηλικιωμένοι οδηγοί μπορεί

-ούτως ή άλλως- να είχαν χαμηλή οδηγική ικανότητα γενικά η οποία εγκαταστάθηκε με το πέρασ των χρόνων ή απλά, δεν βελτιώθηκε οπότε δεν μπορεί να θεωρηθεί η μειωμένη γνωστική τους ικανότητα ως αίτιο για τη χαμηλή απόδοση τους στην οδήγηση. Επιπροσθέτως, η έλλειψη οικειότητας με το περιβάλλον στο οποίο γίνεται η πορεία μπορεί να ευθύνεται για τα οδηγικά λάθη των οδηγών (Uc κ.ά., 2009). Ωστόσο η έρευνα των Ott, Papandonatos, Davis και Barco (2012) έδειξε πως σε ό,τι αφορά στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα και τις παραβάσεις του ΚΟΚ, η ηλικία σχετίζεται με τα αυξημένα ποσοστά ιδιαίτερα σε όσους οδηγούς εμφανίζουν ακόμα και πρώιμα συμπτώματα άνοιας, Αλτσχάιμερ, διαβήτη και καρδιοπάθειας.

6.2 Ελαφρά Γνωσιακή Αδυναμία και οδήγηση

Η ιδέα της Ελαφράς Γνωσιακής Αδυναμίας (MCI-mild cognitive impairment) έχει αναλυθεί και περιγράφει ως μία γνωστική κατάσταση που εδρεύει ανάμεσα στο φυσιολογικό γήρας και την άνοια (Petersen et al., 1995). Οι ασθενείς με MCI παρουσιάζουν γνωσιακή μείωση πέρα από το φυσιολογικό αναμενόμενο, σύμφωνα με τα νευροψυχολογικά πρότυπα, αλλά η λειτουργικότητά τους διατηρείται σε καλά επίπεδα και δεν πληρούν τις προϋποθέσεις τις άνοιας. Ο πιο κοινός τύπος MCI, προσδιορισμένη ως αμνησιακή MCI, αναφέρεται σε μία περίπτωση με επεισόδια μνημονικής αδυναμίας που επικρατούν αλλά η γενική γνωσιακή ικανότητα παραμένει ανέπαφη (Petersen et al., 2001; Petersen, 2004).

Η MCI συσχετίζεται και με διάφορες υποβόσκουσες αιτιολογίες (Reisberg et al., 2008). Συγκεκριμένα η MCI μπορεί να εξελιχθεί σε αποτέλεσμα μιας νευροϋποκλίνουσας διαδικασίας, όπως το Αλτσχάιμερ (AD). Οι περισσότεροι από τους πάσχοντες από απώλεια μνήμης (αμνησιακή MCI) θα μετεξελιχθούν σε AD με ρυθμό 10–15% το χρόνο (Petersen, 2004). Επίσης, μια άλλη πιθανή περίπτωση για την εμφάνιση MCI είναι η παρουσία εγκεφαλοαναπνευστικής πάθησης λόγω ασθένειας μικρών αγγείων (μεμονωμένης ή πολλαπλών περιπτώσεων) (Petersen, 2004).

Μαζί με τις κοινές εγκεφαλικές παθήσεις που επηρεάζουν τη μάθηση, ο συσχετισμός ανάμεσα στην MCI και την οδηγική συμπεριφορά έχει εξερευνηθεί από διάφορες γραμμές προηγούμενων ερευνών λόγω του δυνατού δεσμού ανάμεσα στην οδήγηση και την γνωσιακή ικανότητα. Όπως έχει προτείνει ο Reger et al. (2004), οι κύριες γνωσιακές λειτουργίες, κρίσιμες για την ασφαλή οδήγηση σύμφωνα με την μετα-ανάλυση η οποία επικεντρώθηκε σε ασθενείς με άνοια είναι οι εξής: Προσοχή (γρήγορη αντίληψη του περιβάλλοντος), εκτελεστικές λειτουργίες (να λαμβάνονται γρήγορες και ακριβείς αποφάσεις), οπτικοχωρητικές ικανότητες (υπολογισμός αποστάσεων, σωστός ελιγμός του οχήματος) και μνήμη (σχεδιασμός διαδρομής, προσαρμογή συμπεριφοράς, αναγνώριση σημάτων). Όσον

αφορά τους ασθενείς με MCI, μια πολύ πρόσφατη μετά-ανάλυση συμπέρανε πως τα μέτρα για την χρήση λειτουργιών εκτέλεσης και προσήλωσης καθώς και τα μέτρα της οπτικοχωρητικής ικανότητας και της γενικής γνωσιακής ικανότητας είναι διαπλεκόμενα με την οδηγική ικανότητα των οδηγών που ανήκουν στο συγκεκριμένο κλινικό τμήμα (Hird et al., 2016).

Σύμφωνα με προηγούμενες μελέτες που χρησιμοποίησαν εκτιμήσεις προσομοιώσεων οδήγησης, άτομα με MCI σε σύγκριση με γνωσιακά ανέπαφα άτομα φαίνονται να διαφέρουν μόνο σε μία μερίδα των αξιολογημένων οδηγικών δεικτών. Για παράδειγμα, έχει αναφερθεί πως οδηγοί με MCI παρουσιάζουν αρκετά μικρότερο χρόνο αντίδρασης σε σύγκρουση και εξασθενημένη ικανότητα να ακολουθήσουν ένα αυτοκίνητο, αλλά και απουσία σημαντικών διαφορών σε άλλα μέτρα οδήγησης όπως έναν αριθμό περιπτώσεων εκτός δρόμου, αριθμό παραβάσεων και σταματήματος σε φωτεινούς σηματοδότες (Frittelli et al., 2009; Kawano et al., 2012). Άλλη μελέτη εξομοίωσης οδήγησης (Devlin et al., 2012) αναφέρει μόνο συνήθειες αλλά όχι μεγάλες διαφορές όσον αφορά την ετοιμότητα των ασθενών με MCI να σταματούν σε κόμβους. Σύμφωνα με τα ευρήματα ερευνών στην άσφαλτο, οι ασθενείς με MCI βρέθηκαν να είναι σημαντικά διαφορετικοί από το γκρουπ μέτρησης σε δείκτες αριστερών στροφών, ελέγχου λωρίδας και γενικής βαθμολογίας οδηγικής ικανότητας αλλά όχι σε δεξιές στροφές, μέτρηση αποστάσεων, διατήρηση σωστής ταχύτητας και σταθερότητας οδήγησης (Wadley et al., 2009). Επίσης παρουσίασαν αυξημένες περιπτώσεις μικρότερης της ιδανικής οδηγικής ικανότητας σε διάφορες περιπτώσεις οδήγησης, συγκεκριμένα τον έλεγχο λωρίδας, εκτίμησης απόστασης, σταθερότητας πορείας, διατήρησης σταθερής ταχύτητας και γενικής απόδοσης (Griffith et al., 2013). Τέλος, βάση των συμπερασμάτων πρόσφατης μετά-ανάλυσης, φαίνεται πως οδηγοί με MCI έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να αποτύχουν σε εξέταση οδήγησης στην άσφαλτο σε σχέση με γνωσιακά υγιείς, γηραιότερους οδηγούς, αλλά ταυτόχρονα αναδεικνύεται πως η πλειοψηφία των ατόμων που ανήκουν στο συγκεκριμένο κλινικό γκρουπ διατηρούν επαρκή οδηγική ικανότητα (Hird et al., 2016).

**Κεφάλαιο Δ. Εκπαίδευση οδήγησης σε μαθητές: χρήση
ηλεκτρονικών παιχνιδιών**

Η εκπαίδευση των μαθητών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης είναι σχεδόν ανύπαρκτη στην Ελλάδα. Τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής υπάρχουν μόνο στις μεγάλες πόλεις και οι μαθητές τα επισκέπτονται ελάχιστα και χωρίς να κατανοούν την ύπαρξη της ανάγκης για μία πρόιμη εισαγωγή στην εκπαίδευση των υποψηφίων μελλοντικών οδηγών. Στην κοινωνία της υπερπληροφόρησης και της αφθονίας των τεχνολογικών μέσων, η χρήση ηλεκτρονικών παιχνιδιών δεν θα έπρεπε να φαντάζει μακρινό σενάριο. Στην έρευνα που παρατίθεται, αποδεικνύεται ότι η χρήση ηλεκτρονικών παιχνιδιών μπορεί να επηρεάσει θετικά τα παιδιά σχετικά με την κυκλοφοριακή εκπαίδευση.

Υπάρχει ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον στις θετικές και αρνητικές επιρροές των ηλεκτρονικών παιχνιδιών στους ανθρώπους καθώς και σε διάφορες πτυχές της κοινωνίας. Μια σύντομη ανάλυση των αναφορών τέτοιων επιρροών καταδεικνύει ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον στα ηλεκτρονικά παιχνίδια σε ένα πλήθος κλάδων εκτός της ψυχαγωγικής βιομηχανίας (Michael, Chen, 2006). Διαπιστώθηκε επίσης πως υπάρχουν επιρροές από την ενασχόληση με τα ηλεκτρονικά παιχνίδια εκτός του πραγματικού φάσματος των παιχνιδιών όπως οι έμμεσες επιρροές σε διάφορες περιπτώσεις της καθημερινής ζωής. Η Zyda (2005) επεξηγεί:

“Σοβαρό Παιχνίδι: ένας νοητικός ανταγωνισμός, που παίζεται με έναν υπολογιστή σύμφωνα με συγκεκριμένους κανόνες, που χρησιμοποιεί ψυχαγωγία για να επεκτείνει την κυβερνητική ή επιχειρηματική εκπαίδευση, την ακαδημαϊκή εκπαίδευση, την υγεία, την κοινωνική πολιτική και τους στόχους στρατηγικής επικοινωνίας.”

Έτσι, η ιδέα είναι να χρησιμοποιηθεί ανεπτυγμένη τεχνολογία ηλεκτρονικών παιχνιδιών για να ενσωματωθούν νέοι τρόποι για τον κόσμο ώστε να μάθει, να αναλύσει και να εξερευνήσει (Lopiccolo, 2004/ Sawyer, 2002/ Sawyer, 2004). Όντως, υπάρχουν αναφορές για το πως οι παίκτες αναπτύσσουν την στρατηγική τους σκέψη προς πιο αναλογικούς τρόπους σκέψης αντί για τρόπους σκέψης απόπειρας-και-λάθους (Hong, 2003). Προς αυτήν την κατεύθυνση υπάρχουν κάποιες εφαρμογές της τρισδιάστατης απεικόνισης κι εξομοίωσης στην εκπαίδευση οδήγησης αυτοκινήτου όπως η <http://www.roadquiz.com> και <http://www.bonnierstrafikskola.se> όμως καμία από αυτές τις εφαρμογές δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως παιχνίδι. Ο Blackman (2005) περιγράφει ότι το *3D Driving Academy* (<http://www.3d-fahrschule.de>) μοιάζει περισσότερο με παιχνίδι.

1. Επιρροές στην Ανθρώπινη και Κοινωνική Συμπεριφορά

Οι επιρροές των ηλεκτρονικών παιχνιδιών έχουν μελετηθεί από διάφορες οπτικές γωνίες. Οι Michael και Chen (2006) αναφέρουν επιρροές του παιχνιδιού σε δεξιότητες

όπως η ικανότητα της πολυδραστηριότητας, της ομαδικής εργασίας και της αναγνώρισης προτεραιότητας των στόχων. Ο Enochsson (2004) αναφέρεται σε ένα θετικό συσχετισμό ανάμεσα στην εμπειρία στα ηλεκτρονικά παιχνίδια και την απόδοση σε ενδοσκοπικές εξομοιώσεις από φοιτητές ιατρικής. Η καλύτερη απόδοση των παιχτών αποδίδεται στην εμπειρία του με τρισδιάστατη οπτική από τα ηλεκτρονικά παιχνίδια. Παρόμοια, στην αρχιτεκτονική και το σχεδιασμό, τα ηλεκτρονικά παιχνίδια μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσα ανάπτυξης της αυτοπεποίθησης των φοιτητών και των ικανοτήτων τους στο χωρικό σχεδιασμό, την σύνταξη σχεδίου και την δημιουργία μορφής (Coyne, 2003/Radford, 2000). Ο Guy (2005) προτείνει το παιχνίδι με τρισδιάστατα μοντέλα ως τρόπο για να βελτιωθεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός. Επιπλέον οι De Lisi και Wolford (2002) αναφέρονται στο πως οι χωρικές ικανότητες και συγκεκριμένα η νοητική στέρηση μπορεί να αναπτυχθεί παίζοντας παιχνίδια όπως το Tetris. Υπάρχουν επίσης αναφορές στον τομέα των εκπαιδευτικών επιστημών και της ψυχολογίας για θετικές συνέπειες από το παίξιμο ηλεκτρονικών παιχνιδιών. Πειράματα όπου η ερευνητική ομάδα χρησιμοποίησε ειδικά σχεδιασμένο λογισμικό για εκπαίδευση της προσοχής, έδειξε πως ακόμα και η μη συστηματική εμπειρία με τα ηλεκτρονικά παιχνίδια ανέπτυξε την συμπεριφορά προσοχής των παιδιών (Navarro, 2003). Επιπλέον, στοιχεία των παιχνιδιών όπως η ανταγωνιστική βαθμολογία, τα επίπεδα κλιμακωμένης δυσκολίας και τα παιχνίδια ρόλων έχουν αποδειχτεί χρήσιμα στην επιχειρηματική εκπαίδευση (Totty, 2005). Επιπλέον παραδείγματα παρόμοιων εφαρμογών είναι το *World Hunger Food Force* (<http://www.socialimpactgames.com>) από το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Σίτισης του ΟΗΕ και το *America's Army* (<http://www.americasarmy.com>) το οποίο χορηγείται από τον Στρατό των ΗΠΑ. Αν και το *America's Army* είναι ένα παραδοσιακό παιχνίδι Βολών Πρώτου Προσώπου σε πολλά πλαίσια, έχει αποδειχτεί πως είναι μεγάλη πηγή πληροφοριών και γνώσης για τους παίκτες του παιχνιδιού. Σύμφωνα με μελέτη που έγινε από τον Στρατό, το 30% των Αμερικανών ανάμεσα στις ηλικίες 16 και 24 ισχυρίζονται πως έμαθαν κάποια απ' όσα ξέρουν για το στρατό από αυτό το παιχνίδι (Grossman, 2005). Οι Squire και Steinkuehler (2005) αναφέρουν πως το να παίζει κανείς κοινοτικά παιχνίδια δικτύου είναι θέμα του να δημιουργείς από κοινού γνώση, καθώς είναι μια δραστηριότητα που ευνοεί τον πολυποίκιλο πληροφοριακό γραμματισμό καθώς και την ανάπτυξη συνηθειών ανεύρεσης πληροφοριών. Αυτές οι δραστηριότητες είναι παραδείγματα προαπαιτούμενης γνώσης ώστε να βρίσκουν πληροφορίες σε κάθε βιβλιοθήκη στο διαδίκτυο. Εν κατακλείδι, τα ηλεκτρονικά παιχνίδια έχουν χρησιμοποιηθεί σε διάφορες προσπάθειες διαδραστικής εκπαίδευσης και πληροφόρησης. Παρατηρούμε επίσης ότι υπάρχουν κάποιες θετικές επιρροές από τα παιχνίδια οι οποίες δεν συσχετίζονται με κάποιους συγκεκριμένους εκπαιδευτικούς ή πληροφοριακούς στόχους. Αρνητικές επιρροές των παιχνιδιών, όπως

αυξημένη επιθετικότητα, είναι ακόμα υπό συζήτηση. Ο Baldaro (2004) εκτίμησε βραχύχρονες επιρροές σε φυσιολογικούς (αρτηριακή πίεση και καρδιακοί παλμοί) και ψυχολογικούς (άγχος κι επιθετικότητα) παράγοντες του παιξίματος ηλεκτρονικών παιχνιδιών. Η μελέτη διεξήχθη σε επαγγελματίες παίκτες και τα αποτελέσματα δείχνουν βραχυχρόνιες επιρροές σε φυσιολογικούς παράγοντες κατά το παίξιμο βίαιων παιχνιδιών σε αντίθεση με τα μη βίαια παιχνίδια. Όμως, τα αποτελέσματα δεν έδειξαν επιρροές σε δείκτες εχθρικότητας. Βρίσκουμε αυτά τα ευρήματα αμφιλεγόμενα δείχνοντας έτσι την ανάγκη για περισσότερη διερεύνηση. Σε ένα μεγάλο βαθμό η αντιπαράθεση που αφορά τις αρνητικές επιρροές των (βίαιων) ηλεκτρονικών παιχνιδιών αντικατοπτρίζει την αντιπαράθεση στις επιρροές της βιντεοσκοπημένης βίας. Πάρα ταύτα, σύμφωνα με ένα γκάλοπ των Durkin και Barber (2002) δεν υπάρχουν αποδείξεις επιρροής σε δείκτες επιθετικότητας. Εν αντιθέσει, κάποια πειράματα δείχνουν μειώσεις στην επιθετικότητα.

1.1 Έρευνα Σχολής Οδήγησης

Σύμφωνα με την έρευνα των Backlund, Engstrom και Johannesson (2014), η έρευνα που αφορά τις επιρροές των ηλεκτρονικών παιχνιδιών στην οδηγική συμπεριφορά, πραγματοποιήθηκε σε τρεις σχολές οδήγησης κατά το Δεκέμβριο του 2005 και τον Ιανουάριο του 2006. Στη μελέτη, οι σπουδαστές στις τρεις σχολές οδήγησης βαθμολόγησαν την εμπειρία τους σε παιχνίδια αγώνων δρόμου, δράσης και αθλημάτων (παιχνίδια RAS) σε ένα ερωτηματολόγιο. Επιλέχθηκαν τα παιχνίδια RAS καθώς θέλαμε να συμπεριλάβουμε όλους τους τομείς των ικανοτήτων κίνησης και συντονισμού. Επιπλέον, τέτοια παιχνίδια συνήθως θεωρούνται βίαια και καταστροφικά (Baldaro, 2004). Σε δείγμα 64 σπουδαστών που συμμετείχαν, 56 εκ των οποίων ταίριαζαν με τις αξιολογήσεις των εκπαιδευτών, οι εκπαιδευτές αξιολόγησαν τους μαθητές τους συγκρίνοντας την αντίληψή τους με αυτήν ενός μέσου μαθητή. Οι εξεταστές βαθμολόγησαν τις ικανότητες των μαθητών τους σχετικά με ένα πλήθος από συνιστώσες οδηγικής συμπεριφοράς τις οποίες αναγνωρίσαμε από μια σχετική έρευνα πάνω στην κυκλοφοριακή ασφάλεια. Ζητήθηκε επίσης από τους εκπαιδευτές να κρίνουν τη συνολική δεξιότητα οδήγησης και τη γενική συμπεριφορά σε σχέση με την ψυχολογική κατάσταση των μαθητών τους όσον αφορά τις πεποιθήσεις τους, τα συναισθήματά τους, τις αξίες τους και τις τάσεις τους να συμπεριφέρονται με συγκεκριμένους τρόπους. Τόσο οι συνιστώσες της ικανότητας όσο και της συμπεριφοράς μετρήθηκαν ως απόλυτες τιμές κατά την κρίση των εκπαιδευτών για τις τρέχοντες ικανότητες και συμπεριφορές. Επιπλέον, οι εκπαιδευτές βαθμολόγησαν και τη σχετική ανάπτυξη των μαθητών τους, δηλαδή πως οι μαθητές εξελίχθηκαν κατά την οδηγική τους εκπαίδευση. Οι μαθητές κατηγοριοποιήθηκαν σε δυο ξεχωριστές ομάδες ανάλογα με την εμπειρία τους στα

παιχνίδια RAS. Οι εξετασθέντες που η μέγιστη βαθμολογία τους ήταν 1-2 (στα 5) κατηγοριοποιήθηκαν ως «μη-παίκτες» (27 μαθητές) ενώ αυτοί με μέγιστη βαθμολογία 4-5 κατηγοριοποιήθηκαν ως «παίκτες» (12 μαθητές). Οι επιρροές της εμπειρίας στα παιχνίδια αναλύθηκαν χρησιμοποιώντας συνιστώσες της ομαδικότητας και τη οδηγικής συμπεριφοράς ως ξεχωριστές συνιστώσες και τις βαθμολογίες των εκπαιδευτών (οι οποίοι χρησιμοποίησαν μια 7πλη βαθμίδα όπως η κλίμακα Likert) ως ξεχωριστή συνιστώσα. Οι διαφορές ανάμεσα σε κάθε οδηγική των δύο ομάδων δοκιμάστηκε με τα t-tests των μαθητών.

Οι παίκτες επέτυχαν υψηλότερες βαθμολογίες από τους μη-παίκτες και στις τέσσερις συνιστώσες (Πίνακας 3) και οι τρεις από αυτές, ικανότητα για μη διάσπαση προσοχής, διαχειρισμός καταστάσεων που χρίζουν ταχείς αποφάσεις και γενική οδηγική δεξιότητα, ήταν στατιστικά σημαντικές. Πάρα ταύτα, υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά ανάμεσα στους μη-παίκτες και τους παίκτες στη συμπεριφορά ως προς την οδήγηση μέσα στα πλαίσια ασφαλείας. Οι παίκτες είχαν περισσότερη αντίληψη της ανάγκης του να οδηγούν μέσα στα πλαίσια ασφαλείας.

Πίνακας 3: Μέση Βαθμολογία της Ικανότητας και της Συμπεριφοράς

Ικανότητα	Μη-Παίκτες	Παίκτες	P (t-test)
περιθώρια για διασπασμένη προσοχή	3.1	4.3	.001
διαχειρισμός καταστάσεων που χρίζουν ταχείς αποφάσεις	3.0	4.8	.000
Αξιολόγηση κινδύνου σε κρίσιμες συνθήκες	3.9	4.4	.146
Γενική ικανότητα οδήγησης	3.9	4.9	.016
Συμπεριφορά ως προς			
Οδήγηση στα πλαίσια ασφαλείας	3.7	4.5	.047
Όρια οδήγησης	4.9	4.9	.491
Συνάδελφοι αυτοκινητιστές	4.9	4.8	.399
Γενική συμπεριφορά	5.4	5.3	.422

Πίνακας 4: Μέση βαθμολογία της αλλαγής σε Ικανότητα και συμπεριφορά

Ικανότητα	Μη-Παίκτες	Παίκτες	P (t-test)
περιθώρια για διασπασμένη προσοχή	4.8	5.7	.002
διαχειρισμός καταστάσεων που χρίζουν ταχείς αποφάσεις	4.6	5.9	.000
Αξιολόγηση κινδύνου σε κρίσιμες συνθήκες	5.3	5.8	.053
Γενική ικανότητα οδήγησης	5.4	6.1	.009
Συμπεριφορά ως προς			
Οδήγηση στα πλαίσια ασφαλείας	5.3	6.0	.020
Όρια οδήγησης	5.9	5.9	.433
Συνάδελφοι αυτοκινητιστές	5.7	5.8	.386

2. Το παιχνίδι οδήγησης

Στην τρέχουσα έρευνα ένα παιχνίδι οδήγησης παράχθηκε με αποκλειστικό σκοπό να προάγει την κυκλοφοριακή συμπεριφορά. Ο σκοπός είναι να ερευνηθεί πως μπορούμε να εκμεταλλευτούμε πιο επιτηδευμένα τις θετικές επιρροές των ηλεκτρονικών παιχνιδιών, όπως αναφέρονται παραπάνω, στην κυκλοφοριακή εκπαίδευση. Σε αυτά τα πειράματα χρησιμοποιείται ένα ανεπτυγμένο περιβάλλον παιζίματος όπου ο παίκτης κάθεται σε ένα αληθινό αυτοκίνητο, χρησιμοποιεί τα κανονικά του χειριστήρια, με μπροστινή, πλάγια και πίσω όψη του παιχνιδιού (Φωτογραφία 1). Το περιβάλλον, το οποίο αναπτύσσει σημαντικά την εμπειρία του παιχνιδιού, φτιάχτηκε χρησιμοποιώντας καινούργια περιφερειακά υλικά υπολογιστών του εμπορίου.



Φωτογραφία 1: Το περιβάλλον παιχνιδιού που χρησιμοποιήθηκε στα τρέχοντα πειράματα

Το ίδιο το παιχνίδι παράχθηκε σε συνεργασία με ειδικούς κυκλοφοριακής ασφάλειας και μια μεγάλη Σουηδική εταιρία ασφαλίσεων. Στο παιχνίδι, ο παίκτης οδηγεί ένα αυτοκίνητο σε έναν αυτοκινητόδρομο με 5 λωρίδες. Ο σκοπός είναι να ακολουθήσει ένα ασθενοφόρο που πηγαίνει σε ένα νοσοκομείο. Η αποστολή αποτυγχάνει αν ο οδηγός χάσει από τα μάτια του το ασθενοφόρο ή παραβιάσει τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας όσον αφορά την ταχύτητα, την αλλαγή λωρίδας και την απόσταση με τα προπορευόμενα οχήματα. Όταν η αποστολή ολοκληρωθεί, ο παίκτης λαμβάνει μια βαθμολογία και προχωράει σε μεγαλύτερο επίπεδο εκτός αν ο βαθμός είναι «αποτυχία». Τα επίπεδα διαφέρουν ως προς την κυκλοφοριακή ένταση, τη συμπεριφορά των συναδέλφων αυτοκινητιστών και τις καιρικές συνθήκες.

Ένας σημαντικός στόχος του παιχνιδιού ήταν να διατηρήσει υψηλή ψυχαγωγική αξία σε συνδυασμό με σοβαρές συνθήκες κυκλοφοριακής ασφάλειας. Για να εξετάσουν την ψυχαγωγική αξία του παιχνιδιού, παράχθηκε και μια δεύτερη έκδοση της εφαρμογής, ένα

«μη-παιχνίδι», όπου ο σκοπός του παιχνιδιού έχει αφαιρεθεί. Στο «μη-παιχνίδι», δεν δίνεται οδηγία στους παίκτες να ακολουθήσουν το ασθενοφόρο και δεν τους δίνονται βαθμοί. Το «μη-παιχνίδι» και το παιχνίδι είναι ολόδια εκτός από αυτές τα διαφορές.

Στα πειράματα δόθηκε οδηγία σε 12 μαθητές σχολών οδήγησης να παίξουν το παιχνίδι και σε 12 να χρησιμοποιήσουν το «μη-παιχνίδι». Και στις 2 περιπτώσεις δόθηκε οδηγία στους μαθητές να εξερευνήσουν ελεύθερα την εφαρμογή χρησιμοποιώντας όσο χρόνο ήθελαν. Όταν ένας μαθητής τελειώνει την ελεύθερη οδήγηση, η συνεδρία του πειράματος συνέχιζε με έναν αριθμό διαγωνισμάτων αξιολόγησης και ένα ερωτηματολόγιο. Η επιλογή των μαθητών να αποφασίσουν από μόνοι τους πόσο χρόνο να περάσουν και πως να δράσουν με την εφαρμογή, χρησιμοποιήθηκε στην αποτελεσματικότητα του στόχου στο παιχνίδι. Πιστεύεται πως το να περνάει κανείς οικειοθελώς περισσότερο χρόνο προϋποθέτει πως η εφαρμογή είναι πιο ενδιαφέρουσα και διασκεδαστική. Τα προκαταρκτικά αποτελέσματα από τα πειράματα δείχνουν πως οι μαθητές που έπαιζαν το παιχνίδι αφιέρωσαν λίγο περισσότερο χρόνο από αυτούς που έπαιζαν το «μη-παιχνίδι». Στο ερωτηματολόγιο, οι μαθητές είναι γενικά θετικοί ως προς τον βαθμό ψυχαγωγίας των εφαρμογών. Παραδόξως, οι μαθητές του «μη-παιχνιδιού» ήταν αρκετά περισσότεροι θετικοί σε σχέση με τους παίκτες του παιχνιδιού. Σχετικά με τη δήλωση «ήταν ευχάριστο που οδηγούσα», οι χρήστες του «μη-παιχνιδιού» είχαν ένα μέσο 4.8 σε μια 5πλή κλίμα Likert (όπου 1=διαφωνώ τελείως και 5=συμφωνώ τελείως), ενώ οι παίκτες του παιχνιδιού είχαν ένα μέσο 4.1. Είναι ξεκάθαρο πως ο ανατεθειμένος σκοπός στο παιχνίδι είχε αρνητική επίδραση στον βαθμό ψυχαγωγίας του παιχνιδιού. Μια πιθανή εξήγηση είναι πως η απομάκρυνση των περιορισμών, π.χ. να ακολουθήσουν το ασθενοφόρο, έκανε πιο ενδιαφέρουσα προς εξερεύνηση την εφαρμογή. Κάποια σχόλια μαθητών έδειξαν επίσης πως εφεύρισκαν δικούς τους σκοπούς στο παιχνίδι όσο οδηγούσαν.

Η επιρροή στην συμπεριφορά ως προς την κυκλοφοριακή ασφάλεια φαίνεται να είναι η ίδια και στις δύο εκδόσεις της εφαρμογής, δείχνει μια προκαταρκτική ανάλυση. Για παράδειγμα, το ποσοστό σωστών αλλαγών λωρίδας είναι σημαντικά μεγαλύτερο στο τέλος σε σχέση με την αρχή της συνεδρίας του πειράματος. Αυτό δείχνει πως τα στοιχεία σχεδιασμού του παιχνιδιού που εισήχθησαν για να αυξήσουν το βαθμό ψυχαγωγίας είχαν μικρή ή και αρνητική επιρροή στο αποτέλεσμα του πειράματος.

3. Συμπέρασμα

Τα αποτελέσματά δείχνουν θετικό συσχετισμό ανάμεσα στα παιχνίδια και κάποιες πτυχές ικανοτήτων στην οδήγηση και πως τα παιχνίδια φαίνονται να μην έχουν αρνητικές επιρροές στις συνιστώσες συμπεριφοράς, μάλλον το αντίθετο. Επιπλέον, οι θετικές επιρροές των

παιχνιδιών στην οδηγική συμπεριφορά φαίνεται να αφορούν τα απόλυτα επίπεδα ικανοτήτων τους καθώς και την ανάπτυξή τους. Η επιρροή στην οδηγική ικανότητα ανταποκρίνεται σωστά στα αποτελέσματα από άλλους, αλλά σχετικούς, ερευνητικούς τομείς και μπορούν να αποδοθούν στην εκπαίδευση κίνησης και συντονισμού. Επιπλέον, η έλλειψη αρνητικών επιρροών όσον αφορά την συμπεριφορά, σε αντίθεση με την κοινή γνώμη των μέσων μαζικής ενημέρωσης, συγκλίνει με κάποιες άλλες έρευνες. Όμως, το θέμα είναι ακόμα υπό αμφισβήτηση και κατά συνέπεια τα αποτελέσματά μας μπορεί να συνεισφέρουν σε μία πιο διαφορούμενη κατανόηση αυτού του φαινομένου. Καθώς βρήκαμε αυτούς τους ξεκάθαρους συσχετισμούς ανάμεσα στις συνήθειες των παικτών και την κυκλοφοριακή συμπεριφορά, περιμένουμε πως τα παιχνίδια θα χρησιμοποιηθούν περαιτέρω ώστε να αναπτύξουν τις δεξιότητες οδήγησης καθώς και να ενισχύουν μια πιο ανεπτυγμένη κυκλοφοριακή παιδεία, γενόμενα έτσι μια σημαντική αξία για την κοινωνία

Προκαταρκτικά αποτελέσματα από πειράματα με σοβαρά παιχνίδια οδήγησης δείχνουν πως είναι δυνατόν να παραχθούν ψυχαγωγικά παιχνίδια που προάγουν την λογική κυκλοφοριακή συμπεριφορά. Σε κάποιους τομείς ο ελεύθερος σχεδιασμός ενός παιχνιδιού ίσως είναι προτιμότερος από αποστολές στοχευμένες σε εκπαιδευτικούς στόχους. Αυτή είναι μια σημαντική εμπειρία καθώς προτείνει πως οι σχεδιαστές σοβαρών παιχνιδιών μπορούν να χαλαρώσουν τους περιορισμούς τους και πάλι να επιτύχουν εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Τα αποτελέσματα δείχνουν καμία ή πολύ μικρή διαφορά όσο αφορά στο φύλο, το οποίο είναι πολύ ενδιαφέρον για δύο λόγους: πρώτον, δείχνει πως είναι οι ίδιες οι συνήθειες των παικτών που επηρεάζουν και δεύτερον, σε μελλοντική έρευνα θα πρέπει να στοχοποιηθεί ένα κοινό που να αποτελείται και από τα δύο φύλα κι έτσι πρέπει να εξερευνηθεί πως τα παιχνίδια τέτοιου τύπου που έχουν επιρροή στην οδήγηση αυτοκινήτου μπορούν να προσεγγίσουν διαφοροποιημένες ομάδες χρηστών που αντιπροσωπεύουν την οδηγική εκπαίδευση.

Εν τέλει, ποια είναι η προοπτική της χρήσης παιχνιδιών στο γενικό πλαίσιο της κυκλοφοριακής ασφάλειας; Πρώτον, καθώς όπως φαίνεται τα παιχνίδια γενικά έχουν θετικό αντίκτυπο σε κάποιους τομείς της οδήγησης αυτοκινήτου, η πιθανότητα χρήσης εμπορικών παιχνιδιών αγώνων ταχύτητας, δράσεις και αθλημάτων για την εκπαίδευση κάποιων ικανοτήτων, π.χ. χρόνος αντίδρασης και ικανότητα διάσπασης προσοχής, για κάποιες στοχευμένες ομάδες θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω. Δεύτερον, η προοπτική για παραγωγή πιο ανεπτυγμένων περιβαλλόντων παιχνιδιών που μοιάζουν με εξομοιωτές μπορεί να επιφέρει μόνο θετικά αποτελέσματα. Έτσι, είναι θέμα επιλογής/συνδυασμού των σωστών εμπειριών προς μια συγκεκριμένη, στοχευμένη ομάδα.

**Κεφάλαιο Ε. Προτάσεις για βελτίωση του ελληνικού συστήματος
εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών**

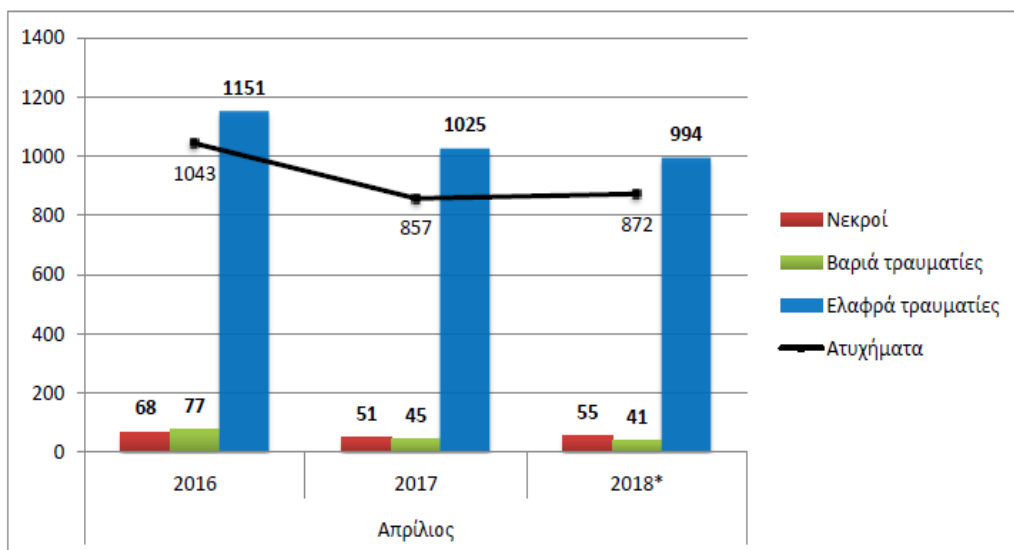
1. Στατιστικά στοιχεία οδικών τροχαίων ατυχημάτων

Η οδήγηση αποτελεί μία συλλογική εκτέλεση πράξεων που ξεκινά από την εκπαίδευση του υποψήφιου οδηγού μέχρι την εξέταση του και σε περίπτωση επιτυχίας, την εμπειρία του σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Το σύνολο των πράξεων αυτών φαίνεται ιδεατό όμως η πραγματικότητα είναι πολλές φορές διαφορετική.

Από στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τη δεκαετία 2007-2016, υπάρχει μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 27%, των θανάτων κατά 48,9%, των βαριά τραυματιών κατά 51,7% και των ελαφρά τραυματιών κατά 27,9%. Η σημαντικότερη μείωση σημειώθηκε στα έτη 2011 και 2012 με τον αριθμό των ατυχημάτων να μειώνεται κατά 7,9 και 10,5% αντίστοιχα. Το διάστημα 2010-2014 υπήρξε η σημαντικότερη μείωση στη θνησιμότητα λόγω τροχαίων ατυχημάτων με μειώσεις που κυμαίνονται από 9,3% ως 13,6%. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μία σχετική επιβράδυνση στο ρυθμό μείωσης των ατυχημάτων. Το ποσοστό μείωσης το 2015 ήταν 2,1% και το 2016 μόλις 1,1% ενώ παρατηρήθηκε αύξηση της θνησιμότητας κατά 3.9%. Από τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ προκύπτει ότι η πιο πιθανή αιτία στον ελιγμό ενός οχήματος που ενεπλάκη σε ατύχημα είναι η παραβίαση του STOP. Φυσικά οι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτά τα ατυχήματα (και κατ' επέκταση στην παραβίαση του STOP ή σε άλλου είδους επικίνδυνους ελιγμούς) είναι διάφοροι.

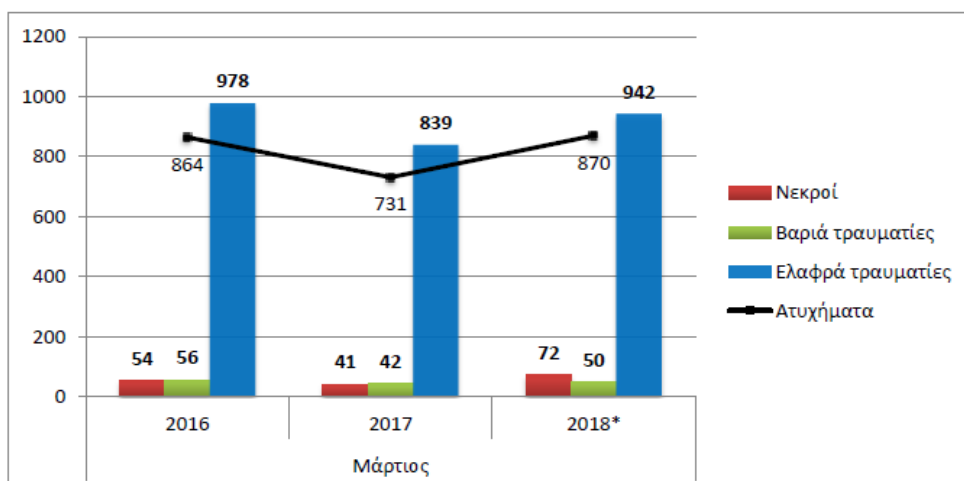
Πιο πρόσφατα, τα στοιχεία που έχει παρουσιάσει η ΕΛΣΤΑΤ για το 2018 δείχνουν μία διακύμανση ανά μήνα σε σχέση με τους αντίστοιχους μήνες του 2017. Συγκεκριμένα, για τον Μάρτιο καταγράφηκε αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 19% σε σχέση με τον Μάρτιο του 2017 με αύξηση 75,6% σε νεκρούς με τα περισσότερα ατυχήματα να συμβαίνουν στα μεγάλα αστικά κέντρα (νομός Αττικής) παρά στους περιφερειακούς νομούς και δήμους. Τον Απρίλιο 2018 υπήρχε αύξηση και πάλι αλλά σε μικρότερο ποσοστό σε σχέση με τον Απρίλιο του 2017 (1,8%) ενώ η θνησιμότητα λόγω των τροχαίων ατυχημάτων είχε αύξηση 7,8%. Τα τελευταία στοιχεία που έχει παρουσιάσει η ΕΛΣΤΑΤ για τον Μάιο του 2018 δείχνουν μείωση κατά 8,4% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2017 παρουσιάζοντας όμως και πάλι αύξηση των νεκρών κατά 3.8%.

Γράφημα 2: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντες, Απρίλιος 2016-2018*



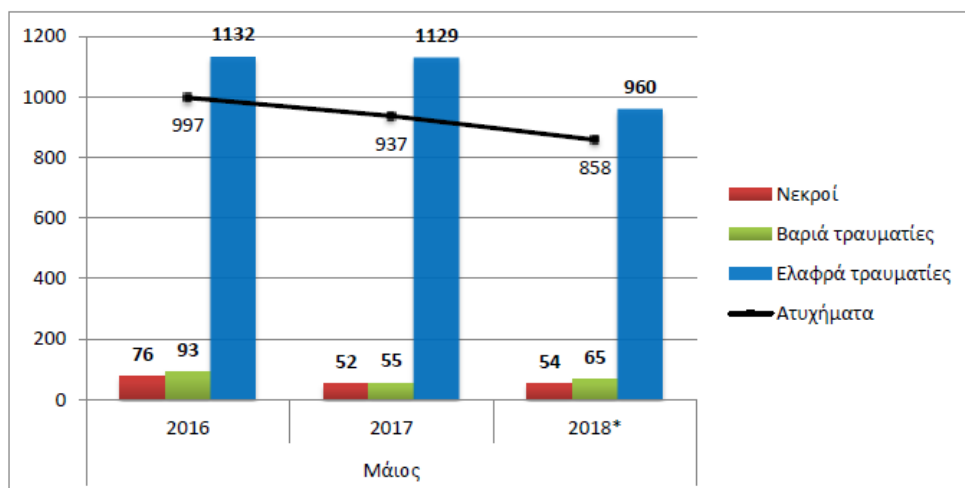
* Προσωρινά στοιχεία

Γράφημα 2: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντες, Μάρτιος 2016-2018*



* Προσωρινά στοιχεία

Γράφημα 2: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντες, Μάιος 2016-2018*



* Προσωρινά στοιχεία

Παρατηρούμε, επομένως, ότι τα οδικά τροχαία ατυχήματα δεν συνεχίζουν να ακολουθούν την πτωτική πορεία των προηγούμενων ετών αλλά παρατηρείται μία σταδιακή αύξηση στα οδικά τροχαία ατυχήματα εν γένει και μία συνεχής αύξηση της θνησιμότητας. Αιτίες για τα ατυχήματα αυτά μπορεί να είναι η κακή συντήρηση των δρόμων με την απουσία σήμανσης των λωρίδων κυκλοφορίας, τα ολισθηρά οδοστρώματα, τον ανεπαρκή φωτισμό και την ελλιπή σήμανση οδικού δικτύου. Ακόμα, αιτίες τροχαίων ατυχημάτων μπορεί να είναι οι κακές καιρικές συνθήκες, η αμέλεια από τον οδηγό ή η κακή ψυχολογική του κατάσταση, η χρήση αλκοόλ ή άλλων ουσιών αλλά και η ηλικία. Όλοι αυτοί οι παράγοντες εν δυνάμει μπορούν να οδηγήσουν σε παράβαση του ΚΟΚ με αποτέλεσμα κάποιο τροχαίο ατύχημα που μπορεί να αποβεί θανατηφόρο. Βέβαια, όλες αυτές οι αιτίες μπορούν να αντιμετωπιστούν με τη σωστή εκπαίδευση του οδηγού ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει όλες τις πιθανές, δυσχερείς καταστάσεις. Ωστόσο, παραπάνω από το 70% των οδικών τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν σε μέρες καλοκαιρίας σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, γεγονός που ερμηνεύεται ως ελλιπή τήρηση του ΚΟΚ ή/και ελλιπής γνώση οδηγικής συμπεριφοράς και ικανότητας από τον οδηγό.

1.1 Πρόταση για εκπαίδευση παιδιών στην οδήγηση και στην ασφάλεια του δρόμου

Η παρούσα εργασία μετά από μελέτη των στατιστικών στοιχείων για τα οδικά τροχαία ατυχήματα θα παρουσιάσει προτάσεις για σωστή και ασφαλή εκπαίδευση των παιδιών ώστε να προληφθεί το μεγάλο ποσοστό των τροχαίων ατυχημάτων. Η πρόταση που ακολουθεί βασίζεται στη λογική ότι ένα παιδί σύμφωνα με την αισθητηριακή βάση εμπειριών που λαμβάνει διαμορφώνει αντίστοιχα και εσωτερικεύει ένα σύνολο συμπεριφορών και κανόνων. Επομένως, όσο αφορά στην οδήγηση, ένα παιδί που από νεαρή ηλικία έχει εσωτερικεύσει κανόνες ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς θα αποτελέσει έναν ιδανικό μελλοντικό οδηγό. Από άρθρο της βρετανικής *Mirror* (29 Ιουλίου 2015), η βρετανική κυβέρνηση είχε προωθήσει ήδη νομοσχέδιο για να ενσωματωθούν μαθήματα οδήγησης, οδηγικής συμπεριφοράς και ασφάλειας στο δρόμο στη σχολική ύλη. Βάση για αυτή την αλλαγή αποτέλεσε η τελευταία στατιστική έρευνα που δείχνει ότι 1 στους 5 οδηγούς στο Ηνωμένο Βασίλειο θα εμπλακεί σε ατύχημα μέσα στους πρώτους 6 μήνες από την απόκτηση της άδειας οδήγησης. Ο σκοπός τους είναι να μην κατέβει το ηλικιακό όριο απόκτησης άδειας οδήγησης αλλά να υπάρχει ήδη μία επαρκής βάση γνώσεων μέχρι τη στιγμή που θα λάβει ο υποψήφιος οδηγός την επίσημη εκπαίδευση του σε σχολή οδηγών. Σε άλλες χώρες της ΕΕ όπου πραγματοποιήθηκαν αντίστοιχα πιλοτικά προγράμματα, υπήρξε μείωση 40% στα ατυχήματα που προκλήθηκαν από αρχάριους οδηγούς το πρώτο εξάμηνο από την απόκτηση της άδειας οδήγησης.

Στην Ελλάδα, δεν έχει προταθεί κάτι αντίστοιχο ούτε και έχει ενσωματωθεί η οδηγική ασφάλεια στο σχολικό πρόγραμμα. Τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής που υπάρχουν στις μεγάλες πόλεις υπολειτουργούν ενώ είναι στην αυτοδιάθεση του κάθε δασκάλου να χρησιμοποιήσει το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής προς διδασκαλία και όφελος των μαθητών του. Ωστόσο, είναι εντελώς αναγκαίο τα παιδιά να λαμβάνουν επαρκή διδασκαλία σχετικά με την ασφάλεια στο δρόμο και την σωστή οδηγική συμπεριφορά. Η διδασκαλία αυτή όμως δεν θα πρέπει να αρκείται σε θεωρητικό επίπεδο μόνο αλλά και σε πραγματικές συνθήκες εκτός του σχολικού περιβάλλοντος με τη συνδρομή επαγγελματιών του χώρου (εκπαιδευτές οδήγησης, εξεταστές, αστυνομικούς) και φυσικά των γονιών προκειμένου να ενθαρρύνεται και να ενδυναμώνεται η διαδικασία της μάθησης. Η εκπαίδευση, επομένως, με σκοπό τη σωστή οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια στο δρόμο θα πρέπει να γίνεται σε πραγματικές οδικές συνθήκες όπως σε κυκλοφοριακά πάρκα αλλά και σε ρεαλιστικές συνθήκες δρόμου προκειμένου να διδαχτεί η χρήση της διάβασης πεζών σε δρόμους, κοντά σε σταθμευμένα οχήματα και σε διασταυρώσεις. Η εκπαίδευση επίσης πρέπει να είναι

τακτική, συνεχής και συνδυασμένη με πρακτική εφαρμογή λαμβάνοντας υπόψη το εκπαιδευτικό, πολιτισμικό και κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο του κάθε παιδιού. Σε πιο πρακτικά ζητήματα, τα προγράμματα εκπαίδευσης θα πρέπει να είναι πολυτροπικά και να ενσωματώνουν μία ύλη που ξεκινά από θεωρητικό πλαίσιο, συνεχίζει με διάδραση και καταλήγει σε εξομοίωση και πραγματικές συνθήκες.

Η εκπαίδευση των παιδιών σχετικά με την οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια στο δρόμο είναι ουσιώδης και θα πρέπει να βασίζεται στους εξής πυλώνες:

- Τα παιδιά θα πρέπει να εκπαιδευτούν στην αναγνώριση και ερμηνεία οπτικών και ηχητικών ερεθισμάτων τόσο ως πεζοί όσο και ως επιβαίνοντες σε όχημα. Πολλά παιδιά που έχουν εμπλακεί σε οδικό τροχαίο ατύχημα είτε ως πεζοί είτε ως επιβαίνοντες σε όχημα ισχυρίστηκαν ότι κοίταζαν το δρόμο πριν τον διασχίσουν αλλά δεν αντιλήφθηκαν το όχημα που ερχόταν ενώ ως επιβαίνοντες σε όχημα ισχυρίστηκαν ότι είδαν το άλλο όχημα να έρχεται κατά πάνω τους αλλά και πάλι δεν αντιλήφθηκαν τον κίνδυνο (Association for Safe International Road Travel, 2018). Η σωστή εκπαίδευση θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των ικανοτήτων αντίληψης και τα παιδιά θα έχουν ολοένα και περισσότερη επίγνωση του κινδύνου και έτσι θα καταφέρουν να αξιολογούν τις καταστάσεις που θα συναντούν πιο αποτελεσματικά στο μέλλον.
- Τα νεαρότερα παιδιά θα μάθουν από νωρίς να αναγνωρίζουν τον επερχόμενο κίνδυνο όταν βρίσκονται στο οδόστρωμα ως πεζοί ή ως επιβαίνοντες σε όχημα.
- Η πρακτική εφαρμογή των θεωρητικών κανόνων είναι αναγκαία ώστε να αναπτυχθούν όλες οι ικανότητες των παιδιών και επομένως να διασφαλιστεί η έγκαιρη και γρήγορη αντίδραση τους.

1.1.1 Ο ρόλος των γονιών στην εκπαίδευση των παιδιών στην οδηγική συμπεριφορά και στην ασφάλεια στο δρόμο

Οι γονείς και οι φροντιστές των παιδιών θα πρέπει να έχουν ενεργή συμμετοχή στην ανάπτυξη των ικανοτήτων των παιδιών που αφορούν την οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια στο δρόμο. Θα πρέπει, πρωτίστως, να έχουν μία σαφή εικόνα των ικανοτήτων των παιδιών ως επιβαίνοντες σε όχημα και ως πεζοί. Με αυτές τις προϋποθέσεις τα προγράμματα εκπαίδευσης των παιδιών στην οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια στο δρόμο θα είναι σίγουρα επιτυχημένα. Ο ρόλος του γονέα άλλωστε σε ότι αφορά την οδηγική συμπεριφορά βοηθάει στην εσωτερίκευση πληροφοριών και στην ενθάρρυνση μίας θετικής συμπεριφοράς που αποσκοπεί στη δημιουργία ενός ασφαλούς και συνειδητοποιημένου μελλοντικού

οδηγού. Οι ίδιοι οι γονείς είναι η πρώτη εικόνα ενός παιδιού και η εικόνα την οποία θα μιμηθεί στο μέλλον. Επομένως, ένας γονιός-πρότυπο που φοράει ζώνη ασφαλείας, τηρεί τον ΚΟΚ και οδηγεί προσεκτικά στο δρόμο μπορεί να επηρεάσει θετικά ένα παιδί.

Πιο συγκεκριμένα, τα παιδιά σε προσχολική και πρώτη σχολική ηλικία (5-9 ετών) δεν έχουν τις απαραίτητες ικανότητες και εμπειρία να είναι ασφαλείς από μόνοι τους και χρειάζονται πάντα επίβλεψη είτε είναι πεζοί στο δρόμο είτε βρίσκονται μέσα στο όχημα. Οι διαφορετικές πολιτισμικές, οικονομικές και πρακτικές συνθήκες μπορεί να δημιουργήσουν εμπόδια στην συνεχόμενη επίβλεψη που χρειάζεται ένα παιδί όταν βρίσκεται στο δρόμο², όμως ιδανικά δεν πρέπει να υπάρχει καμία περίπτωση στην οποία ένα παιδί δεν θα έχει έλεγχο όταν είναι στο δρόμο. Τα παιδιά πρέπει να διδάσκονται σωστή οδική συμπεριφορά και να έχουν κοντά τους θετικά πρότυπα σε κάθε περίπτωση. Οι στρατηγικές που μπορεί να ακολουθήσει ένας γονιός περιλαμβάνουν τη διδασκαλία σωστής οδικής συμπεριφοράς μέσω προτύπων, τη διασφάλιση ότι το παιδί έχει πάντα την επίβλεψη ενός ενήλικα στο δρόμο και στο όχημα σε οποιονδήποτε προορισμό του, τη συζήτηση και την επεξήγηση των σημάτων οδικής κυκλοφορίας καθώς και την αναγνώριση των ασφαλών θέσεων στο δρόμο. Φυσικά η υιοθέτηση ασφαλούς συμπεριφοράς από το γονιό θέτει το παράδειγμα προς μίμηση ενώ η βόλτα στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής όπου αυτό είναι διαθέσιμο αποδεικνύεται πολύ χρήσιμη καθώς προετοιμάζει το παιδί για τις πραγματικές συνθήκες. Τέλος, ο γονιός μπορεί να ενισχύσει ένα σύστημα πράξεων στο παιδί που ακολουθεί την αλληλουχία ΣΤΑΜΑΤΑ-ΚΟΙΤΑ-ΑΚΟΥ-ΣΚΕΨΟΥ ώστε το παιδί να μπορέσει να χτίσει την επίγνωση των κινδύνων που μπορεί να ενέχει το οδόστρωμα.

Σε μεγαλύτερες ηλικίες (10-13) τα παιδιά θα πρέπει να έχουν εξοικειωθεί με την κυκλοφορία των οχημάτων και να δρουν ανεξάρτητα από το γονιό αλλά σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υπάρχουν περιοδικοί έλεγχοι. Ο γονιός θα πρέπει με κάθε ευκαιρία να υπενθυμίζει τους κανόνες ασφάλειας στο οδόστρωμα και να συνεχίσει να είναι το πρότυπο ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς. Οι τεχνικές που μπορεί να ακολουθήσει ο γονιός περιλαμβάνουν την ενίσχυση της αλληλουχίας ΣΤΑΜΑΤΑ-ΚΟΙΤΑ-ΑΚΟΥ-ΣΚΕΨΟΥ ώστε να μειωθούν οι στιγμές αμέλειας ή αφηρημάδας που μπορεί να δείξει ένα παιδί -και αργότερα ένας ενήλικας οδηγός. Ακόμα, το παιδί θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιεί τις πιο ασφαλείς διαδρομές προς το σχολείο ή προς κάποιο άλλο μέρος που επισκέπτεται συχνά κρατώντας όμως ρεαλιστικές συνθήκες, δηλαδή επιλέγοντας τη διαδρομή που μπορεί να μην είναι η ασφαλέστερη αλλά είναι η γρηγορότερη και βοηθώντας το παιδί να αναγνωρίζει όλα

² Παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων αφορούν σενάρια όπου ένα παιδί αφήνεται μόνο του να πάει σε κάποιο γειτονικό σπίτι και χρειάζεται να περάσει ένα μικρό δρόμο ή περιπτώσεις που μένει ένα παιδί μόνο του στο αυτοκίνητο χωρίς επίβλεψη.

τα ασφαλή σημεία στη διαδρομή του και να ελαχιστοποιεί τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν. Τέλος, ο γονιός θα πρέπει να ενημερώνει το παιδί ότι υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι όταν υπάρχουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή όταν είναι βράδυ. Ο τελικός στόχος για τον γονιό είναι προχωρώντας το παιδί στην ενήλικη ζωή να έχει τον πλήρη έλεγχο της κυκλοφορίας του σε όλες τις πιθανές συνθήκες.

1.1.2 Ο ρόλος των εκπαιδευτικών στην εκπαίδευση των παιδιών στην οδική συμπεριφορά και στην ασφάλεια στο δρόμο.

Τα εκπαιδευτικά προγράμματα για την οδική συμπεριφορά και την ασφάλεια στο δρόμο που απευθύνονται στα παιδιά περιλαμβάνουν την ανάπτυξη γνώσης και επίγνωσης της οδικής κυκλοφορίας, της ενίσχυσης της αναγκαίας συμπεριφοράς ώστε να μπορεί να ανταπεξέρχεται στην κυκλοφορία των οχημάτων, την αναγνώριση της προσωπικής ευθύνης του καθενός για την προσωπική του ασφάλεια, την γνώση των συνεπειών που μπορεί να επιφέρει οποιαδήποτε παραβίαση του ΚΟΚ και την ενίσχυση μίας υπεύθυνης στάσης απέναντι στην προσωπική ασφάλεια και στην ασφάλεια των υπολοίπων.

Οι στόχοι των εκπαιδευτικών προκειμένου ένα παιδί να είναι ασφαλές ως πεζός ή ως επιβάτης σε όχημα θα πρέπει να είναι η κατανόηση και αντίληψη των αναγκαίων ικανοτήτων και στρατηγικών ώστε το παιδί να μπορεί να αντιλαμβάνεται την κυκλοφορία των οχημάτων, το χρονικό περιθώριο που του δίνεται σε κάθε περίπτωση, τον συντονισμό των πληροφοριών που λαμβάνει από διάφορες κατευθύνσεις καθώς και την αντίληψη τους και άρα και τον τρόπο δράσης του καθώς και τη γνωστική ικανότητα να αξιολογεί την κυκλοφορία και μεθόδους εσωτερίκευσης των τρόπων δράσης του σε διάφορες δεδομένες περιπτώσεις.

Στην προσχολική ηλικία, τα παιδιά δεν μπορούν να έχουν μεγάλο μερίδιο ευθύνης για την προσωπική τους ασφάλεια στο οδόστρωμα ωστόσο δεν είναι και άμοιρα ευθυνών. Η επίβλεψη τους από κάποιον ενήλικα είναι επιβεβλημένη σε κάθε περίπτωση όμως μερίδιο ευθύνης θα πρέπει να έχει και το ίδιο το παιδί. Συγκεκριμένα, το παιδί θα πρέπει:

- να καταλαβαίνει την έννοια του ατυχήματος και ότι μπορεί εν δυνάμει να οδηγήσει στον τραυματισμό του
- να καταλαβαίνει πως και γιατί τα οχήματα οδηγούν στην ασφάλεια ή στον κίνδυνο
- να έχει επίγνωση των κινδύνων ως πεζός όταν είναι σε μέρος που δεν είναι εύκολα ορατό από κάποιον οδηγό
- να αναγνωρίζει τα ασφαλή σημεία στο οδόστρωμα που μπορεί να σταθεί ή να παίξει
- να καταλαβαίνει τη σημασία της ορατότητας σε κάθε ώρα της μέρας και σε όλες τις καιρικές συνθήκες

- να αναγνωρίζει τους κανόνες που διέπουν τη συμπεριφορά των πεζών και την κυκλοφορία των οχημάτων
- να αναγνωρίζει από ποιον μπορεί να βοηθηθεί σε κάθε περίπτωση, δηλαδή να αντιλαμβάνεται ποιος πεζός αποτελεί θετικό πρότυπο
- να καταλαβαίνει τη χρήση του φωτεινού σηματοδότη
- να χρησιμοποιεί οπτικά και ακουστικά ερεθίσματα για να αναγνωρίσει την κατεύθυνση της κίνησης
- να ενισχύει την αλληλουχία ΣΤΑΜΑΤΑ-ΚΟΙΤΑ-ΑΚΟΥ-ΣΚΕΨΟΥ σε κάθε περίπτωση που αφορά τις ενέργειες του στο οδόστρωμα
- να μπορεί να επιλέγει την κοντινότερη απόσταση για να διασχίσει το δρόμο
- να χρησιμοποιεί τη διάβαση πεζών όπου αυτή είναι διαθέσιμη
- να μπορεί να διασχίζει το δρόμο με ασφάλεια

Στη σχολική προεφηβική ηλικία όπου το παιδί θα πρέπει να αυτονομηθεί σε ότι αφορά την κυκλοφορία του στο οδόστρωμα, οι στόχοι των εκπαιδευτικών διαμορφώνονται ως εξής”

Το παιδί θα πρέπει:

- να αντιλαμβάνεται τον φωτεινό σηματοδότη, τα σήματα οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα που δίνονται από τους οδηγούς ή/και την αστυνομία
- να αναγνωρίζει τη σημασία των ασφαλών διαδρομών
- να ξέρει πως να καλέσει βοήθεια σε κάποια περίπτωση ανάγκης
- να αναγνωρίζει την ανάγκη να είναι ορατό από τους οδηγούς όταν είναι κοντά σε κίνηση
- να αναγνωρίζει τις διαφορετικές ταχύτητες των οχημάτων και των πεζών
- να αντιλαμβάνεται τον χρόνο αντίδρασης ενός οδηγού σε περίπτωση φρεναρίσματος
- να αντιλαμβάνεται την επιρροή που μπορεί να έχουν οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες
- να αναγνωρίζει ότι το αλκοόλ, τα ναρκωτικά και η κόπωση είναι συνθήκες που συντελούν σε οδικά τροχαία ατυχήματα
- να αντιλαμβάνεται ποια οδικά σήματα είναι προειδοποιητικά και πρέπει να ακολουθούνται σε κάθε περίπτωση και ποια δίνουν πληροφορίες
- να αντιλαμβάνεται τις ανάγκες που έχουν συγκεκριμένες ομάδες ανθρώπων όπως π.χ. οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με αναπηρία ή τα μικρά παιδιά
- να γίνεται το ίδιο παράδειγμα προς μίμηση
- να καταλαβαίνει ότι τα σταθμευμένα οχήματα παρακωλύουν την ορατότητα

- να προειδοποιεί μικρότερα παιδιά για την ασφάλεια συγκεκριμένων σημείων στο οδόστρωμα
- να αντιλαμβάνεται τον κίνδυνο που μπορούν να προκαλέσουν κατοικίδια ή/και αδέσποτα ζώα

Τέλος, σε εφηβική ηλικία (13-16). ο έφηβος θα πρέπει να:

- να χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς
- να χρησιμοποιήσει το ποδήλατο του με ασφάλεια
- να γνωρίζει τον κώδικα κυκλοφορίας και την ευθύνη τους προς τους άλλους οδηγούς και πεζούς
- να έχει επίγνωση των αιτιών των τροχαίων ατυχημάτων και τρόπους πρόληψης τους
- να κρίνει τις ταχύτητες των οχημάτων και τις αποστάσεις τους
- να γνωρίζει τρόπους χορήγησης πρώτων βοηθειών.

Το παρόν εκπαιδευτικό πλάνο το οποίο προτείνεται στην εργασία διενεργείται με τη συμμετοχή γονέων ή φροντιστών και εκπαιδευτικών και έχει ένα μακροπρόθεσμο και πολύχρονο στόχο. Ο βασικός σκοπός είναι η δημιουργία υπεύθυνων μελλοντικών οδηγών οι οποίοι θα έχουν εσωτερικεύσει από νεαρή ηλικία τα αισθήματα ευθύνης, ασφάλειας και σεβασμού απέναντι σε πεζούς και άλλους οδηγούς αλλά επίσης θα έχουν πλήρη επίγνωση των πράξεων τους. Η συστηματοποίηση της αλληλουχίας ΣΤΑΜΑΤΑ-ΚΟΙΤΑ-ΑΚΟΥ-ΣΚΕΨΟΥ είναι αυτή που θα τους ακολουθεί από παιδιά προσχολικής ηλικίας σε ενήλικες οδηγούς και θα λειτουργεί αυτόνομα και αυτόματα δεδομένου ότι έχει γίνει αναπόσπαστο κομμάτι της αισθητηριακής βάσης των παιδιών.

ΣΤ. Επίλογος

Στην παρούσα εργασία παρουσιάστηκε μία ολιστική προσέγγιση στην εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, ενώ βασικό κομμάτι της είναι η πρόταση για την ένταξη κυκλοφοριακής αγωγής στο ενιαίο πρόγραμμα σπουδών των ελληνικών σχολείων. Ως παραδείγματα παρατέθηκαν τα συστήματα εκπαίδευσης και εξέτασης της Φινλανδίας και της Σουηδίας ως αντιπροσωπευτικά του Ευρωπαϊκού Βορρά, του οποίου οι χώρες δεν αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα. Παρόλο που η Ε.Ε. δίνει τη δυνατότητα συνύπαρξης διαφορετικών κανόνων, έχουν ως κοινό στόχο την έκδοση ενός ενιαίου προτύπου άδειας οδήγησης προκειμένου να μην υπάρχουν προβλήματα διαφάνειας.

Εν συνεχεία, παρουσιάστηκε το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα καθώς και το σύστημα εξέτασης προκειμένου να δοθεί νόμιμη άδεια οδήγησης σ' έναν οδηγό. Συγκεκριμένα, οι εξετάσεις για άδεια οδήγησης στην Ελλάδα αποτελούνται από μια πρακτική και μια θεωρητική εξέταση, η οποία λαμβάνει χώρα στα Κέντρα Θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών. Επιπλέον, περιλαμβάνει εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς στο οδόστρωμα και διενεργείται από μια πιστοποιημένη σχολή οδηγών. Κρίθηκε αναγκαία η εστίαση στον τρόπο κατάρτισης των εκπαιδευτών αλλά και των εξεταστών προκειμένου να δοθεί μια σφαιρική εικόνα του ελληνικού συστήματος εκπαίδευσης των οδηγών και της αξιοπιστίας του. Αναφορά γίνεται και στο νέο νομοσχέδιο για τις άδειες οδήγησης στην Ελλάδα το οποίο αφήνει τη θεωρητική εξέταση όπως έχει, προτείνει όμως την καταγραφή του οδηγού μέσω ειδικής κάμερας με μικρόφωνο η οποία θα έχει τοποθετηθεί μέσα στο όχημα και θα είναι αδιάλειπτα συνδεδεμένη με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά την εξέταση. Ένας ακόμα νεωτερισμός που προτείνεται, είναι να βρίσκεται τόσο ο εκπαιδευτής όσο και ο εξεταστής εκτός του οχήματος και να δίνονται οδηγίες και να πραγματοποιείται η αξιολόγηση μέσω μίας κάμερας.

Στη συνέχεια της εργασίας έγινε αναφορά στην οδηγική πραγματικότητα ενός οδηγού στη σύγχρονη κοινωνία, με αναφορές από διάφορες χώρες και στοιχεία, τα οποία είναι αποδεκτά και από την ελληνική πραγματικότητα. Μέσα από την παράθεση ερευνητικών αποτελεσμάτων εξετάζεται η σχέση μεταξύ οδήγησης, συμπεριφοράς και γνωστικής ικανότητας νέων οδηγών. Παράγοντες όπως η ηλικία, το φύλο και η απόσπαση προσοχής του οδηγού -με το φύλο να αποτελεί ίσως τον πιο ανίσχυρο παράγοντα πρόκλησης ενός ατυχήματος-, αποτελούν παγκόσμιες συνιστώσες στην πρόκληση, πρόληψη και αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις ειδικές περιπτώσεις οδηγών που περιλαμβάνουν τους ηλικιωμένους οδηγούς καθώς και τους οδηγούς με πολυπαραγοντική

ελαφρά γνωσιακή αδυναμία. Η επιλογή των δύο συγκεκριμένων ομάδων έγινε με γνώμονα την εξέτασή τους για τη νόμιμη άδεια οδήγησης, την έλλειψη ανανέωσης της εκπαίδευσης αλλά και τους κινδύνους που ελλοχεύουν γι' αυτά τα άτομα κατά την οδήγηση. Η αναφορά σε συμπεράσματα ερευνών σχετικών με την εκπαίδευση οδήγησης σε μαθητές με τη χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών κρίθηκε απαραίτητη από τη στιγμή που η πρόταση της γράφουσας για τη βελτίωση του ελληνικού συστήματος οδήγησης επικεντρώνεται στη σχολική ηλικία για την οποία μια τέτοιου είδους εκπαίδευση είναι ανύπαρκτη. Τα αποτελέσματα των ερευνών καταδεικνύουν το γεγονός πως υπάρχει θετικός συσχετισμός ανάμεσα στα ηλεκτρονικά παιχνίδια και σε κάποιες πτυχές ικανοτήτων στην οδήγηση καθώς και στις συνιστώσες της συμπεριφοράς. Τα ψυχαγωγικά παιχνίδια είναι δυνατό να προάγουν τη λογική κυκλοφοριακή συμπεριφορά χωρίς να επηρεάζονται τ' αποτελέσματα από το φύλο των μαθητών.

Το τελευταίο κομμάτι της εργασίας αποτελεί την πρόταση της γράφουσας για την εκπαίδευση παιδιών προσχολικής, σχολικής και εφηβικής ηλικίας σχετικά με την οδική συμπεριφορά και την ασφάλεια στο οδόστρωμα ακολουθώντας ένα πολυετές πλάνο εκπαίδευσης με σκοπό την εσωτερίκευση του αισθήματος ευθύνης για την οδήγηση και σεβασμού προς τους πεζούς και τους άλλους οδηγούς. Μια εκπαίδευση προσανατολισμένη προς τους παραπάνω στόχους θα πρέπει να λαμβάνει χώρα σε ρεαλιστικές οδικές συνθήκες, όπως κυκλοφοριακά πάρκα, αλλά και σε πραγματικές συνθήκες δρόμου προκειμένου να διδαχτεί η χρήση της διάβασης πεζών σε δρόμους, κοντά σε σταθμευμένα οχήματα και σε διασταυρώσεις. Σημαντικό είναι να συνυπολογίζεται το εκπαιδευτικό, πολιτισμικό και κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο κάθε παιδιού. Το προτεινόμενο πρόγραμμα εκπαίδευσης, υποδεικνύει ως αρωγούς τους γονείς των παιδιών καθώς και τους εκπαιδευτικούς. Μέσω της συστηματοποίησης της αλληλουχίας ΣΤΑΜΑΤΑ-ΚΟΙΤΑ-ΑΚΟΥ-ΣΚΕΨΟΥ η οποία θα ακολουθεί τα παιδιά από την προσχολική τους ηλικία μέχρι την ενηλικίωσή τους, το σχήμα αυτό θα λειτουργεί αυτόματα, αφού θα έχει γίνει κομμάτι της αισθητηριακής βάσης των παιδιών.

Εν κατακλείδι, ο οδηγός δεν θα πρέπει ποτέ να παύει να εκπαιδεύεται και να εξετάζεται σε όποια ηλικία και να βρίσκεται, σε όποιες συνθήκες επικρατούν, ανεξαρτήτως της εμπειρίας που έχει αποκομίσει. Η συμπεριφορά ενός οδηγού στο οδόστρωμα είναι μια διαρκής εξέταση εκπαίδευσης που έχει πρωτύτερα λάβει ο οδηγός. Επομένως, η εκπαίδευσή του πρέπει να γίνει κομμάτι της ύπαρξής του, αναπόσπαστο και αδιαίρετο στοιχείο του συνειδητού και του υποσυνειδητού εαυτού του. Στη λογική αυτή βασίζεται η πρόταση που

γίνεται από τη γράφουσα προκειμένου οι μελλοντικοί οδηγοί να είναι αποτελεσματικοί, υπεύθυνοι και να οδηγούν με ασφάλεια και σεβασμό στο οδόστρωμα.

Z. Βιβλιογραφία

1. AERA, APA, & NCME (1999). Standards for educational and psychological testing. Washington: American Educational Research Association.
2. Ahopalo, P., Lehtikainen, A., & Summala, H. (1987). Driving experience and response latencies. University of Helsinki, Traffic Research Unit Reports. Finland.
3. AKE (2005). Finnish driving test instructions for the examiners. <<http://www.ake.fi/>>
4. AKE (2010). Finnish driving instruction and test statistics. <<http://www.ake.fi/>>
5. American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), 2010. Highway Safety Manual. AASHTO, Washington, D.C.
6. Association for Safe International Travel (2018). www.asirt.org
7. Backlund, P., Johannesson, M., (2014). Computer gaming and driving education. *Gamelab University of Skovde, Sweden*.
8. Baldaro, B., Tuozzi, G., Codispoti, M., Montebanocci, O., Barbagli, F., Trombini, E., and Rossi, N. 2004. Aggressive and non-violent videogames: short-term psychological and cardiovascular effects on habitual players. *Stress and Health* 20, 4, 203–208.
9. Basili, M., Belloc, F., Nicita, A., 2015. *Group attitude and hybrid sanctions: microeconomic evidence from traffic law*. Transp. Res. Part A: Policy Pract. 78,325–336.
10. Baughan, C. J., Gregersen, N. P., Hendrix, M., & Keskinen, E. (2005). *Towards European standards for testing (TEST)*. Brussels: CIECA.
11. Chapman, P., & Underwood, G. (1998). Visual search of driving situations: Danger and experience. *Perception*, 27, 951–964.
12. Christie, R. (2001). *The effectiveness of driver training as a road safety measure: A review of the literature* (Royal Automotive Club of Victoria, No 2001/2003), Victoria.
13. Baughan, C. J., & Simpson, H. (1999). Consistency of driving performance at the time of the L-test, and implications for driver testing. In G. B. Grayson (Ed.). *Behavioural research in road safety* (Vol. IX). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
14. Begg, D., Brookland, R., Hope, J., Langley, J., & Broughton, J. (2003). New Zealand drivers study: Developing a methodology for conducting a follow-up study of newly licensed drivers. *Journal of Safety Research*, 34(4), 329–336.
15. Bhalla, R. K., Papandonatos, G. D., Stern, R. A., & Ott, B. R. (2007). Anxiety of Alzheimer's disease patients before and after a standardized on-road driving test. *Alzheimer's and Dementia*, 3(1), 33–39.

16. Bjørnskau, T. (2003). Stryk eller stå. En undersøkelse av faktorer som påvirker resultatene av praktisk førerprøve (Pass or fail. A study of factors that affect the results of the driving test) (TØI rapport no. 662/2003). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
17. Breen, J., 2009. *Car Telephone Use and Road Safety. Final Report. An Overview* Prepared for the European Commission. European Commission.
18. Blackman, S. 2005. Serious games...and less! *Computer Graphics* 39, 1, 12–16.
19. Buckis, S., Lenné, M. G., & Fitzharris, M. (2015). An analysis of young driver crash types and the associated lifetime care cost in Victoria, Australia. *Traffic Injury Prevention*, 16(sup2), S66–S76. <https://doi.org/10.1080/15389588.2015.1065321>.
20. Burns, P.C., Parkes, A., Burton, S., Smith, R.K., Burch, D., 2002. *How Dangerous is Driving with a Mobile Phone? Benchmarking the Impairment to Alcohol*. TRL Limited, Crow Thorne, UK.
21. Caird, J.K., Willness, C.R., Steel, P., Scialfa, C., 2008. A meta-analysis of the effects of cell phones on driver performance. *Accid. Anal. Prev.* 40 (4), 1282–1293. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2008.01.009>
22. Carr, D., Jackson, T. W., Madden, D. J., & Cohen, H. J. (1992). The effect of age on driving skills. *Journal of the American Geriatric Society*, 40(6), 567–573.
23. Carr, D. B., & Ott, B. R. (2010). The older adult driver with cognitive impairment: “It’s a very frustrating life.” *Journal of the American Medical Association*, 303(16), 1632–1641.
24. Carstensen, G. (2002). The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark. *Accident, Analysis & Prevention*, 34, 111–121.
25. Coyne, R. 2003. Mindless repetition: learning from computer games. *Design Studies* 24, 3, 199–212.
26. Crocker, L., & Algina, J. (1986). *Introduction to classical and modern test theory*. New York: Holt, Rinehart and Winston, Inc.
27. Cuenen, A., Jongen, E.M., Brijs, T., Brijs, K., Lutin, M., Van Vlierden, K., Wets, G., 2015. Does attention capacity moderate the effect of driver distraction in older drivers? *Accid. Anal. Prev.* 77, 12–20. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2015.01.011>.
28. De Craen, S., Twisk, D. A. M., Hagenzieker, M., Elffers, H., & Brookhuis, K. (2007). Do young novice drivers overestimate their driving skills? In Paper presented by SWOV at the Young researchers’ seminar May 2007, Brno, Czech Republic
29. De Lisi, R., and Wolford, J. L. 2002. Improving children’s mental rotation accuracy with computer game playing. *Journal of Genetic Psychology* 163, 3, 172–182.

30. Devlin, A., McGillivray, J., Charlton, J., Lowndes, G., Etienne, V., 2012. Investigating driving behaviour of older drivers with Mild Cognitive Impairment using a portable driving simulator. *Accid. Anal. Prev.* 49, 300–307. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2012.02.022>.
31. DiStefano, M., & Macdonald, W. (2003). Assessment of older drivers: Relationships among on-road errors, medical conditions and test outcome. *Journal of Safety Research*, 34, 415–429.
32. Doherty, S. T., Andrey, J. C., & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30(1), 45–52.
33. Donmez, B., Boyle, L., Lee, J., McGehee, D., 2006. *Drivers' attitudes toward imperfect distraction mitigation strategies*. *Transp. Res. Part F: Traffic Psychol. Behav.* 9, 387–398.
34. Dragutinovits, N., Twisk, D., 2005. *Use of Mobile Phones while Driving – Effects on Road Safety* SWOV Publication R-2005-12 7 SWOV. Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands
35. Drummond, A. E. (1996). *The role of Experience in improving young driver safety*. In Simpson, H. (Ed.). *New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists*. Proceedings of the First Annual International Symposium of the Youth Enhancement Service, 1995 (pp. 41–49). Los Angeles: University of California.
36. Durkin, K., and Barber, B. 2002. Not so doomed: computer game play and positive adolescent development. *Journal of Applied Developmental Psychology* 23, 4, 373–392.
37. Enochsson, L., Isaksson, B., Tour, R., Kjellin, A., Hedman, L., Wredmark, T., and Tsai-Fellander, L. 2004. Visuospatial skills and computer game experience influence the performance of virtual endoscopy. *Journal of Gastrointestinal Surgery* 8, 7, 874–880.
38. European Commission Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences. <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>>.
39. European Transport Safety Council (ETSC), 2006. *Traffic Law Enforcement Across the EU: An Overview*. ETSC, Brussels, Belgium.

40. Falkmer, T., & Gregersen, N. P. (2001). Fixation patterns of learner drivers with and without cerebral palsy when driving in real traffic environment. *Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 171–185.
41. Ferguson, S. A., Leaf, W. A., Williams, A. F., & Preusser, D. F. (1996). Differences in young driver crash involvement in states with varying licensure practices. *Accident Analysis and Prevention*, 28(2).
42. Frittelli, C., Borghetti, D., Iudice, G., Bonanni, E., Maestri, M., Tognoni, G., Pasquali, L., Iudice, A., 2009. Effects of Alzheimer's disease and Mild Cognitive Impairment on driving ability: a controlled clinical study by simulated driving test. *Int. J. Geriatr. Psychiatry* 24, 232–238. <http://dx.doi.org/10.1002/gps.2095>.
43. Gregersen, N. P. (2000). Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – An evaluation of safety effects. *Accident Analysis & Prevention*, 32, 25–35.
44. Gregersen, N. P., & Berg, H. -Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 26(3), 297–303.
45. Haddon, 1980. Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. *Public Health Rep.* 95 (5), 411–421.
46. Griffith, H.R., Okonkwo, O.C., Stewart, C.C., Stoeckel, L.E., den Hollander, J.A., Elgin, J.M., Harrell, L.E., Brockington, J.C., Clark, D.G., Ball, K.K., Owsley, C., Marson, D.C., Wadley, V.G., 2013. Lower hippocampal volume predicts decrements in lane control among drivers with amnesic Mild Cognitive Impairment. *J. Geriatr. Psychiatry Neurol.* 26 (4), 259–266. <http://dx.doi.org/10.1177/0891988713509138>
47. Grossman, L. 2005. The army's killer app. *Time* 165, 9, 43–44.
48. Guerrero, P., 2003. *Highway Safety: Factors Contributing to Traffic Crashes and Nhtsa's Efforts to Address Them*. GAO-03-730T. US General Accounting Office
49. Guy, B., Bidwell, N. J., and Musumeci, P. 2005. *Gameplan: Serious gaming for place making*. In IE2005: Proceedings of the second Australasian conference on Interactive entertainment, Creativity & Cognition Studios Press, Sydney, Australia , 252.
50. Harré, N., Field, J., & Kirkwood, B. (1996). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviours and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research*, 27(3), 163–173.
51. Hatakka, M. (1998). *Novice Drivers' risk and self-evaluations. Use of questionnaires in traffic psychological research. Method development, general trends in four sample materials, and connections with behaviour*. (University of the Turku Publications, Series B), Finland.

52. Hassan, H. M., & Abdel-Aty, M. A. (2013). Exploring the safety implications of young drivers' behavior, attitudes and perceptions. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 361–370. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.003>.
53. Hedlund, J., & Compton, R. (2004). Graduated driver licensing research in 2003 and beyond. *Journal of Safety Research*, 35, 5–11.
54. Henriksson, W., Sundström, A., & Wiberg, M. (2004). *The Swedish driving license test: A summary of studies from the department of educational measurement*, Umeå University (EM). Umeå: Department of Educational Measurement
55. Hird, M.A., Egeto, P., Fischer, C.E., Naglie, G., Schweizer, T.A., 2016. A systematic review and meta-analysis of on-road simulator and cognitive driving assessment in Alzheimer's disease and Mild Cognitive Impairment. *J. Alzheimers Dis.* 1–17. <http://dx.doi.org/10.3233/JAD-160276>.
56. Hong, J.-C., and Liu, M.-C. 2003. A study on thinking strategy between experts and novices of computer games. *Computers in Human Behavior* 19, 2, 245–258.
57. Horberry, T., Anderson, J., Regan, M.A., Triggs, T.J., Brown, J., 2006. Driver distraction: the effects of concurrent in-vehicle tasks, road environment complexity and age on driving performance. *Accid. Anal. Prev.* 38, 185–191. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2005.09.007>.
58. Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135–150. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>
59. Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 15, 55–63.
60. Jonsson, H., Sundström, A., & Henriksson, W. (2003). *Curriculum, driver education and driver testing. A comparative study of the driver education systems in some European countries* (EM no. 44). Umeå University, Department of Educational Measurement.
61. Katila, A., Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M., & Laapotti, S. (2000) *Long term effects of the Finnish driver training renewal of 1990*. In Bartl, G. (Ed.) DANproject. Final results of the co-financed European Union project.
62. Katila, A., Peräaho, M., Laapotti, S., Hernetkoski, K., & Keskinen, E. (2006). *Suomalaisen ajokokeen toimivuus – tapaustutkimus Turusta* [Functionality of the Finnish driving test – A case study from Turku] (AKE research report 1/2006). Helsinki, Finland.

63. Kay, L., Bundy, A., Clemson, L., & Jolly, N. (2008). Validity and reliability of the on-road driving assessment with senior drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 751–759.
64. Kawano, N., Iwamoto, K., Ebe, K., Suzuki, Y., Hasegawa, J., Ukai, K., Umegaki, H., Iidaka, T., Ozaki, N., 2012. Effects of Mild Cognitive Impairment on driving performance in older drivers. *J. Am. Geriatr. Soc.* 60 (7), 1379–1381. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1532-5415.2012.04021.x>.
65. Kircher, K., 2007. *Driver Distraction – A Review of the Literature*. VTI Report 594A. VTI, Linköping, Sweden.
66. Kweon, Y. J., & Kockelman, K. M. (2003). Overall injury risk to different drivers: Combining exposure, frequency and severity models. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 441–450. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00021-0](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00021-0).
67. Laapotti, S. (2003). *What are young female drivers made of differences in attitudes, exposure, offences and accidents between young female and male drivers*. Turku, Finland: Painosalama Oy.
68. Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (1998). *Ajokokeen palautteellisuuden ja asiakastyytyväisyyden parantaminen – Kokeilu Helsingin tutkintoasemalla*. [To increase feedback and customer satisfaction in the driving test – An experiment in the driving test centre of Helsinki. In E. Keskinen, M. Hatakka, A. Katila, S. Laapotti, & M. Peräaho (Eds.), *Psykologia kuljettajaopetuksessa – Kokemuksia ja näkemyksiä* [Psychology in the driving education – experiences and insights]. Turku, Finland: Painosalama Oy.
69. Laapotti, S., Keskinen, E., & Rajalin, S. (2003). Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of Safety Research*, 34, 579–587.
70. Lee, J., Park, B.J., Lee, C., (2018). Deterrent effects of demerit points and license sanctions on drivers' traffic law violations using a proportional hazard model. *Accidnet analysis and prevention* 113, 279-286.
71. Lloyd, C., Johnson, C., Wedge, T., & Thew, R. (2012). Driver competence in the United Kingdom: Developing a competency framework for drivers of cars and light vans. http://www.casolutions.co.uk/PDF/TRB-Driver-Competences-Paper_V1-0.pdf
72. Lopiccolo, P. 2004. Serious games. *Computer Graphics World* 27, 2.
73. Maycock, G., Lockwood, C. R., & Lester, J. F. (1991). *The accident liability of car drivers*. (No. TRL Research Report 315). Crowthorne: Transport Research Laboratory.

74. Maycock, G. (2002). Estimating the effects of age and experience on accident liability using Stats19 data. In *Behavioral Research in Road Safety XII*. London: Department for Transport.
75. McEvoy, S.P., Stevenson, M.R., McCartt, A.T., Woodward, M., Haworth, C., Palamara, P., Cercarelli, R., 2005. Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study. *BMJ* 331. <http://dx.doi.org/10.1136/bmj.38537.397512.55>
76. McKenna, F., & Crick, J. (1994). *Developments in hazard perception* (final report). London: Department of Transport.
77. McFarland, R.A., Moore, R.C., 1957. Human factors in highway safety: a review and evaluation. *N. Engl. J. Med.* 256 (19), 890–897.
78. Meadows, M., & Stradling, S. (1999). *Are women better drivers than men?* In J. Hartley, & Branthwaite (Eds.), *The applied psychologist* (second ed.). Buckingham: Open University Press.
79. Michael, D., and Chen, S. 2006. *Serious games: Games that educate, train, and inform*. Thomson Course Technology.
80. Mourant, R., & Rockwell, T. (1972). Strategies of visual search by novice and experienced drivers. *Human Factors*, 14, 325–335.
81. Mynttinen, S. (2007). *Self-evaluation of driver competences in Finland*. In Henriksson, W., Stenlund, T., Sundström, A., & Wiberg, M. (Eds). *Proceedings from the conference: The GDE-matrix as a guide in driver training and testing (EM 59:2007)* (pp. 38–41). Sweden: University of Umeå, Department of Educational Measurement.
82. Mynttinen, S., Gatscha, M., Koivukoski, M., Hakuli, K., & Keskinen, E. (2009). Two phase driver education models applied in Finland and in Austria – Do we have evidence to support the two phase models? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13, 63–70
83. Mynttinen, S., Sundström, A., Koivukoski, M., Hakuli, K., Keskinen, E., & Henriksson, W. (2009). Are novice drivers overconfident? A comparison of self-assessed and examiner-assessed driver competences in a Finnish and a Swedish sample. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(2), 120–130.
84. Mynttinen, S., Vissers, J., Sundström, A., Koivukoski, M., Hakuli, K., & Keskinen, E. (2009). Self-assessed driver competence among novice drivers – A comparison of driver candidate assessments and examiner assessments in a Dutch and Finnish

- sample. *Journal of Safety Research*, 40, 301–309 National Roads Authority [NRA]. (2001). Young driver accidents 2000. Dublin: Author.
85. Navarro, J. I., Marchena, E., Alcalde, C., Ruiz, G., Llorens, I., and Aguilar, M. 2003. Improving attention behaviour in primary and secondary school children with a computer assisted instruction procedure. *International Journal of Psychology* 38, 6, 359–365.
86. NHTSA, 2008. *The Impact of Driver Inattention on Near-Crash/Crash Risk: An Analysis Using the 100-Car Naturalistic Driving Study Data*. US Department of Transportation
87. Nilsson, L., Alm, H., 1991. *Effects of Cell Telephone Use on Elderly Drivers' Behavior Including Comparisons to Young Drivers' Behavior* (No. VTI Report No. 53).
88. Odenheimer, G. L., Beaudet, M., Jette, A. M., Albert, M. S., Grande, L., & Minaker, K. L. (1994). Performance-based driving evaluation of the elderly driver: Safety, reliability, and validity. *Journal of Gerontology*, 49(4), M153–M159.
89. OECD/ECMT (2006). *Young drivers: The road to safety*. Paris, France: OECD Publishing.
90. Olweus, D. (1958). *Undersökning rörande bilinspektörernas bedömning av de praktiska körkortsproven* (Study concerning driving examiners' assessments of practical driving tests). Stockholm: Psykotekniska institutet, Stockholms högskola
91. Ott, B.R., Papandonatos, G.D., Davis, J.D., Barco, P.P (2012). Naturalistic validation of an on-road driving test of older drivers. *Human Factors* 54,4, 663-674.
92. Ott, B.R., Daiello, L.A., 2010. How does dementia affect driving in older patients? *Aging Health* 6 (1), 77–85. <http://dx.doi.org/10.2217/ahe.09.83>.
93. Quimby, A. R., Maycock, G., Carter, I., Dixon, R., & Wall, J. (1986). *Perceptual abilities of accident involved drivers*. (Transport and Road Research Laboratory, Research Report No. 27), Crowthorne, UK.
94. Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5), 1036–1048. <https://doi.org/10.1080/00140139508925170>.
95. Parker, D., West, R., Stradling, S., & Manstead, A. S. R. (1995). Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis & Prevention*, 27(4), 571–581. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00005-K](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00005-K).

96. Patel, J., Ball, D.J., Jones, H., 2008. Factors influencing subjective ranking of driver distractions. *Accid. Anal. Prev.* 40, 392–395. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2007.07.006>.
97. Petersen, R.C., Smith, G.E., Ivnik, R.J., Tangalos, E.G., Schaid, D.J., Thibodeau, S.N., Kokmen, E., Waring, S.C., Kurland, L.T., 1995. Apolipoprotein E status as a predictor of the development of Alzheimer's disease in memory impaired individuals. *JAMA* 16, 1274–1278.
98. Petersen, R.C., 2004. Mild Cognitive Impairment as a diagnostic entity. *J. Intern. Med.* 256, 183–194. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1365-2796.2004.01388.x>.
99. Petersen, R.C., Doody, R., Kurz, A., Mohs, R.C., Morris, J.C., Rabins, P.V., Ritchie, K., Rossor, M., Thal, L., Winblad, B., 2001. Current concepts in Mild Cognitive Impairment. *Arch. Neurol.* 58, 1985–1992.
100. Prendergast, M. (2012). *GLS Initiatives in NSW*. Paper presented to the Staysafe Committee https://www.adta.com.au/adtamember/Marg_Prendergast.ppt.
101. Radford, A. 2000. Games and learning about form in architecture. *Automation in Construction* 9, 4, 379–385
102. Regan, M.A., Hallett, C., Gordonb, C.P., 2011. Driver distraction and driver inattention: definition, relationship and taxonomy. *Accid. Anal. Prev.* 43, 1771–1781. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.04.008>.
103. Reisberg, B., Ferris, S.H., Kluger, A., Frassen, E., Jerzy, W., De Leon, M.J., 2008. Mild Cognitive Impairment (MCI): a historical perspective. *Int. Psychogeriatr.* 20 (1), 18–31. <http://dx.doi.org/10.1017/S1041610207006394>.
104. Reger, M.A., Welsh, R.K., Watson, G., Cholerton, B., Baker, L., Craft, S., 2004. The relationship between neuropsychological functioning and driving ability in dementia: a meta-analysis. *Neuropsychology* 18 (1), 85–93. <http://dx.doi.org/10.1037/0894-4105.18.1.85>.
105. Renge, K. (1998). Drivers' hazard and risk perception, confidence in safe driving and choice of speed. *Journal of the International Association of Traffic and Safety Sciences*, 22, 103–110.
106. Roca, J., Torrosa, F., 2008. The effectiveness of the penalty point system on road safety. *Secur. Vialis* 1, 27–32.
107. Sagberg, F. (2000). *Evaluation of the 16-years age limit for practicing with private car: Accident risk after the driver's test*. TØI report 498, Transport_økonomisk institutt (TØI), Oslo, Norway.

108. Sagberg, F., 2001. Accident risk of car drivers during mobile telephone use. *Int. J. Veh.Des.* 26, 57–69.
109. Sawyer, B., 2002. *Serious games: Improving public policy through game-based learning and simulation. Foresight and Governance Project Woodrow Wilson International Center for Scholars.* <http://wwics.si.edu/subsites/game/index.htm>.
110. Sawyer, B. 2004. The serious games summit: emergent use of interactive games for solving problems is serious effort. *Computers in Entertainment* 2, 1, 5.
111. Senserrick, T., & Haworth, N. (2005). *Review of literature regarding national and international young driver training, licencing and regulatory systems* (report no.239). Clayton, Victoria: Monash University Accident Research Centre, MUARC.
112. SIKA. (2005). <http://www.sika-institute.se/>
113. Sheridan, T., 2004. Driver distraction from a control theory perspective. *Hum. Factors* 46 (4), 587–599.
114. Soliday, S., & Allen, J. (1972). *Hazard perception in automobile drivers: Age differences.* Chapel Hills, US: University of North Carolina, Highway Research Center.
115. Squire, K., and Steinkuehler, C. 2005. Meet the gamers. *Library Journal* 130, 7, 38–42.
116. Stutts, J., Knipling, R.R., Pfefer, R., Neuman, T.R., Slack, K.L., Hardy, K.K., 2005. Guidance for Implementation of the AASHTO Strategic Highway Safety Plan, NCHRP Report No 500, Washington D.C.
117. Swedish Road Administration [SRA]. (1996). VVFS 1996:168 Vägverkets författningssamling. vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B. [Regulations concerning driving license class B]. Borlänge: Author.
118. SWOV, 2016, July. *Use of the Mobile Phone While Driving.* SWOV-Fact Sheet. SWOV, The Hague, The Netherlands.
119. ter Braak, M., Groot, H., & Ruyters, H. (1998). *Report on the practical test for categories B and B + E.* Brussels: CIECA.
120. Totty, M., 2005. Better training through gaming. *Wall Street Journal - Eastern Edition* 245, 80, R6-0.
121. Twisk, D. A. M., & Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research*, 38, 245–257.
122. Uc, E. Y., Rizzo, M., Johnson, A. M., Dastrup, E., Anderson, S. W., & Dawson, J. D. (2009). Road safety in drivers with Parkinsondisease. *Neurology*, 73(24), 2112–2119.

123. Underwood, G., Chapman, K., Bowden, K., & Crundall, D. (2002). Visual search while driving: Skill and awareness during inspection of the scene. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 87–97.
124. Vlakveld, W. (2004). New policy proposals for novice drivers in the Netherlands. In *Behavioural research in road safety 2004*, 14th seminar. London, UK: Department for Transport.
125. VVFS 2005:76. Vägverkets föreskrifter om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B (SRA's regulations concerning introductory education for private driving practice, class B). Borlänge: Swedish Road Administration.
126. VVFS 2007:227. Vägverkets föreskrifter om kursplan, behörighet B (SRA's regulations concerning curriculums for driver education, class B). Borlänge: Vägverket
127. VVFS 2008:251. Vägverkets föreskrifter om riskutbildning för behörighet B (SRA's regulations concerning risk education, class B). Borlänge, Sweden: Vägverket.
128. VVFS 2008:254. Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna (VVFS 2007:271) om förarprov, behörighet B (SRA's regulations concerning revisions of regulations (VVFS 2007:271) about driver testing for class B). Borlänge: Vägverket.
129. Vägverket (2007). Provnnyckel. En vägledning och kvalitetssäkring av körprov B (Guidelines and quality control of the driving test, class B). Borlänge: Vägverket.
130. Wells, P., Tong, S., Sexton, B., Grayson, G. & Jones, E. (2008). *Cohort II: A study of learner and new drivers*. Main report (road safety research report no. 81) (Vol. 1). London: Department for Transport.
131. Williams, A. F. (2003). Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34(1), 5–15.
132. Wadley, V.G., Okonkwo, O., Crowe, M., Vance, D., Elgin, J., Ball, K., Owsley, C., 2009. Mild Cognitive Impairment and everyday function: an investigation of driving performance. *J. Geriatr. Psychiatry Neurol.* 22 (2), 87–94. <http://dx.doi.org/10.1177/08919.88708328215>.
133. Wolming, S., & Wiberg, M. (2004). The Swedish driver licensure examination: Exploration of a two-stage model. *Journal of Safety Research*, 35, 491–495.
134. Wylie, S. J. (1995). Young female drivers in New Zealand. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 797–805.

135. Young, K., Regan, M., Hammer, M., 2003. *Driver Distraction: A Review of the Literature*, MUARC, Report No. 206.
136. Zyda, M. 2005. From visual simulation to virtual reality to games. *Computer* 38, 9, 25–32.
137. Απόκτηση άδειας οδήγησης στην ΕΕ.
https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_el.htm
138. Γενική Γραμματεία Δια Βίου Μάθησης & Νέας Γενιάς, (2017). *Οδηγός Σπουδών. Ειδικότητα: Εκπαιδευτής Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων και Μοτοσικλετών.*
139. Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ (2018). Οδικά τροχαία ατυχήματα: Ιανουάριος 2018. <http://www.statistics.gr/el/home>
140. Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ (2018). Οδικά τροχαία ατυχήματα: Φεβρουάριος 2018 <http://www.statistics.gr/el/home>
141. Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ (2018). Οδικά τροχαία ατυχήματα: Μάρτιος 2018 <http://www.statistics.gr/el/home>
142. Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ (2018). Οδικά τροχαία ατυχήματα: Απρίλιος 2018 <http://www.statistics.gr/el/home>
143. Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ (2018). Οδικά τροχαία ατυχήματα: Μάιος 2018 <http://www.statistics.gr/el/home>
144. Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ (2018). Οδικά τροχαία ατυχήματα έτους 2016 <http://www.statistics.gr/el/home>
145. Υπουργική Απόφαση 58930/480/1999
146. Προεδρικό Διάταγμα 51/2012
147. Κ.Υ.Α Α3/75185/8916/2018
148. Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, (2018). www.yme.gr

Παράρτημα 1: Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του Συμβουλίου



L 403/18

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Δεκεμβρίου 2006

για την άδεια
οδήγησης
(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που
παρουσιάζει ενδιαφέρον
για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη

τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την άδεια οδήγησης⁽³⁾ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα κατά τρόπο ουσιαστικό. Με την ευκαιρία των νέων τροποποιήσεων της εν λόγω οδηγίας, ενδείκνυται για λόγους σαφήνειας η αναδιατύπωση των σχετικών διατάξεων.

- (2) Οι κανόνες σχετικά με την άδεια οδήγησης αποτελούν απαραίτητο στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, συμβάλλουν στην βελτίωση της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που χορήγησε την άδεια. Λόγω της σημασίας των ατομικών μέσων μεταφοράς, η κατοχή άδειας οδήγησης που αναγνωρίζεται νόμιμα από το κράτος υποδοχής προωθεί την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Παρά την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στον τομέα της εναρμόνισης των κανόνων που αφορούν την άδεια οδήγησης, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ κρατών μελών στους κανόνες για την περιοδική ανανέωση των αδειών και στις υποκατηγορίες οχημάτων, οι οποίες απαιτούσαν πιο προωθη-

(1) ΕΕ C 112, 30.4.2004, σ. 34.

(2) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Φεβρουαρίου 2005 (ΕΕ C 304 E, 1.12.2005, σ. 202), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμ-

βρίου 2006 (ΕΕ C 295 E, 5.12.2006, σ. 1), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14 Δεκεμβρίου 2006 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2006.

(3) ΕΕ L 237, 24.8.1999, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284, 31.10.2003, σ. 1).

μέγνη εναρμόνιση προκειμένου να προωθηθεί η υλοποίηση κοινοτικών πολιτικών.

- (3) Η δυνατότητα θέσπισης εθνικών διατάξεων σχετικά με την διάρκεια ισχύος, που προβλέπεται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ, έχει ως αποτέλεσμα τη συνύπαρξη διαφορετικών κανόνων στα διάφορα κράτη μέλη και την κυκλοφορία πάνω από 110 διαφορετικών υποδειγμάτων άδειας οδήγησης τα οποία ισχύουν στα κράτη μέλη. Αυτό δημιουργεί προβλήματα διαφάνειας για τους πολίτες, τις αστυνομικές δυνάμεις και τις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για την διαχείριση των αδειών οδήγησης και οδηγεί στην πλαστογράφηση εγγράφων που ενίοτε χρονολογούνται από αρκετές δεκαετίες.
- (4) Προκειμένου να μην καταστεί η ενιαία άδεια οδήγησης ένα ακόμη πρότυπο που θα προστεθεί στα ήδη υπάρχοντα 110 πρότυπα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν κάθε απαιτούμενο μέτρο για την έκδοση του ενιαίου αυτού προτύπου για όλους τους κάτοχους άδειας.
- (5) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τα υπάρχοντα δικαιώματα οδήγησης που έχουν χορηγηθεί ή αποκτηθεί πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της.
- (6) Οι άδειες οδήγησης αναγνωρίζονται αμοιβαία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόζουν τη διοικητική διάρκεια ισχύος που ορίζει η παρούσα οδηγία σε άδεια οδήγησης χωρίς περιορισμένη διοικητική ισχύ, την οποία έχει εκδώσει άλλο κράτος μέλος και της οποίας ο κάτοχος έχει ήδη διαμείνει στο έδαφός τους για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ετών.
- (7) Η εισαγωγή διάρκειας διοικητικής ισχύος για νέες άδειες οδήγησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή, τη στιγμή της περιοδικής ανανέωσης, την εφαρμογή των πλέον πρόσφατων μεθόδων κατά της πλαστογράφησης, καθώς και την πραγματοποίηση ιατρικών εξετάσεων ή άλλων μέτρων που προβλέπονται από τα κράτη μέλη.

30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/19

- (8) Για λόγους οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να καθορισθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης. Θα πρέπει να εναρμονισθούν οι κανόνες οι σχετικοί με τις εξετάσεις στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται οι οδηγοί. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να προσδιορισθούν οι γνώσεις, τα προσόντα και η συμπεριφορά που συνδέονται με την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, επίσης δε να καταρτισθούν οι εξετάσεις οδήγησης με βάση τις έννοιες αυτές και να επανακαθορισθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας κατά την οδήγηση των οχημάτων αυτών.

- (9) Η απόδειξη της πλήρους τήρησης των ελάχιστων προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας κατά την οδήγηση για τους οδηγούς οχήματος που προορίζεται για μεταφορά επιβατών ή αγαθών θα πρέπει να παρέχεται κατά τη στιγμή της έκδοσης της άδειας οδήγησης και περιοδικά στη συνέχεια. Ο περιοδικός αυτός έλεγχος σύμφωνα με εθνικούς κανόνες συμμόρφωσης με ελάχιστες απαιτήσεις θα συντελέσει στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, στην αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και στο να ληφθεί περισσότερο υπόψη η ευθύνη των οδηγών αυτών των οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν ιατρικές εξετάσεις προκειμένου να διασφαλίσουν την τήρηση ελάχιστων απαιτήσεων σωματικής και διανοητικής ικανότητας για την οδήγηση άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων. Για λόγους διαφάνειας, οι εξετάσεις αυτές θα πρέπει να συμπίπτουν με την ανανέωση της άδειας οδήγησης και να καθορίζονται συνεπώς από την διάρκεια ισχύος της άδειας.
- (10) Απαιτείται η περαιτέρω ενίσχυση της αρχής της σταδιακής πρόσβασης στις κατηγορίες δίκυκλων οχημάτων καθώς και για τις κατηγορίες οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.
- (11) Ωστόσο θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να θεσπίζουν μεγαλύτερο όριο ηλικίας για την οδήγηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων προκειμένου να προωθηθεί περισσότερο η οδική ασφάλεια. Στα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπεται σε εξαιρετικές περιστάσεις να θεσπίζουν χαμηλότερα όρια ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εθνικές περιστάσεις.
- (12) Οι ορισμοί των κατηγοριών θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν περισσότερο τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σχετικών οχημάτων καθώς και την δεξιότητα που είναι αναγκαία για την οδήγηση των οχημάτων.
- (13) Η εισαγωγή κατηγορίας άδειας οδήγησης για τα μοτοποδήλατα αποβλέπει ιδιαίτερα στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
- (14) Θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις ώστε να διευκολυνθεί η οδήγηση οχημάτων από τα άτομα με σωματική αναπηρία.
- (15) Για λόγους ασφαλείας της οδικής κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τις εθνικές τους διατάξεις όσον αφορά την ανάκληση, αναστολή, ανανέωση και ακύρωση της άδειας οδήγησης, σε κάθε κάτοχο άδειας οδήγησης που αποκτά κανονική διαμονή στο έδαφός τους.
- (16) Το υπόδειγμα της άδειας οδήγησης όπως ορίζεται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ θα πρέπει να αντικατασταθεί από ενιαίο υπόδειγμα με τη μορφή πλαστικής κάρτας. Ταυτόχρονα, το εν λόγω υπόδειγμα άδειας οδήγησης απαιτεί προσαρμογή λόγω της εισαγωγής νέας κατηγορίας άδειας οδήγησης για τα μοτοποδήλατα και νέας κατηγορίας άδειας οδήγησης για τις μοτοσυκλέτες.
- (17) Η προαιρετική εισαγωγή μικροεπεξεργαστή στη νέα πλαστική κάρτα υποδείγματος της άδειας οδήγησης θα πρέπει να επιτρέψει στα κράτη μέλη να βελτιώσουν περαιτέρω το επίπεδο προστασίας κατά της πλαστογράφησης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιλαμβάνουν εθνικά δεδομένα στον μικροεπεξεργαστή κατά τρόπον που να μην παρεμποδίζει τη χρήση των δεδομένων στα οποία υπάρχει κοινή πρόσβαση. Οι τεχνικές προδιαγραφές του μικροεπεξεργαστή θα πρέπει να καθορισθούν από την Επιτροπή, με τη βοήθεια της επιτροπής για την άδεια οδήγησης.
- (18) Ενδείκνυται ο καθορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του εξεταστή και των απαιτήσεων κατάρτισης των εξεταστών προκειμένου να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των εξεταστών, εξασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την αντικειμενικότερη αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών και επιτυγχάνοντας μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης.
- (19) Θα πρέπει να επιτραπεί στην Επιτροπή να προβαίνει σε προσαρμογή των Παραρτημάτων I έως VI στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.
- (20) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (21) Ειδικότερα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να θεσπίσει τα κριτήρια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα είναι γενικής εμβέλειας και αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- λείας όσον αφορά τους νεαρότερους οδηγούς, οι οποίοι
- σύμφωνα με τις στατιστικές θίγονται περισσότερο από τα οδικά ατυχήματα.

(1) ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την



L 403/20

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

- (22) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και μπορούν συνεπώς, λόγω των διαστάσεων και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (23) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να επηρεάζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο Παράρτημα VII, Μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Υπόδειγμα άδειας

1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν τις εθνικές άδειες οδήγησης που βασίζονται στο κοινοτικό υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Το διακριτικό σήμα του εκδίδαντος την άδεια κράτους μέλους τίθεται εντός του εμβλήματος που απεικονίζεται στη σελίδα 1 του κοινοτικού υποδείγματος άδειας οδήγησης.
2. Με την επιφύλαξη των κανόνων περί προστασίας των δεδομένων, τα κράτη μέλη μπορούν να εισάγουν υπόστρωμα αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή) ως μέρος της άδειας οδήγησης από τη στιγμή που η Επιτροπή καθορίσει, με τη διαδικασία του άρθρου 9, παράγραφος 2, τις προδιαγραφές σχετικά με τον μικροεπεξεργαστή που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι, οι οποίες αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας με τη συμπλήρωσή της. Οι προδιαγραφές αυτές προβλέπουν έγκριση τύπου ΕΚ η οποία χορηγείται μόνον όταν αποδειχθεί η ικανότητα αντίστασης σε προοπτικές παραποίησης ή μεταβολής των δεδομένων.
3. Ο μικροεπεξεργαστής περιλαμβάνει τα εναρμονισμένα δεδομένα της άδειας οδήγησης που ορίζονται στο Παράρτημα Ι.

Ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να αποθηκεύουν πρόσθετα δεδομένα, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν παρεμποδίζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9, παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να τροποποιεί το Παράρτημα Ι για να εξασφαλιστεί η μελλοντική διαλειτουργικότητα.

4. Με συμφωνία της Επιτροπής, τα κράτη μέλη μπορούν να επιφέρουν, στο υπόδειγμα του Παραρτήματος Ι τις προσαρμογές που είναι αναγκαίες για τη μηχανογραφική επεξεργασία της άδειας οδήγησης.

Άρθρο 2

Αμοιβαία αναγνώριση

1. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις άδειες οδήγησης που εκδίδουν.

2. Όταν ο κάτοχος έγκυρης εθνικής άδειας οδήγησης χωρίς τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 2, αποκτά την κανονική του διαμονή σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης, το κράτος μέλος υποδοχής δύναται να εφαρμόζει στην άδεια τις διάρκειες διοικητικής ισχύος που προβλέπονται στο ανωτέρω άρθρο, ανανεώνοντας την άδεια οδήγησης, μετά παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο κάτοχος απέκτησε την κανονική του διαμονή στο έδαφός του.

Άρθρο 3

Μέτρα κατά της πλαστογράφησης

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποφευχθεί ο κίνδυνος πλαστογράφησης των αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των υποδειγμάτων αδειών που εκδόθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

2. Το υλικό που χρησιμοποιείται για την άδεια οδήγησης του Παραρτήματος I προστατεύεται κατά της πλαστογράφησης κατ'εφαρμογή των προδιαγραφών οι οποίες αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας με τη συμπλήρωσή της, και τις οποίες θα καθορίσει η Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 9, παράγραφος 2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εισαγάγουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, έως τις 19 Ιανουαρίου 2033, όλες οι εκδιδόμενες ή υπό κυκλοφορία άδειες οδήγησης πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας

1. Η άδεια οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 1 παρέχει δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών που ορίζονται κατωτέρω. Μπορεί να εκδίδεται από το κατώτατο όριο ηλικίας που ορίζεται για κάθε κατηγορία. Ως «μηχανοκίνητο όχημα» νοείται κάθε αυτοπροωθούμενο όχημα που κυκλοφορεί σε δρόμους με δικά του μέσα, εκτός από τα οχήματα που κινούνται πάνω σε τροχιές.

30.12.2006 EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/21

2. μοτοποδήλατα: κατηγορία AM

— Δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα 45 km/h, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α), της οδηγίας 2002/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα ⁽¹⁾ (πλην εκείνων των οποίων η εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 25 km/h), και ελαφρά τετράκυκλα όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α), της οδηγίας 2002/24/EK,

— το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία AM είναι 16 έτη·

3. μοτοσυκλέτες με ή χωρίς πλευρικό κένιστρο και μηχανοκίνητα τρίκυκλα:

— ως «μοτοσυκλέτα» νοείται το δίτροχο όχημα με ή χωρίς πλευρικό κένιστρο, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο β), της οδηγίας 2002/24/EK,

— ως «μηχανοκίνητο τρίκυκλο» νοείται το όχημα με τρεις συμμετρικά διατεταγμένους τροχούς, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο γ), της οδηγίας 2002/24/EK,

α) κατηγορία A1:

— μοτοσικλέτες μέγιστου κυλινδρισμού 125 κυβικών εκατοστών, μέγιστης ισχύος 11 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 kw/kg,

— μηχανοκίνητα τρίκυκλα των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15kW,

— το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία A1 είναι 16 έτη.

β) κατηγορία A2:

— μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW και με μέγιστο λόγο ισχύος/βάρους 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από όχημα με ισχύ μεγαλύτερη του διπλασίου της ισχύος του,

— το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία A2 είναι 18 έτη.

γ) κατηγορία A:

i) μοτοσικλέτες

— Το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία A είναι 20 έτη. Ωστόσο, η οδήγηση μοτοσικλετών αυτής της κατηγορίας προϋποθέτει διετή τουλάχιστον πείρα μοτοσικλετών με άδεια τύπου A2. Αυτή η προηγούμενη πείρα μπορεί να μην απαιτείται αν ο υποψήφιος είναι τουλάχιστον 24 ετών.

ii) μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15kW

— Το κατώτατο όριο ηλικίας για τα μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15kW, είναι 21 έτη.

(¹) ΕΕ L 124, 9.5.2002, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2005/30/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 106, 27.4.2005, σ. 17).

4. αυτοκίνητα:

— ως «αυτοκίνητο» νοείται το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται συνήθως για την οδική μεταφορά προσώπων ή αγαθών ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ), δηλαδή τα οχήματα τα οποία συνδέονται με γραμμή μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος και δεν κυκλοφορούν σε τροχιά. Δεν περιλαμβάνει τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες.

— ως «γεωργικός ή δασικός ελκυστήρας» νοείται κάθε τροχοφόρο ή ερπυστριοφόρο μηχανοκίνητο όχημα με δύο τουλάχιστον άξονες, η βασική λειτουργία του οποίου στηρίζεται ουσιαστικά στην ελκτική του δύναμη, και το οποίο έχει σχεδιασθεί για την έλξη, ώθηση, μεταφορά ή ενεργοποίηση ορισμένων εργαλείων, μηχανημάτων ή ρυμουλκούμενων που χρησιμοποιούνται στις γεωργικές ή δασικές εργασίες και η χρήση του οποίου για την οδική μεταφορά προσώπων ή αγαθών ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών, είναι δευτερεύουσα.

α) Κατηγορία Β1:

- τετράκυκλα, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β), της οδηγίας 2002/24/ΕΚ,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία Β1 είναι 16 έτη,
- η κατηγορία Β1 είναι προαιρετική· στα κράτη μέλη που δεν προβλέπουν την εν λόγω κατηγορία άδειας οδήγησης, για την οδήγηση των οχημάτων αυτών απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας Β,

β) κατηγορία Β:

Αυτοκίνητα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μέχρι 3 500 kg, και σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά οκτώ το πολύ επιβατών εκτός από τον οδηγό· αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οποίου δεν υπερβαίνει τα 750 kg.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συναφή οχήματα, τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα 750 kg, υπό τον όρον ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού αυτού δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg. Εάν ο συνδυασμός αυτός υπερβαίνει τα 3 500 kg, τα κράτη μέλη απαιτούν, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος V, η οδήγησή του να γίνεται μόνον μετά

- από την ολοκλήρωση σχετικής εκπαίδευσης, ή
- από επιτυχή δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς.



L 403/22 EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν τόσο την εν λόγω εκπαίδευση όσο και την επιτυχή δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς.

Τα κράτη μέλη αναγράφουν το δικαίωμα οδήγησης του εν λόγω συνδυασμού στην άδεια οδήγησης, μέσω του κατάλληλου κοινοτικού κωδικού.

Το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία Β είναι 18 έτη. γ) κατηγορία ΒΕ:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, όταν, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία ΒΕ είναι 18 έτη,

δ) κατηγορία C1:

αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg όχι όμως τα 7 500 kg και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ, το πολύ, επιβατών εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

ε) κατηγορία C1E:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg,
- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, τα σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και C1E είναι 18 έτη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών ⁽¹⁾, για την οδήγηση των οχημάτων αυτών,

στ) κατηγορία C:

-
- (1) ΕΕ L 226, 10.9.2003, σ. 4. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/66/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 168, 1.5.2004, σ. 35).

αυτοκίνητα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά το πολύ οκτώ επιβατών, εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα αυτής της κατηγορίας μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του οποίου δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

ζ) κατηγορία CE:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα το οποίο υπάγεται στην κατηγορία C και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE είναι 21 έτη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την οδήγηση των οχημάτων αυτών,

η) κατηγορία D1:

αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι 16 επιβατών, εκτός του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m· τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

θ) κατηγορία D1E:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg,
- το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D1 και D1E είναι 21 έτη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2003/59/EK για την οδήγηση των οχημάτων αυτών,

ι) κατηγορία D:

αυτοκίνητα τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά άνω των 8 επιβατών, εκτός του οδηγού· τα αυτοκίνητα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας D μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg,

ια) κατηγορία DE:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, σύνολα συζευγμένων οχημάτων, που αποτελούνται από έλκον όχημα το οποίο υπάγεται στην κατηγορία D και από ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg,

30.12.2006 EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/23

- το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE είναι 24 έτη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας

2003/59/EK για την οδήγηση των οχημάτων αυτών.

5. Κατόπιν συμφωνίας με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ορισμένους ιδιαίτερους τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως τα ειδικά αναπηρικά οχήματα.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις και την πολιτική προστασία, ή που τελούν υπό τον έλεγχό τους.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να αυξάνουν ή να μειώνουν το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης:

α) για την κατηγορία AM, το εν λόγω όριο μπορεί να μειωθεί ως τα

14 έτη ή να αυξηθεί ως τα 18 έτη,

β) για την κατηγορία B1, μπορεί να αυξηθεί ως τα 18 έτη,

γ) για την κατηγορία A1, μπορεί να αυξηθεί ως τα 17 ή τα 18 έτη,

- εάν υπάρχει διαφορά δύο ετών μεταξύ του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία A1 και του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία A2, και

— εάν υπάρχει απαίτηση τουλάχιστον 2 ετών πείρας σε μοτοσι- κλέτες της κατηγορίας A2 πριν χορηγηθεί πρόσβαση στην οδήγηση μοτοσικλετών της κατηγορίας A, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 3, στοιχείο γ), σημείο i),

δ) για τις κατηγορίες B και BE, το κατώτατο όριο ηλικίας μπορεί να μειωθεί ως τα 17 έτη.

Τα κράτη μέλη μπορούν να μειώνουν το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία C στα 18 έτη και για την κατηγορία D στα 21 έτη, προκειμένου για:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται από την πυροσβεστική υπηρεσία και οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη διατήρηση της δημόσιας τάξης·

β) οχήματα που υποβάλλονται σε οδικές δοκιμασίες χάριν επισκευής ή συντήρησης.

Οι άδειες οδήγησης που χορηγούνται σε άτομα ηλικίας κατώτερης από αυτήν που προβλέπεται στις παραγράφους 2 έως 4 σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ισχύουν μόνον στην επικράτεια του εκδίδοντος κράτους μέλους μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας φθάσει το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στις παρα- γράφους 2 έως 4.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αναγνωρίζουν την ισχύ, στην επικράτειά τους, των αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε οδηγούς ηλικίας κατώτερης των κατώτατων ορίων που προβλέπονται στις παρα- γράφους 2 έως 4.

Άρθρο 5

Προϋποθέσεις και περιορισμοί

1. Στην άδεια οδήγησης αναγράφονται οι όροι υπό τους οποίους επιτρέπεται στον οδηγό να οδηγεί.
2. Εάν, λόγω σωματικής αναπηρίας, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο για ορισμένους τύπους οχημάτων ή για ειδικά προσαρμοσμένα οχήματα, η δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπερι- φοράς που προβλέπεται στο άρθρο 7 γίνεται σε τέτοιο όχημα.

Άρθρο 6

Κλιμάκωση και ισοδυναμίες μεταξύ κατηγοριών

1. Η χορήγηση της άδειας οδήγησης εξαρτάται από τις παρα- κάτω προϋποθέσεις:
 - α) η άδεια για τις κατηγορίες C1, C, D1 και D χορηγείται μόνο στους οδηγούς που είναι ήδη κάτοχοι άδειας για την κατηγορία B·
 - β) η άδεια για τις κατηγορίες BE, C1E, CE, D1E και DE χορηγείται μόνο στους οδηγούς που είναι ήδη κάτοχοι άδειας για τις κατη- γορίες B, C1, C, D1 και D αντίστοιχα.
2. Η ισχύς της άδειας οδήγησης ορίζεται ως εξής:
 - α) οι άδειες που χορηγούνται για τις κατηγορίες C1E, CE, D1E ή DE ισχύουν για τα σύνολα συζευγμένων οχημάτων της κατη- γορίας BE·
 - β) οι άδειες που χορηγούνται για την κατηγορία CE ισχύουν για την κατηγορία DE εφόσον οι κάτοχοί τους δικαιούνται να οδηγούν οχήματα της κατηγορίας D·
 - γ) οι άδειες που χορηγούνται για τις κατηγορίες CE και DE ισχύουν για τα σύνολα συζευγμένων οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E αντίστοιχα·

δ) οι άδειες που χορηγούνται για οποιαδήποτε κατηγορία ισχύουν για οχήματα της κατηγορίας AM. Ωστόσο, για άδειες οδήγησης που εκδίδονται στο έδαφός του, ένα κράτος μέλος μπορεί να περιορίζει τις ισοδυναμίες για την κατηγορία AM στις κατηγορίες A1, A2 και A, στην περίπτωση που το εν λόγω κράτος μέλος επιβάλλει ως όρο για την απόκτηση της κατηγορίας AM πρακτική δοκιμασία·

ε) οι άδειες που χορηγούνται για την κατηγορία A2 ισχύουν και για την κατηγορία A1·

στ) οι άδειες που χορηγούνται για τις κατηγορίες A, B, C ή D

ισχύουν για τις κατηγορίες A1, A2, B1, C1 ή D1 αντίστοιχα.



L 403/24 EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν, για την οδήγηση στο έδαφός τους, τις ακόλουθες ισοτιμίες:

α) μηχανοκίνητα τρίκυκλα με άδεια κατηγορίας B, για τρίκυκλα με ισχύ άνω των 15 kW, υπό τον όρον ότι ο κάτοχος της άδειας για την κατηγορία B είναι τουλάχιστον 21 ετών·

β) μοτοσικλέτες κατηγορίας A1 με άδεια κατηγορίας B.

Δεδομένου ότι η παρούσα παράγραφος ισχύει μόνον στο έδαφός τους, τα κράτη μέλη δεν αναγράφουν στην άδεια οδήγησης ότι ο κάτοχος δικαιούται να οδηγεί τα οχήματα αυτά.

4. Έπειτα από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν να οδηγούνται στο έδαφός τους:

α) οχήματα κατηγορίας D1 (μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας 3 500 kg χωρίς να περιλαμβάνεται ο ειδικός εξοπλισμός για τη μεταφορά αναπήρων) από οδηγούς ηλικίας τουλάχιστον 21 ετών που είναι τουλάχιστον από διετίας κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας B, υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται από μη εμπορικούς φορείς για κοινωνικούς σκοπούς και ότι ο οδηγός παρέχει τις υπηρεσίες του εθελοντικά·

β) οχήματα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg από οδηγούς ηλικίας τουλάχιστον 21 ετών και κατόχους, από διετίας τουλάχιστον, άδειας οδήγησης κατηγορίας B, υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά πρόκειται να χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο, ενστάσει, για εκπαιδευτικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς, χρησιμοποιούνται από μη εμπορικούς φορείς για κοινωνικούς σκοπούς, και έχουν διαρρυθμιστεί εις τρόπον ώστε να μην μπορούν να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά περισσότερων των εννέα ατόμων ή για τη μεταφορά αγαθών άλλων από τα απολύτως αναγκαία για την εξυπηρέτηση του σκοπού τους.

Άρθρο 7

Χορήγηση, ισχύς και- ανανέωση

1. Η άδεια οδήγησης χορηγείται μόνο σε όσους υποψηφίους:

α) έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς και σε δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων και πληρούν τις απαιτήσεις υγείας σύμφωνα με τις διατάξεις των Παραρτημάτων II και III·

β) έχουν επιτύχει σε θεωρητική εξέταση μόνον όσον αφορά την κατηγορία AM· τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την επιτυχία σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς και σε ιατρική εξέταση για την κατηγορία αυτή.

Για τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα της κατηγορίας αυτής, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν ειδική δοκιμασία ικανοτήτων και συμπεριφοράς. Για τη διαφοροποίηση οχημάτων της κατηγορίας AM, στην άδεια οδήγησης μπορεί να εισάγεται εθνικός κωδικός:

γ) όσον αφορά την κατηγορία A2 ή την κατηγορία A, έχουν σωρεύσει πείρα τουλάχιστον 2 ετών σε μοτοσυκλέτα της κατηγορίας A ή της κατηγορίας A2 αντίστοιχα, έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ικανοτήτων και συμπεριφοράς μόνον, ή έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση σύμφωνα με το Παράρτημα VI:

δ) έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση ή έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ικανοτήτων και συμπεριφοράς, ή έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση και έχουν επιτύχει σε δοκιμασία ικανοτήτων και συμπεριφοράς σύμφωνα με το Παράρτημα V όσον αφορά την κατηγορία B για την οδήγηση συνόλου συζευγμένων οχημάτων όπως ορίζεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 4, παράγραφος 4, στοιχείο β:

ε) διαμένουν κανονικά στην επικράτεια του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια οδήγησης ή μπορούν να αποδείξουν ότι ακολουθούν εκεί σπουδές επί διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών.

2. α) Από την 19 Ιανουαρίου 2013, οι άδειες που εκδίδονται από τα κράτη μέλη για τις κατηγορίες AM, A1, A2, A, B, B1 και BE έχουν 10ετή διοικητική ισχύ.

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να εκδίδουν τις άδειες αυτές για διάρκεια διοικητικής ισχύος έως δεκαπέντε ετών.

β) Από την 19 Ιανουαρίου 2013, οι άδειες που εκδίδονται από τα κράτη μέλη για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E έχουν 5ετή διοικητική ισχύ.

γ) Η ανανέωση μιας άδειας οδήγησης μπορεί να αποτελεί αφετηρία για νέα περίοδο διοικητικής ισχύος για άλλη κατηγορία ή κατηγορίες τις οποίες δικαιούται να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας, εφ' όσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

δ) Η ύπαρξη μικροεπεξεργαστή που προβλέπεται στο άρθρο 1 δεν αποτελεί προϋπόθεση για την ισχύ της άδειας οδήγησης. Η απώλεια, η αδυναμία ανάγνωσης ή οποιαδήποτε άλλη βλάβη του μικροεπεξεργαστή δεν επηρεάζουν την ισχύ του εγγράφου.

3. Η ανανέωση της άδειας οδήγησης τη στιγμή της λήξης της διοικητικής της ισχύος υπόκειται στα ακόλουθα:

α) σε συνεχή εκπλήρωση των ελάχιστων προδιαγραφών για τη σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης που περιγράφονται στο παράρτημα III για τις άδειες οδήγησης των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E και

β) κανονική διαμονή στην επικράτεια του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια οδήγησης, ή απόδειξη σπουδαστικής ιδιότητας επί έξι τουλάχιστον μήνες στο κράτος μέλος αυτό.

Κατά την ανανέωση άδειας οδήγησης των κατηγοριών AM, A, A1, A2, B, B1 και BE, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν έλεγχο των ελάχιστων απαιτήσεων για τη σωματική και διανοητική ικανότητα οδήγησης που περιγράφονται στο Παράρτημα III.

30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/25

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που ορίζεται στην παράγραφο 2, αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε νέους οδηγούς για οποιαδήποτε κατηγορία προκειμένου να εφαρμόζουν στους οδηγούς αυτούς ειδικά μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος της πρώτης άδειας που χορηγείται σε νέους οδηγούς για τις κατηγορίες C και D σε 3 έτη προκειμένου να μπορούν να εφαρμόζουν στους οδηγούς αυτούς ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας τους.

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που ορίζεται στην παράγραφο 2, επιμέρους αδειών οδήγησης για οποιαδήποτε κατηγορία στην περίπτωση που κρίνεται αναγκαία η συχνότερη διεξαγωγή ιατρικών ελέγχων ή η λήψη άλλων ειδικών μέτρων, όπως οι περιορισμοί για τους παραβάτες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που ορίζεται στην παράγραφο 2, αδειών οδήγησης κατόχων που διαμένουν στην επικράτειά τους και έχουν φθάσει την ηλικία των 50 ετών προκειμένου να διεξάγουν συχνότερους ιατρικούς ελέγχους ή να λαμβάνουν άλλα ειδικά μέτρα, όπως η επανεκπαίδευση. Αυτή η μειωμένη διάρκεια διοικητικής ισχύος μπορεί να εφαρμόζεται μόνον κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης.

4. Με την επιφύλαξη των εθνικών, ποινικών και αστυνομικών διατάξεων, τα κράτη μέλη, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, μπορούν να εφαρμόζουν στη χορήγηση της άδειας οδήγησης τις εθνικές τους διατάξεις που αφορούν προϋποθέσεις άλλες, εκτός αυτών της παρούσας οδηγίας.

5. α) Το ίδιο πρόσωπο μπορεί να είναι κάτοχος μόνο μίας άδειας οδήγησης,

β) Ένα κράτος μέλος αρνείται να χορηγήσει άδεια όταν διαπιστώνει ότι ο υποψήφιος διαθέτει ήδη άδεια οδήγησης,

γ) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα σύμφωνα με το στοιχείο β). Τα αναγκαία μέτρα όσον αφορά την επανεκπαίδευση, την αντικατάσταση, την ανανέωση ή την ανταλλαγή άδειας οδήγησης συνίστανται στον έλεγχο μαζί με άλλα κράτη μέλη, εάν υπάρχουν εύλογες υπόνοιες ότι ο υποψήφιος κατέχει ήδη άδεια οδήγησης,

δ) Για να διευκολυνθούν οι έλεγχοι σύμφωνα με το στοιχείο β), τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης όταν το δίκτυο αυτό τεθεί σε λειτουργία.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 2, τα κράτη μέλη που εκδίδουν άδεια ασκούν τη δέουσα επιμέλεια για να εξασφαλίσουν ότι ένα άτομο πληροί τις προδιαγραφές που καθορίζονται στην παράγραφο 1 και εφαρμόζει τις εθνικές του διατάξεις περί ακύρωσης ή αφαίρεσης του δικαιώματος οδήγησης, εάν αποδειχθεί ότι μια άδεια έχει εκδοθεί χωρίς να πληρούνται οι προδιαγραφές.

Άρθρο 8

Προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων I έως VI, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9, παράγραφος 2.

Άρθρο 9

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την άδεια οδήγησης.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μεία της παρούσας παρα- γράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 10

Εξεταστές

Από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, οι εξεταστές οδήγησης οφείλουν να ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις του Παραρτήματος IV.

Οι εξεταστές οδήγησης που ασκούν ήδη τα καθήκοντά τους πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013 υπόκεινται μόνον στις απαιτήσεις για ποιοτικό έλεγχο και για μέτρα τακτικής διαρκούς επιμόρφωσης.

Άρθρο 11

Διάφορες διατάξεις σχετικά με την ανταλλαγή, την αφαίρεση, την αντικατάσταση και την αναγνώριση αδειών οδήγησης

1. Σε περίπτωση που ο κάτοχος άδειας οδήγησης, της οποίας η ισχύς δεν έχει λήξει και η οποία έχει εκδοθεί από ένα κράτος μέλος, έχει πλέον την κανονική του διαμονή σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει την ανταλλαγή της άδειάς του με νέα ισοδύναμη. Το κράτος μέλος που ανταλλάσσει την άδεια ελέγχει την κατηγορία για την οποία όντως ισχύει η υποβαλλόμενη άδεια.

2. Με την επιφύλαξη της αρχής της εδαφικότητας όσον αφορά την ισχύ των ποινικών και αστυνομικών διατάξεών του, το κράτος μέλος κανονικής διαμονής μπορεί να εφαρμόσει στον κάτοχο άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, τις εθνικές του διατάξεις όσον αφορά τον περιορισμό, την αναστολή, την αφαί- ρηση ή την ακύρωση του δικαιώματος οδήγησης και, ενδεχομένως, να προβεί, για τους σκοπούς αυτούς, σε ανταλλαγή της άδειας αυτής.



L 403/26

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

3. Το κράτος μέλος που ανταλλάσσει την άδεια αποστέλλει την παλαιά άδεια στις αρχές του κράτους μέλους που την έχει εκδώσει, παρέχοντας τις δέουσες διευκρινίσεις.

4. Ένα κράτος μέλος αρνείται να αναγνωρίσει την ισχύ οποια- σδήποτε άδειας οδήγησης έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος και έχει χορηγηθεί σε έναν υποψήφιο η άδεια οδήγησης του οποίου υπόκειται σε περιορισμούς, έχει ανασταλεί ή ανακληθεί στο πρώτο κράτος μέλος.

Ένα κράτος μέλος αρνείται να αναγνωρίσει σε πρόσωπο στο οποίο εφαρμόζεται, στο έδαφός του, ένα από τα μέτρα της παραγράφου 2, την ισχύ άδειας οδήγησης που έχει εκδώσει άλλο κράτος μέλος.

Ένα κράτος μέλος μπορεί επίσης να αρνηθεί να χορηγήσει άδεια οδήγησης σε υποψήφιο, η άδεια του οποίου έχει ακυρωθεί σε άλλο κράτος μέλος.

5. Η αντικατάσταση μιας άδειας οδήγησης, ιδίως λόγω απώλειας ή κλοπής, μπορεί να γίνει μόνον από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου ο κάτοχος της άδειας έχει τη συνήθη διαμονή του. Οι αρχές αυτές αντικαθιστούν την άδεια με βάση τις πληρο- φορίες που διαθέτουν ή, ενδεχομένως, με βάση βεβαίωση των αρμό- διων αρχών του κράτους μέλους που είχε εκδώσει την αρχική άδεια.

6. Όταν ένα κράτος μέλος ανταλλάσσει μια άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα με το κοινοτικό υπόδειγμα άδεια οδήγησης, η ανταλλαγή αυτή καταγράφεται στο κοινοτικό υπόδειγμα άδεια οδήγησης, καθώς και κάθε μετέπειτα ανανέωση ή αντικατάσταση.

Η αντικατάσταση μπορεί να γίνεται μόνον αν η εκδοθείσα από τρίτη χώρα άδεια παραδοθεί στις αρμόδιες αρχές του αντικαθιστούντος κράτους μέλους. Αν ο κάτοχος της αδειάς αυτής μεταφέρει την συνήθη διαμονή του σε άλλο κράτος μέλος, το τελευταίο αυτό δύναται να μην εφαρμόσει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης όπως ορίζεται στο άρθρο 2.

Άρθρο 12

Συνήθης διαμονή

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ως «συνήθης διαμονή» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα πρόσωπο διαμένει συνήθως, δηλαδή επί 185 τουλάχιστον ημέρες ανά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών ή επαγγελματικών δεσμών, ή, όταν πρόκειται για άτομο χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών, που συνεπάγονται στενή σχέση του με τον τόπο όπου κατοικεί.

Εντούτοις, ως συνήθης διαμονή ενός ατόμου, του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο διαφορετικό από εκείνο των προσωπικών του δεσμών, και το οποίο, εξαιτίας του γεγονότος αυτού, υποχρεούται να διαμένει εναλλάξ σε διαφορετικούς τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ο τόπος στον οποίο βρίσκονται οι προσωπικοί του δεσμοί, υπό τον όρον ότι το άτομο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Η τελευταία αυτή προϋπόθεση δεν χρειάζεται να πληρούται, όταν το άτομο διαμένει

σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής συγκεκριμένης διάρκειας. Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σε σχολείο δεν συνεπάγεται μεταφορά της συνήθους διαμονής.

Άρθρο 13

Ισοδυναμία αδειών οδήγησης που δεν ακολουθούν το κοινοτικό υπόδειγμα

1. Με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής, τα κράτη μέλη ορίζουν την ισοδυναμία μεταξύ των δικαιωμάτων που είχαν αποκτηθεί πριν από τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατηγοριών που προβλέπονται στο άρθρο 4.

Ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να επιφέρουν, στις εθνικές νομοθεσίες, τις προσαρμογές που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του άρθρου 11, παράγραφοι 4, 5 και 6.

2. Οποιοδήποτε δικαίωμα οδήγησης που χορηγείται πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρείται ούτε περιορίζεται άλλως πως από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 14

Αξιολόγηση

Το νωρίτερο στις 19 Ιανουαρίου 2018, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων της στην οδική ασφάλεια.

Άρθρο 15

Αμοιβαία Συνδρομή

Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που συνίσταται για το σκοπόν αυτόν, όταν το δίκτυο αυτό τεθεί σε λειτουργία.

Άρθρο 16

Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο έως τις 19 Ιανουαρίου 2011, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με το άρθρο 1, παράγραφος 1, το άρθρο 3, το άρθρο 4, παράγραφοι 1, 2, 3 και 4, στοιχεία β) έως ια), το άρθρο 6, παράγραφοι 1, 2, στοιχεία α), γ), δ) και ε), το άρθρο 7, παράγραφοι 1, στοιχεία β), γ) και δ), 2, 3 και 5, το άρθρο 8, το άρθρο 10, το άρθρο 13, το άρθρο 14, το άρθρο 15, καθώς και τα Παραρτήματα I, σημείο 2, II, σημείο

5.2 σχετικά με τις κατηγορίες A1, A2 και A, IV, V και VI. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.



30.12.2006 EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/27

2. Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις 19 Ιανουαρίου 2013.

3. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης δήλωση που διευκρινίζει ότι οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία, οι οποίες περιέχονται στις ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της αναφοράς και της διατύπωσης της δήλωσης καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 17

Κατάργηση

Η οδηγία 91/439/ΕΟΚ καταργείται από τις 19 Ιανουαρίου 2013, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες του Παραρτήματος VII, Μέρος Β, για τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

Το άρθρο 2, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ καταργείται από τις 19 Ιανουαρίου 2007.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το άρθρο 2, παράγραφος 1, το άρθρο 5, το άρθρο 6, παράγραφος

2, στοιχείο β), το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α), το άρθρο 9, το άρθρο 11, παράγραφοι 1, 3, 4, 5 και 6, το άρθρο 12, και τα Παραρτήματα I, II και III εφαρμόζονται από τις 19 Ιανουαρίου 2009.

Άρθρο 19

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 20 Δεκεμβρίου 2006.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχιών που παρατίθεται στο Παράρτημα VIII.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BORRELL FONTELLES

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. KORKEAJA



L 403/28

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά της κάρτας του κοινοτικού υποδείγματος άδειας οδήγησης είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Η κάρτα κατασκευάζεται από πολυανθρακικό

Οι μέθοδοι επαλήθευσης των χαρακτηριστικών των αδειών οδήγησης οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη συμφωνία τους με τα διεθνή πρότυπα είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

2. Υλική ασφάλεια των αδειών οδήγησης:

Οι κίνδυνοι κατά της υλικής ασφάλειας των αδειών οδήγησης είναι οι εξής:

- κατασκευή πλαστών καρτών: δημιουργία νέου αντικειμένου με μεγάλη ομοιότητα προς το έγγραφο, είτε με κατασκευή εξ υπαρχής είτε με την αντιγραφή γνησίου εγγράφου·
- υλική αλλοίωση: αλλαγή της ιδιότητας ενός γνησίου εγγράφου, π.χ. με μετατροπή ορισμένων στοιχείων που είναι τυπωμένα στο έγγραφο.

Η εν γένει ασφάλεια παρέχεται από το συνολικό σύστημα, το οποίο αποτελείται από τη διαδικασία εφαρμογής, τη διαβίβαση στοιχείων, το υλικό του κυρίως σώματος της κάρτας, την τεχνική εκτύπωσης, μια ελάχιστη δέσμη διαφόρων χαρακτηριστικών ασφαλείας και τη διαδικασία εξατομίκευσης.

α) Το υλικό που χρησιμοποιείται για τις άδειες οδήγησης ασφαλίεται κατά της παραχάραξης με τη χρησιμοποίηση των εξής τεχνικών (υποχρεωτικά χαρακτηριστικά ασφαλείας):

- το κυρίως σώμα των καρτών δεν αντιδρά στις υπεριώδεις·
- σχέδιο ασφαλείας του φόντου, προορισμένο να ανθίσταται στην παραποίηση με σάρωση, εκτύπωση ή αντιγραφή, και για το οποίο χρησιμοποιείται η εκτύπωση με ιριδισμό με πολύχρωμες μελάνες ασφαλείας και με θετική και αρνητική εκτύπωση των συμπλέκτων κυματοειδών γραμμών. Το σχέδιο δεν πρέπει να συντίθεται από τα βασικά χρώματα (CMYK), πρέπει να περιέχει περίπλοκες γραφικές παραστάσεις σε δύο τουλάχιστον ειδικούς χρωματισμούς και να περιλαμβάνει μικροσκοπική γραφή·
- μεταβλητά οπτικά στοιχεία που παρέχουν επαρκή προστασία κατά της αντιγραφής και αλλοίωσης της φωτογραφίας·
- εγχάρακτο μέσω λέιζερ·
- στο πεδίο της φωτογραφίας, το σχέδιο ασφαλείας του φόντου και η φωτογραφία θα πρέπει να αλληλεπικαλύπτονται τουλάχιστον εντός του περιθωρίου του (φθίνον σχέδιο).

β) Επί πλέον, το υλικό που χρησιμοποιείται για τις άδειες οδήγησης πρέπει να ασφαλίεται κατά της παραχάραξης με τη χρησιμοποίηση τριών τουλάχιστον από τις κάτωθι τεχνικές (πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας):

- μελάνες μεταβλητών χρωμάτων*,
- θερμοχρωματική μελάνη*,
- ειδικά ολογραφήματα*
- μεταβλητές παραστάσεις λέιζερ*,
- μελάνη με υπεριώδη φθορισμό, ορατή και διαφανή,
- ιριδίζουσα εκτύπωση,
- ψηφιακό υδατόσημο στο φόντο,
- υπέρυθρα ή φωσφορίζοντα χρωστικά,
- απτικά χαρακτηριστικά, σύμβολα ή σχέδια*.

γ) Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να καθιερώνουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας. Κατ' αρχήν οι τεχνικές που επισημαίνονται με αστερίσκο θα πρέπει να προτιμώνται διότι δίνουν στους υπαλλήλους επιβολής του νόμου τη δυνατότητα να ελέγχουν την εγκυρότητα της κάρτας χωρίς ειδικά μέσα.

3. Η άδεια αποτελείται από

δύο όψεις: Η σελίδα 1

περιλαμβάνει:

α) τις λέξεις «άδεια οδήγησης» οι οποίες εκτυπώνονται με έντονα γράμματα στη γλώσσα ή τις γλώσσες του εκδίδοντος την άδεια κράτους μέλους·

β) προαιρετικά, το όνομα του εκδίδοντος την άδεια κράτους μέλους·



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/29

γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια· τα διακριτικά σήματα είναι τα ακόλουθα:

B: Βέλγιο

CZ: Τσεχική Δημοκρατία

DK: Δανία

D

:

Γ

ε

ρ

μ

α

ν

ί

α

E

S

T

:

E

σ

θ

o

v

í

α

G

R

:

E

λ

λ

á

δ

α

E

:

I

σ

π

α

v

í

α

F

:

Γ

α

λ

λ

$\acute{\iota}$

α

I

R

L

:

I

ρ

λ

α

v

δ

$\acute{\iota}$

α

I

:

I

τ

α

λ

ί

α

CY: Κύπρος

LV: Λετονία

LT: Λιθουανία

L: Λουξεμβούργο

H: Ουγγαρία

M: Μάλτα

NL

:

Κά

τω

Χώ

ρες

A:

Αυ

στ

ρία

PL: Πολωνία

P

:

Π

ο

ρ

τ

ο

γ

α

λί

α

S
L
O
:
Σ
λ
ο
β
ε
νί
α
S
K
:
Σ
λ
ο
β
α
κί
α
F
I
N
:
Φ
ω
λ
α
ν
δί
α

S: Σουηδία

UK.: Ηνωμένο Βασίλειο

δ) τις πληροφορίες που αφορούν την εκδιδόμενη άδεια, οι οποίες απαριθμούνται ως εξής:

1. επώνυμο του κατόχου,
2. όνομα του κατόχου,
3. ημερομηνία και τόπος γέννησης του κατόχου,
4. (α) ημερομηνία έκδοσης της άδειας,

(β) ημερομηνία λήξης της ισχύος της άδειας ή μια παύλα στην περίπτωση που η ισχύς της άδειας έχει απεριόριστη διάρκεια δυνάμει της διάταξης του άρθρου 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ),

(γ) ορισμό της αρχής που εκδίδει την άδεια (μπορεί να εκτυπωθεί στη σελίδα 2),

(δ) αριθμό άλλο από τον περιλαμβανόμενο στη στήλη 5, που χρησιμεύει στη διαχείριση της άδειας οδήγησης (προαιρετικά),
5. τον αριθμό της άδειας,
6. φωτογραφία του κατόχου,
7. την υπογραφή του κατόχου,
8. διαμονή, κατοικία ή ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετικά),
9. τις κατηγορίες οχημάτων που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας (οι εθνικές κατηγορίες εκτυπώνονται με άλλο τύπο στοιχείων από τις εναρμονισμένες κατηγορίες)



L 403/30

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

ε) την ένδειξη «υπόδειγμα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» στην γλώσσα του εκδίδοντος την άδεια κράτους μέλους και την ένδειξη «άδεια οδήγησης» στις άλλες γλώσσες της Κοινότητας, σε ροζ χρώμα, ώστε να αποτελεί το φόντο της άδειας:

Permi

so de

Condu

cciön

Řidičs

ký
průka
z
Kørek
ort
Füh
rers
che
in
Juh
ilub
a
Άδει
α
Οδήγ
ησης
Drivi
ng
Lice
nce
Per
mis
de
cond
uire
Cead
úas
Tio
mán
a
Pate
nte
di

guid
a
Vadī
tāja
aplie
cība
Vairuo
tojo
pažym
ējimas
Vezetó
i
enged
ély
Licenz
ja tas-
Sewqa
n
Rijbe
wijs
Prawo Jazdy
Carta
de
Conduç
ão
Vodičsk
ý
preukaz
Voznišk
o
dovolje
nje

Ajokortt

i

Körkort;

στ) χρώματα αναφοράς:

— μπλε: Pantone Reflex blue

— κίτρινο: Pantone Yellow.

Η σελίδα 2 περιλαμβάνει:

α) 9. τις κατηγορίες οχημάτων που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας (οι εθνικές κατηγορίες εκτυπώνονται με άλλο τύπο στοιχείων από τις εναρμονισμένες κατηγορίες)·

10. την ημερομηνία πρώτης έκδοσης για κάθε κατηγορία (η ημερομηνία αυτή πρέπει να ξαναγράφεται στη νέα άδεια κάθε φορά που αυτή αντικαθίσταται ή αλλάζεται)·

11. την ημερομηνία λήξης της ισχύος για κάθε κατηγορία ·

12. τις πιθανές πρόσθετες ή περιοριστικές ενδείξεις σε κωδικοποιημένη μορφή για κάθε σχετική κατηγορία. Οι κωδικοί έχουν ως εξής:

— κωδικοί 01 έως 99: εναρμονισμένοι

κοινοτικοί κωδικοί ΟΔΗΓΟΣ (Ιατρικοί

λόγοι)

1. Διόρθωση ή/και προστασία της όρασης

1.1 Γυαλιά

1.2 Φακός(-οί) επαφής

1.3 Προστατευτικά γυαλιά

1.4 Αδιαφανής φακός

1.5 Κάλυπτρο ματιού

1.6 Γυαλιά ή φακοί επαφής



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/31

2. Ακουστική συσκευή/επικοινωνιακό βοήθημα

- 2.1 Ακουστική συσκευή για ένα αυτί
- 2.2 Ακουστική συσκευή και για τα δύο αυτιά
- 3. Κινητική πρόθεση/νάρθηκας άκρων
 - 3.1 Κινητική πρόθεση/νάρθηκας άνω άκρου
 - 3.2 Κινητική πρόθεση/νάρθηκας κάτω άκρου
- 5. Περιορισμένη χρήση (υποχρεωτική χρήση υποκοδικού, οδήγηση υπό περιορισμούς για ιατρικούς λόγους)
 - 5.1 Οδήγηση μόνον την ημέρα (π.χ.: μία ώρα μετά την ανατολή και μία ώρα πριν τη δύση του ηλίου)
 - 5.2 Οδήγηση μόνον εντός ακτίνας... km από τον τόπο κατοικίας του κατόχου της αδειας ή μόνον εντός της πόλης/περιφέρειας
 - 5.3 Οδήγηση χωρίς συνεπιβάτες
 - 5.4 Οδήγηση με ταχύτητα έως... km/h
 - 5.5 Οδήγηση επιτρεπόμενη μόνον συνοδεία κατόχου αδειας οδήγησης
 - 5.6 Χωρίς ρυμουλκούμενο
 - 5.7 Απαγόρευση οδήγησης σε αυτοκινητόδρομο
 - 5.8 Απαγόρευση κατανάλωσης οινοπνευματωδών

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- 10. Τροποποιημένο κιβώτιο ταχυτήτων
 - 10.1 Χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων
 - 10.2 Αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων
 - 10.3 Ηλεκτρονικό κιβώτιο ταχυτήτων
 - 10.4 Προσαρμοσμένος μοχλός αλλαγής ταχυτήτων
 - 10.5 Χωρίς βοηθητικό κιβώτιο ταχυτήτων
- 15. Τροποποιημένος συμπλέκτης
 - 15.1 Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο συμπλέκτη
 - 15.2 Χειροκίνητος συμπλέκτης
 - 15.3 Αυτόματος συμπλέκτης

- 15.4 Εμπρόσθιο/πλευρικό διαχωριστικό ποδόπληκτρο συμπλέκτη/αποσπασμένο ποδόπληκτρο συμπλέκτη
 - 20. Τροποποιημένα συστήματα πέδησης
 - 20.1 Τροποποιημένο ποδόπληκτρο πέδησης
 - 20.2 Πεπλατυμένο ποδόπληκτρο πέδησης
 - 20.3 Ποδόπληκτρο πέδησης κατάλληλο για το αριστερό πόδι
 - 20.4 Ποδόπληκτρο πέδησης με υποδοχή υποδήματος
 - 20.5 Ποδόπληκτρο πέδησης μεταβλητής κλίσης
 - 20.6 Χειροκίνητη (προσαρμοσμένη) πέδηση πορείας
 - 20.7 Μέγιστη χρήση ενισχυμένης πέδησης πορείας
 - 20.8 Μέγιστη χρήση πέδησης έκτακτης ανάγκης ενσωματωμένης στην πέδηση πορείας
 - 20.9 Προσαρμοσμένη πέδηση στάθμευσης
 - 20.10 Ηλεκτρική πέδηση στάθμευσης
 - 20.11 (Προσαρμοσμένη) ποδοκίνητη πέδηση στάθμευσης
 - 20.12 Εμπρόσθιο/πλευρικό διαχωριστικό ποδόπληκτρο πέδησης/αποσπασμένο ποδόπληκτρο πέδησης
 - 20.13 Χειρισμός πέδησης με το γόνατο
 - 20.14 Ηλεκτρική πέδηση πορείας
-



L 403/32

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

- 25. Τροποποιημένα συστήματα επιτάχυνσης
 - 25.1 Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο επιταχυντή
 - 25.2 Ποδόπληκτρο επιταχυντή με αποτύπωμα υποδήματος
 - 25.3 Ποδόπληκτρο επιταχυντή μεταβλητής κλίσης
 - 25.4 Χειροκίνητος επιταχυντής
 - 25.5 Επιταχυντής στο γόνατο

- 25.6 Επιταχυντής με σερβομηχανισμό (ηλεκτρονικός, πνευματικός, κ.λπ.)
- 25.7 Ποδόπληκτρο επιταχυντή αριστερά του ποδόπληκτρου πέδησης
- 25.8 Ποδόπληκτρο επιταχυντή αριστερά
- 25.9 Εμπρόσθιο/πλευρικό διαχωριστικό ποδόπληκτρου επιταχυντή/αποσπασμένο ποδόπληκτρο επιταχυντή
- 30. Τροποποιημένα συνδυασμένα συστήματα πέδησης και επιτάχυνσης
 - 30.1 Παράλληλα ποδόπληκτρα
 - 30.2 Ποδόπληκτρα στο ίδιο (ή σχεδόν το ίδιο) ύψος
 - 30.3 Ποδόπληκτρα επιταχυντή και πέδησης μεταβλητής κλίσης
 - 30.4 Ποδόπληκτρα επιταχυντή και πέδησης μεταβλητής κλίσης και με νάρθηκα
 - 30.5 Πλευρικό διαχωριστικό ποδόπληκτρου επιταχυντή και πέδησης/αποσπασμένο ποδόπληκτρο επιταχυντή και πέδησης
 - 30.6 Υπερυψωμένο δάπεδο
 - 30.7 Διαχωριστικό στην πλευρά του ποδόπληκτρου πέδησης
 - 30.8 Διαχωριστικό για νάρθηκα στην πλευρά του ποδόπληκτρου πέδησης
 - 30.9 Διαχωριστικό εμπρός από τα ποδόπληκτρα επιταχυντή και πέδησης
 - 30.10 Υποστήριγμα πτέρνας/κνήμης
 - 30.11 Ηλεκτρικός επιταχυντής και ηλεκτρική πέδηση
- 35. Τροποποιημένα χειριστήρια

(Διακόπτες φανών, εκτοξευτή ύδατος/υαλοκαθαριστήρα, ηχητικό όργανο, δείκτες διεύθυνσης, κ.λπ.)

 - 35.1 Χειριστήρια των οποίων η λειτουργία δεν έχει αρνητική επίπτωση στην οδήγηση και τον χειρισμό
 - 35.2 Χειριστήρια που λειτουργούν χωρίς άφεση του τιμονιού και των εξαρτημάτων (κουμπί, περόνη, κ.λπ.)
 - 35.3 Χειριστήρια που λειτουργούν χωρίς άφεση του τιμονιού και των εξαρτημάτων (κουμπί, περόνη, κ.λπ.) με το αριστερό χέρι
 - 35.4 Χειριστήρια που λειτουργούν χωρίς άφεση του τιμονιού και των εξαρτημάτων (κουμπί, περόνη, κ.λπ.) με το δεξί χέρι
 - 35.5 Χειριστήρια που λειτουργούν χωρίς άφεση του τιμονιού και των εξαρτημάτων (κουμπί, περόνη, κ.λπ.) και των συνδυασμένων μηχανισμών επιταχυντή και πέδησης
- 40. Τροποποιημένο σύστημα διεύθυνσης
 - 40.1 Τυποποιημένο υποβοηθούμενο σύστημα διεύθυνσης

- 40.2 Ενισχυμένο υποβοηθούμενο σύστημα διεύθυνσης
- 40.3 Σύστημα διεύθυνσης με εφεδρικό σύστημα
- 40.4 Επιμήκυνση κολώνας τιμονιού
- 40.5 Προσαρμοσμένο τιμόνι (φαρδύτερη ή/και παχύτερη διατομή τιμονιού, κ.λπ.)
- 40.6 Τιμόνι μεταβλητής κλίσης
- 40.7 Κατακόρυφο τιμόνι
- 40.8 Οριζόντιο τιμόνι
- 40.9 Οδήγηση με το πόδι
- 40.10 Εναλλακτικό προσαρμοσμένο τιμόνι (χειριστήριο χειρός, κ.λπ.)
- 40.11 Κουμπί στο τιμόνι
- 40.12 Νάρθηκας χειρός στο τιμόνι
- 40.13 Με τενόδεση νάρθηκα

- 42. Τροποποιημένα κάτοπτρα οδήγησης
 - 42.01 Εξωτερικό (αριστερό ή δεξί) πλαϊνό κάτοπτρο
 - 42.02 Εξωτερικό κάτοπτρο στο φτερό του αμαξώματος
 - 42.03 Πρόσθετο εσωτερικό κάτοπτρο για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας
 - 42.04 Πανοραμικό εσωτερικό κάτοπτρο
 - 42.05 Κάτοπτρο νεκρού σημείου
 - 42.06 Ηλεκτρικά εξωτερικά κάτοπτρα
- 43. Τροποποιημένο κάθισμα οδηγού
 - 43.01 Κάθισμα οδηγού σε ύψος που επιτρέπει καλή ορατότητα και σε σωστή απόσταση από το τιμόνι και το ποδόπληκτρο
 - 43.02 Κάθισμα οδηγού προσαρμοσμένο στη σωματική διαμόρφωση του οδηγού
 - 43.03 Κάθισμα οδηγού με πλάγιο υποστήριγμα για περισσότερη ευστάθεια
 - 43.04 Κάθισμα οδηγού με βραχίονες
 - 43.05 Επιμήκυνση της μετατόπισης του καθίσματος του οδηγού κατά μήκος
 - 43.06 Προσαρμογή της ζώνης ασφαλείας
 - 43.07 Ζώνη ασφαλείας τύπου σαγής (4 σημείων)
- 44. Τροποποιήσεις μοτοσικλετών (υποχρεωτική η χρήση υποκωδικού)
 - 44.01 Με μία πέδη μόνο
 - 44.02 (Προσαρμοσμένη) χειροκίνητη πέδη (εμπρόσθιος τροχός)
 - 44.03 (Προσαρμοσμένη) ποδοκίνητη πέδη (πίσω τροχός)
 - 44.04 (Προσαρμοσμένος) χειρισμός επιταχυντή

- 44.05 (Προσαρμοσμένη) χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης και χειροκίνητος συμπλέκτης
- 44.6 (Προσαρμοσμένα) κάτοπτρα οδήγησης
- 44.7 (Προσαρμοσμένα) χειριστήρια (δείκτες διεύθυνσης, λυχνία πέδησης,...)
- 44.08 Ύψος καθίσματος που επιτρέπει στον οδηγό, στη στάση καθημένου, να έχει ταυτόχρονα και τα δύο πόδια επί του οδοστρώματος
45. Μοτοσικλέτα με κάνιστρο (side-car) μόνο
50. Ισχύει για ειδικό όχημα/αριθμό πλαισίου (αναγνωριστικός αριθμός οχήματος, VIN)
51. Ισχύει για ειδικό όχημα/πινακίδα κυκλοφορίας (αριθμός ταξινόμησης του οχήματος, VRN)

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΘΕΜΑΤΑ

70. Αλλαγή της αδείας αριθ... που εκδόθηκε από... (διακριτικό σήμα EE/OHE για τρίτη χώρα π.χ.: 70.0123456789.NL)
71. Αντίγραφο της αδείας αριθ... (Διακριτικό σήμα EE/OHE για τρίτη χώρα π.χ.: 71.987654321.HR)
72. Περιορισμός στην κατηγορία οχημάτων A μέγιστου κυλινδρισμού 125 cc και μέγιστης παραγωγής ισχύος 11 kW (A1)
73. Ισχύει για την κατηγορία οχημάτων B μηχανοκίνητου τρίκυκλου ή τετράκυκλου τύπου (B1)
74. Ισχύει για την κατηγορία οχημάτων C η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων δεν υπερβαίνει τα 7 500 kg (C1)
75. Ισχύει για την κατηγορία οχημάτων D έως 16 θέσεων καθημένων, χωρίς το κάθισμα του οδηγού (D1)



L 403/34

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

76. Ισχύει για την κατηγορία οχημάτων C, μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων δεν υπερβαίνει τα 7 500 kg (C1), τα οποία συναρμολογούνται με ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 750 kg, υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του σχηματιζόμενου συρμού του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg, και ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος οχήματος άνευ φορτίου (C1E)
77. Ισχύει για την κατηγορία οχημάτων D έως 16 θέσεων επιβατών, εκτός της θέσης του οδηγού (D1), τα οποία συναρμολογούνται με ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 750 kg υπό τον όρο α) ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του σχηματιζόμενου συρμού του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg και ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος

οχήματος άνευ φορτίου και β) το ρυμουλκούμενο δεν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών (D1E)

78. Ισχύει για οχήματα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων
79. (...) Ισχύει για τα οχήματα που είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές εντός αγκύλης, στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 1991/439/ΕΟΚ.

90.01: προς τα

αριστερά 90.02:

προς τα δεξιά

90.03: αριστερά

90.4 : δεξιά

90.5 : χέρι

90.6 : πόδι

90.7 : χρησιμοποιήσιμο

95. Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ, ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στην οδηγία 2003/59/ΕΚ μέχρι την ... [π.χ. 95.01.01.2012]

96. Οδηγός ο οποίος έχει ολοκληρώσει την κατάρτιση ή έχει περάσει επιτυχώς δοκιμασία ελέγχου των προσόντων και της συμπεριφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος V.

— κωδικοί 100 και εξής: εθνικοί κωδικοί που ισχύουν μόνο στο έδαφος του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια.

Όταν ένας κωδικός ισχύει για όλες τις κατηγορίες για τις οποίες εκδίδεται η άδεια, μπορεί να εκτυπωθεί στις γραμμές 9, 10 και 11

13. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος υποδοχής, στα πλαίσια της εφαρμογής του τμήματος 4, στοιχείο α), του παρόντος παραρτήματος, των στοιχείων που απαιτούνται για τη διαχείριση της άδειας
14. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει την άδεια, των στοιχείων που απαιτούνται για τη διαχείρισή της ή αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετικά). Στην περίπτωση που το στοιχείο εμπίπτει σε στήλη καθοριζόμενη στο παρόν παράρτημα, πρέπει να προηγείται της αναγραφής του ο αριθμός της αντίστοιχης στήλης.

Στο χώρο αυτό μπορεί επίσης να αναγράφεται, με τη γραπτή επί τούτου συγκατάθεση του κατόχου, μνεία μη συνδεδεμένη με τη διαχείριση της άδειας οδήγησης ή με την οδική ασφάλεια· η προσθήκη της εν λόγω μνείας δεν επηρεάζει ουδόλως τη χρήση του υποδείγματος ως άδειας οδήγησης

β) επεξήγηση των αριθμημένων γραμμών οι οποίες εμφανίζονται στις σελίδες 1 και 2 της άδειας [τουλάχιστον των γραμμών

1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5, 10, 11 και 12].

Εάν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να διατυπώσει τα στοιχεία αυτά σε εθνική γλώσσα, μη συμπεριλαμβανόμενη μεταξύ των ακόλουθων γλωσσών: αγγλικά, γαλλικά, γερμανικά, δανικά, ελληνικά, εσθονικά, ισπανικά, ιταλικά, λετονικά, λιθουανικά, μαλτέζικα, ολλανδικά, ουγγρικά, πολωνικά, πορτογαλικά, σλοβακικά, σλοβένικα, σουηδικά, τσέχικα και φινλανδικά, καταρτίζει δίγλωσση άδεια οδήγησης, στην οποία χρησιμοποιείται μία από τις ανωτέρω γλώσσες, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος·

γ) πρέπει να προβλέπεται χώρος στο κοινοτικό υπόδειγμα άδειας, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να εισαχθεί, ενδεχομένως, μικροεπεξεργαστής ή άλλος αντίστοιχος μηχανογραφικός μηχανισμός.

30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/35

4. Ειδικές διατάξεις

α) Όταν ο κάτοχος άδειας οδήγησης την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν παράρτημα αποκτά κανονική διαμονή σε άλλο κράτος μέλος, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να αναγράψει στην άδεια τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη διαχείρισή της, υπό την επιφύλαξη ότι αναγράφει επίσης τα στοιχεία αυτά στις άδειες που εκδίδει και ότι υπάρχει, ο απαιτούμενος, για το σκοπό αυτό, χώρος.

β) Μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να προσθέτουν χρώματα ή σημάνσεις, όπως ραβδωτούς κωδικούς και εθνικά σύμβολα, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

Στα πλαίσια της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών, οι ραβδωτοί κωδικοί δεν μπορούν να περιέχουν άλλες πληροφορίες εκτός από αυτές που περιλαμβάνονται ήδη κατά αναγνώσιμο τρόπο στην άδεια οδήγησης ή είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης της άδειας.

L 403/36


EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Σελίδα 1 ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ [ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ]



PERMIS DE CONDUIRE














ÉTAT MEMBRE

6 PHOTO

1.
2.
3.
4a. 4c.
4b. (4d.)
5.
7.
(8.)

9.

Σελίδα 2 1. Επίθετο 2. Όνομα 3. Ημερομηνία και τόπος γέννησης 4α. Ημερομηνία έκδοσης της άδειας 4β. Διοικητική ημερομηνία λήξης 4γ. Εκδίδουσα αρχή 5. Αριθμός άδειας 8. Διεύθυνση 9. Κατηγορία (*) 10. Ημερομηνία έκδοσης κατηγορίας 11. Ημερομηνία λήξης κατηγορίας 12. Περιορισμοί

13.		9.	10.	11.	12.
(14)		A1 			
		A 			
		B1 			
		B 			
		C1 			
		C 			
		D1 			
		D 			
		BE 			
		C1E 			
		CE 			
		D1E 			
		DE 			




1. Nom 2. Prénom 3. Date et lieu de naissance 4a. Date de délivrance du permis de conduire 4b. Date d'expiration administrative 4c. Délivré par 5. Numéro de permis 8. Domicile 9. Catégorie 10. Date de délivrance par catégorie 11. Date d'expiration par catégorie 12. Restrictions


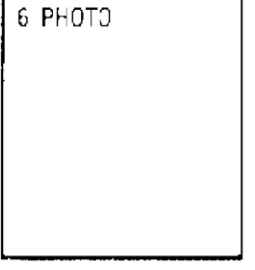
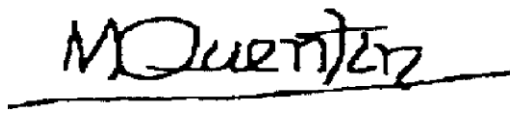
(*) Σημείωση: θα προστεθεί εικονόγραμμα και γραμμή για την κατηγορία AM.
Σημείωση: θα προστεθεί «A2» στο τμήμα για τις κατηγορίες μοτοσυκλετών.



ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

ΒΕΛΓΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ (ενημερωτικά)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
	1. Steven 2. Anne-Marie M.E. 3. 01.04.73 D-53170 Bann 4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent 4b. 30.06.06 5. DA 003 360 7.	
6. FOTO 	9. A B	

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE
	1. Quentin 2. Maria N.E. 3. 01.04.73 B-7000 Mons 4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle 4b. 30.06.06 5. DA 003 361 7.
6. PHOTO 	
9. A B	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

I. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι υποψήφιοι κάτοχοι άδειας οδήγησης διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και προσόντα και επιδεικνύουν την απαιτούμενη συμπεριφορά στην οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος. Οι εξετάσεις προς το σκοπό αυτό συνίστανται σε:

- θεωρητική εξέταση, και στη συνέχεια,
- εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς.

Οι όροι υπό τους οποίους διεξάγονται οι εξετάσεις αυτές καθορίζονται κατωτέρω.

A. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

1. Μορφή

Η μορφή εξέτασης που επιλέγεται εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος έχει τις απαιτούμενες γνώσεις των θεμάτων που αναφέρονται στα σημεία 2, 3 και 4.

Κάθε υποψήφιος οδηγός μίας κατηγορίας οχήματος, ο οποίος έχει περάσει τη θεωρητική εξέταση για άδεια διαφορετικής κατηγορίας, μπορεί να απαλλαγεί από τις κοινές διατάξεις που προβλέπονται στα σημεία 2, 3 και 4.

2. Περιεχόμενο της θεωρητικής εξέτασης για όλες τις κατηγορίες οχημάτων

2.1. Τίθενται ερωτήσεις για καθένα από τα σημεία που αναφέρονται στη συνέχεια, το περιεχόμενο και η μορφή των οποίων επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους:

2.1.1. νομικές διατάξεις οδικής κυκλοφορίας:

- ιδίως όσον αφορά τα οδικά σήματα, τη σήμανση και τη σηματοδότηση, την προτεραιότητα κυκλοφορίας και τα όρια ταχύτητας·

2.1.2. οδηγός:

- βαθμός ετοιμότητας και στάση απέναντι στους άλλους οδικούς χρήστες,
- αντίληψη, κρίση και λήψη απόφασης, ειδικότερα χρόνος αντίδρασης, καθώς και μεταβολές στην συμπεριφορά οδήγησης εξαιτίας της επίδρασης οινοπνευματωδών, ναρκωτικών και ιατρικών προϊόντων, διανοητική κατάσταση και κόπωση

2.1.3. οδό-
ς:

- οι πλέον σημαντικές αρχές για την τήρηση ασφαλούς απόστασης μεταξύ των οχημάτων, των αποστάσεων πέδησης και το κράτημα επί της οδού υπό ποικίλες καιρικές και οδικές συνθήκες,
- παράγοντες κινδύνου κατά την οδήγηση σχετιζόμενη με ποικίλες οδικές συνθήκες, ιδίως όπως αυτές αλλάζουν αναλόγως των καιρικών συνθηκών και του χρόνου εντός της ημέρας ή της νύκτας,
- χαρακτηριστικά των διαφόρων τύπων οδών και σχετικές απαιτήσεις σύμφωνα με τον νόμο

2.1.4. άλλοι χρήστες
οδού:

- ειδικοί παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενοι με την έλλειψη πείρας των άλλων χρηστών οδού και των πλέον ευάλωτων κατηγοριών χρηστών όπως είναι τα παιδιά, οι πεζοί, οι ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα,
- κίνδυνοι ενδεχόμενοι στην κίνηση και την οδήγηση διαφόρων τύπων οχημάτων και κίνδυνοι εξαιτίας των διαφορετικών πεδίων ορατότητας των οδηγών τους

2.1.5. γενικοί κανόνες και ρυθμίσεις και
άλλα θέματα:

- κανόνες σχετικά με τα διοικητικά έγγραφα που απαιτούνται για τη χρήση οχημάτων,
- γενικοί κανόνες που προδιαγράφουν πώς πρέπει να συμπεριφερθεί ο οδηγός σε περίπτωση ατυχήματος (τοποθέτηση προειδοποιητικών διατάξεων και ενεργοποίηση του συναγερμού) και τα μέτρα που μπορεί να λάβει για να συνδράμει, εφόσον χρειάζεται, τα θύματα τροχαίου ατυχήματος,
- παράγοντες ασφάλειας σχετικοί με το όχημα, το φορτίο και τα μεταφερόμενα άτομα

2.1.6. αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση
από το όχημα

2.1.7. μηχανολογικές πτυχές που αφορούν την οδική ασφάλεια: οι υποψήφιοι οδηγοί πρέπει να είναι ικανοί να ανιχνεύουν βλάβες, ιδίως στο σύστημα διεύθυνσης, ανάρτησης και πέδησης, τα ελαστικά, τους δείκτες φώτων και στο σύστημα διεύθυνσης, τους ανακλαστήρες, τα κάτοπτρα, τους εκτοξευτήρες ύδατος και τους υαλοκαθαριστήρες, το σύστημα εξάτμισης, τις ζώνες ασφαλείας και το ηχητικό όργανο



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/39

- 2.1.8. εξοπλισμός ασφαλείας του οχήματος και ιδίως χρήση των ζωνών ασφαλείας, των προσκεφάλων και του εξοπλισμού ασφαλείας των παιδιών
- 2.1.9. κανόνες που αφορούν τη χρήση του οχήματος ως προς το περιβάλλον (κατάλληλη χρήση των ηχητικών οργάνων, μετριοπαθής κατανάλωση καυσίμων, περιορισμός των ρυπογόνων εκπομπών, κ.λπ.).
3. Ειδικές διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες A1, A2 και A
 - 3.1. Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων σε ό,τι αφορά:
 - 3.1.1. τη χρήση προστατευτικών εφοδίων όπως είναι τα γάντια, οι μπότες, ο ρουχισμός και το κράνος
 - 3.1.2. ορατότητα των μοτοσικλετιστών για τους άλλους χρήστες των οδών
 - 3.1.3. παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενοι με τις διάφορες οδικές συνθήκες όπως αυτές ορίζονται ανωτέρω με ιδιαίτερη προσοχή στα ολισθηρά τμήματα όπως οι εσχάρες ομβρίων, η οδική σήμανση όπως οι διαγραμμίσεις και τα τόξα, οι τροχιές τραμ
 - 3.1.4. μηχανολογικές πτυχές που αφορούν την οδική ασφάλεια όπως ορίζεται ανωτέρω με ιδιαίτερη προσοχή στο διακόπτη στάσης εκτάκτου ανάγκης, τη στάθμη λαδιού και τον μάντα.
 4. Ειδικές διατάξεις για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E
 - 4.1. Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων σχετικά με:
 - 4.1.1. τους κανόνες των ωρών οδήγησης και του χρόνου ανάπαυσης, όπως ορίζονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (1)· χρήση της συσκευής ελέγχου όπως ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (2)·
 - 4.1.2. κανόνες σχετικά με το είδος της αντίστοιχης μεταφοράς: εμπορευμάτων ή επιβατών
 - 4.1.3. έγγραφα οχήματος και μεταφοράς που απαιτούνται για τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών
 - 4.1.4. τρόπος συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος γνώση των μέτρων που πρέπει να ληφθούν μετά από ατύχημα ή παρεμφερές συμβάν, όπου συμπεριλαμβάνονται τα μέτρα έκτακτης ανάγκης όπως η εκκένωση επιβατών και οι βασικές γνώσεις παροχής πρώτων βοηθειών
 - 4.1.5. προφυλάξεις κατά την αφαίρεση και αντικατάσταση τροχών
 - 4.1.6. κανόνες για τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων· κανόνες για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας
 - 4.1.7. παρεμπόδιση του πεδίου ορατότητας εξαιτίας των χαρακτηριστικών των οχημάτων
 - 4.1.8. ανάγνωση οδικού χάρτη, οδικού σχεδίου, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης

(προαιρετικά)·

- 4.1.9. παράγοντες ασφαλείας σχετιζόμενοι με τη φόρτωση του οχήματος: έλεγχος του φορτίου (στοιβασία και πρόσδεση), δυσχέρειες αναλόγως των διαφόρων ειδών φορτίου (π.χ. υγρά, αναρτημένα φορτία,...), φόρτωση και εκφόρτωση εμπο- ρευμάτων και χρήση του εξοπλισμού φόρτωσης (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·
- 4.1.10. ευθύνη του οδηγού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών· άνεση και ασφάλεια επιβατών· μεταφορά παιδιών αναγκαίοι έλεγχοι πριν την εκκίνηση· όλα τα είδη λεωφορείων πρέπει να αποτελούν μέρος της θεωρητικής εξέτασης (λεωφορεία δημοσίας χρήσεως και πούλμαν, λεωφορεία ειδικών διαστάσεων,...) (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).
- 4.2. Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων στις ακόλουθες πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες C, CE, D, και DE:

- 4.2.1. βασικές αρχές κατασκευής και λειτουργίας: κινητήρων εσωτερικής καύσης, υγρών (π.χ. λάδι κινητήρα, ψυκτικό υγρό, υγρό υαλοκαθαριστήρα), του συστήματος καυσίμων, του ηλεκτρικού συστήματος, του συστήματος ανάφλεξης, του συστήματος μετάδοσης της κίνησης (συμπλέκτης, κιβώτιο ταχυτήτων, κ.λπ.)·

(1) ΕΕ L 370, 31.12.1985, σ. 1. Κανονισμός που καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβου- λίου (ΕΕ L 102, 11.4.2006, σ. 1).

(2) ΕΕ L 370, 31.12.1985, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.



L 403/40

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

- 4.2.2. λίπανση και αντιψυκτική προστασία·
- 4.2.3. βασικές αρχές κατασκευής, τοποθέτησης, ορθής χρήσης και φροντίδας ελαστικών·
- 4.2.4. βασικές αρχές σχετικά με τα είδη, τη λειτουργία, τα κύρια μέρη, τη σύνδεση, τη χρήση και καθημερινή συντήρηση των εξαρτημάτων πέδησης και των χειριστηρίων ταχυτήτας·
- 4.2.5. βασικές αρχές σχετικά με τα είδη, τη λειτουργία, τα κύρια μέρη, τη σύνδεση, τη χρήση και καθημερινή συντήρηση των συστημάτων ζεύξης (μόνο για τις κατηγορίες CE, DE)·
- 4.2.6. μέθοδοι εντοπισμού των αιτιών μηχανικών βλαβών·
- 4.2.7. προληπτική συντήρηση οχημάτων και αναγκαίες μικροεπισκευές·
- 4.2.8. ευθύνη του οδηγού όσον αφορά την παραλαβή, μεταφορά και παράδοση εμπορευμάτων σύμφωνα με τους συμπεφωνη- μένους όρους (μόνο για τις κατηγορίες C, CE).

B. ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

5. Το όχημα και ο εξοπλισμός του

- 5.1. Η οδήγηση οχήματος με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης υπόκειται στην επιτυχή εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης.

Εφόσον ο υποψήφιος υποβάλλεται σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, καταγράφεται το γεγονός σε κάθε άδεια που θα εκδοθεί με βάση την εν λόγω εξέταση. Οι άδειες που φέρουν τη σχετική μνεία χρησιμοποιούνται μόνο για την οδήγηση οχημάτων με αυτόματη μετάδοση της κίνησης.

«Όχημα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης» νοείται το όχημα, στο οποίο οι σχέσεις μετάδοσης μεταξύ κινητήρα και τροχών μπορούν να αλλάξουν με τη χρήση μόνο του επιταχυντή ή των πεδών.

- 5.2. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις προσόντων και συμπεριφοράς είναι σύμφωνα με τα ελάχιστα κριτήρια που καθορίζονται κατωτέρω. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν διατάξεις με πιο αυστηρά κριτήρια ή να προσθέσουν και άλλα.

Κατηγορία
A1:

Μοτοσικλέτα της κατηγορίας A1 χωρίς πλευρικό κάνιστρο, ελάχιστου κυβισμού 120 cm³ που έχει δυνατότητα να αναπτύξει ταχύτητα τουλάχιστον 90 km/h

Κατηγορία
A2:

Μοτοσικλέτα χωρίς πλευρικό κάνιστρο, ελάχιστου κυλινδρισμού 400 cm³ ισχύος τουλάχιστον 25 kW

Κατηγορία
A:

Μοτοσικλέτα χωρίς πλευρικό κάνιστρο, ελάχιστου κυλινδρισμού 600 cm³ ισχύος τουλάχιστον 40 kW

Κατηγορία
B:

Τετράτροχο όχημα της κατηγορίας B ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 100 km/h.

Κατηγορία
BE:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας B και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 000 kg ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 100 km/h, το οποίο δεν εντάσσεται στην κατηγορία B· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του μηχανοκίνητου οχήματος· το κλειστό αμάξωμα μπορεί επίσης να είναι ελαφρώς στενότερο από το μηχανοκίνητο όχημα αρκεί η θέα προς τα όπισθεν να είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατοπτρών οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος· το ρυμουλκούμενο κατά την εξέταση έχει συνολική πραγματική μάζα, τουλάχιστον 800 kg.

Κατηγορία
B1:

Μηχανοκίνητο τετράτροχο ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα
τουλάχιστον 60 km/h·



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/41

Κατηγορία
C:

Όχημα της κατηγορίας C μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 12 000 kg, μήκους τουλάχιστον 8 m, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών, με κιβώτιο ταχυτήτων που έχει τουλάχιστον 8 εμπρόσθιες ταχύτητες και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85· το διαμέρισμα φορτίου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου· το όχημα κατά την δοκιμασία έχει συνολική πραγματική μάζα, τουλάχιστον 10 000 kg.

Κατηγορία
CE:

Είτε αρθρωτό όχημα, είτε συνδυασμός οχήματος δοκιμασίας στην κατηγορία C και ρυμουλκούμενου τουλάχιστον 7,5 m μήκους· τόσο το αρθρωτό όχημα όσο και ο συνδυασμός έχουν μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα τουλάχιστον 20 000 kg, μήκος τουλάχιστον 14 m και πλάτος τουλάχιστον 2,40 m, είναι δε ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h και είναι εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών, με κιβώτιο ταχυτήτων με 8 τουλάχιστον εμπρόσθιες ταχύτητες και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85· το διαμέρισμα φορτίου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου· τόσο το αρθρωτό όχημα όσο και ο συνδυασμός κατά τη δοκιμασία έχουν πραγματική συνολική μάζα, τουλάχιστον 15 000 kg.

Κατηγορία
C1:

Όχημα της κατηγορίας C1 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα τουλάχιστον 4 000 kg, μήκους τουλάχιστον 5 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85· το διαμέρισμα φορτίου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου.

Κατηγορία
C1E:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας C1 και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 250 kg· ο συνδυασμός έχει μήκος τουλάχιστον 8 m και είναι ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h το

διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου· το κλειστό αμάξωμα μπορεί επίσης να είναι ελαφρώς στενότερο από το θάλαμο, αρκεί η θέα προς τα όπισθεν να είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατόπτρων οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος· το ρυμουλκούμενο κατά τη δοκιμασία έχει πραγματική συνολική μάζα τουλάχιστον 800 kg.

Κατηγορία
α D:

Όχημα της κατηγορίας D μήκους τουλάχιστον 10 m, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m και ικανό να αναπτύσσει, ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Κατηγορία
DE:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας D και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 250 kg, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m, ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον 2 m πλάτος και 2 m ύψος· το ρυμουλκούμενο κατά τη δοκιμασία έχει πραγματική συνολική μάζα, τουλάχιστον 800 kg.

Κατηγορία
D1:

Όχημα της κατηγορίας D1 μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 4 000 kg με ελάχιστο μήκος 5 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Κατηγορία
D1E:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 250 kg και ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον 2 m πλάτος και 2 m ύψος· το όχημα κατά τη δοκιμασία έχει ελάχιστη συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 800 kg.



L 403/42

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

Τα οχήματα δοκιμασίας για τις κατηγορίες BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E τα οποία δεν είναι σύμφωνα με τα ελάχιστα ανωτέρω κριτήρια αλλά ήταν εν χρήσει την ημέρα έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας ή πριν την έναρξη ισχύος της, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για μία περίοδο που δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη μετά την εν λόγω ημερομηνία. Οι απαιτήσεις που περιέχονται στο παράρτημα, σχετικά με το φορτίο που μεταφέρεται από αυτά τα οχήματα, εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, το αργότερο μέσα σε δέκα χρόνια από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2000/56/ΕΟΚ της Επιτροπής (1).

6. Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες A1, A2 και A

6.1. Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια

Οι υποψήφιοι πρέπει να αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται για να οδηγούν με ασφάλεια εκπληρώνοντας τις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.1.1. τοποθέτηση προστατευτικών εφοδίων, όπως γάντια, μπότες, ρουχισμός και κράνος·

6.1.2. διενέργεια δειγματοληπτικού ελέγχου της κατάστασης των ελαστικών, των πεδών του συστήματος διεύθυνσης, του διακόπτη στάθμευσης έκτακτης ανάγκης (εφόσον μπορεί να χρησιμοποιηθεί), του μάντα, της στάθμης λαδιού, των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και του ηχητικού οργάνου.

6.2. Δοκιμασία ειδικών ελιγμών που αφορούν την οδική ασφάλεια:

6.2.1. εκκίνηση, ακινητοποίηση και κίνηση της μοτοσικλέτας χωρίς τη βοήθεια του κινητήρα με βάδισμα δίπλα στο όχημα·

6.2.2. στάθμευση της μοτοσικλέτας στο πόδι της·

6.2.3. πρέπει να εκτελούνται με αργή ταχύτητα τουλάχιστον δύο ελιγμοί, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται και ο ελιγμός τύπου slalom· με τον τρόπο αυτό πρέπει να δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της ικανότητας χειρισμού του συμπλέκτη σε συνδυασμό με την πέδηση, την ισορροπία, την κατεύθυνση ορατότητας και τη θέση της μοτοσικλέτας και τη θέση των ποδιών στα υποπόδια·

6.2.4. πρέπει να εκτελούνται με μεγαλύτερη ταχύτητα τουλάχιστον δύο ελιγμοί, από τους οποίους ένας με τη δεύτερη ή τρίτη ταχύτητα, τουλάχιστον 30 km/h και ένας με αποφυγή εμποδίου με ελάχιστη ταχύτητα 50 km/h· με τον τρόπο αυτό πρέπει να δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της θέσης του οδηγού επί της μοτοσικλέτας, της κατεύθυνσης του βλέμματος, της ισορροπίας, της τεχνικής διεύθυνσης και της τεχνικής αλλαγής των ταχυτήτων·

6.2.5. πέδηση: εκτελούνται τουλάχιστον δύο ασκήσεις πέδησης στις οποίες περιλαμβάνεται η πέδηση εκτάκτου ανάγκης με ελάχιστη ταχύτητα 50 km/h· με τον τρόπο αυτό πρέπει να δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της ικανότητας χειρισμού της εμπρόσθιας και πίσω πέδης, της κατεύθυνσης του βλέμματος και της θέσης του οδηγού επί της μοτοσικλέτας.

Οι ειδικοί ελιγμοί των σημείων 6.2.3 έως 6.2.5 τίθενται σε εφαρμογή τουλάχιστον πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2000/56/ΕΟΚ.

6.3. Συμπεριφορά κατά την κυκλοφορία

Οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτελούν όλες τις ενέργειες που ακολουθούν υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

6.3.1. εκκίνηση: από θέση στάθμευσης, μετά από στάση κατά την κυκλοφορία, κατά την έξοδο από δευτερεύοντα δρόμο·

6.3.2. οδήγηση σε ευθεία οδό· συμπεριφορά απέναντι στα οχήματα του αντίθετου ρεύματος, ακόμη και σε περιορισμένο χώρο·

- 6.3.3. οδήγηση επί καμπύλης οδού·
- 6.3.4. διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·
- 6.3.5. αλλαγή διεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή, αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·
- 6.3.6. προσέγγιση/έξοδος από αυτοκινητοδρόμους ή παρεμφερείς δρόμους (εφόσον υπάρχουν): είσοδος από την λωρίδα επιτά- χυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·
- 6.3.7. προσπέρασμα/διέλευση: προσπέρασμα άλλων οχημάτων (εφόσον είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένων αυτοκινήτων· άφεση προσπεράσματος από άλλα αυτοκίνητα (εφόσον επιτρέπεται)·
- 6.3.8. ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι, διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια·
-
- 6.3.9. αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα.

(¹) Οδηγία 2000/56/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Σεπτεμβρίου 2000, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 237, 21.9.2000, σ. 45).



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/43

7. Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες B, B1 και BE
- 7.1. Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια
- Οι υποψήφιοι αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται για να οδηγήσουν ασφαλώς εκπληρώνοντας τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 7.1.1. προσαρμογή του καθίσματος εφόσον χρειάζεται για την επίτευξη ορθής θέσης καθημένου·
- 7.1.2. προσαρμογή κατόπτρων, τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας και προσκεφάλων εφόσον υπάρχουν·
- 7.1.3. έλεγχος ορθής ασφάλισης των θυρών·
- 7.1.4. διενέργεια δειγματοληπτικού ελέγχου της κατάστασης των ελαστικών, του συστήματος διεύθυνσης και πέδησης, των υγρών (π.χ. λάδι κινητήρα, ψυκτικού, υγρού υαλοκαθαριστήρα), των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών διεύθυνσης και των ηχητικών οργάνων·
- 7.1.5. έλεγχος των παραγόντων ασφαλείας που συνδέονται με την φόρτωση του οχήματος: αμάξωμα, ελάσματα, θύρες του διαμερίσματος φορτίου, μανδάλωση του θαλάμου, τρόπος φόρτωσης στερέωση φορτίου (κατηγορία B+E μόνο)·
- 7.1.6. έλεγχος του μηχανισμού ζεύξης και της πέδης και των ηλεκτρολογικών συνδέσεων (κατηγορία BE μόνο).
- 7.2. Κατηγορίες B και B1: δοκιμασία ειδικών ελιγμών για την οδική ασφάλεια

Ελέγχεται μία επιλογή από τους ελιγμούς που ακολουθούν (τουλάχιστον δύο ελιγμοί για τα τέσσερα σημεία, συμπεριλαμβανομένου ενός με οπισθοπορεία):

- 7.2.1. οπισθοπορεία σε ευθεία γραμμή ή οπισθοπορεία με στροφή δεξιά ή αριστερά διατηρούμενης ταυτόχρονα της ορθής λωρίδας κυκλοφορίας;
 - 7.2.2. στροφή του οχήματος για να έλθει κατά μέτωπο προς το αντίθετο ρεύμα, με χρήση των εμπρός και όπισθεν ταχυτήτων;
 - 7.2.3. στάθμευση του οχήματος και εγκατάλειψη του χώρου στάθμευσης (παράλληλα, πλάγια ή δεξιά, εμπρός ή όπισθεν, σε επίπεδο χώρο, σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια);
 - 7.2.4. κατάλληλη πέδηση μπροστά από σήμα stop· η εκτέλεση πάντως ακινητοποίησης έκτακτης ανάγκης είναι προαιρετική.
- 7.3. Κατηγορία ΒΕ: δοκιμασία ειδικών ελιγμών για την οδική ασφάλεια:
- 7.3.1. αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από μηχανοκίνητο όχημα και επανασύνδεσή του με αυτό· ο ελιγμός αυτός αρχίζει με το όχημα παρακείμενο στο ρυμουλκούμενο (για παράδειγμα όχι στην ίδια ευθεία) έτσι ώστε να αξιολογείται η ικανότητα του οδηγού να ευθυγραμμίζει με ασφάλεια το ρυμουλκώ και το ρυμουλκούμενο όπως και η ικανότητά του να αποσυνδέει και να επανασυνδέει το όχημα από/στο ρυμουλκούμενο;
 - 7.3.2. οπισθοπορεία σε καμπύλη, η γραμμή της οποίας επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών;
 - 7.3.3. Ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση.
- 7.4. Συμπεριφορά στην κυκλοφορία
- Οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτελέσουν όλες τις ενέργειες που ακολουθούν υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:
- 7.4.1. εκκίνηση: από χώρο στάθμευσης, μετά από στάση στην κυκλοφορία, κατά την έξοδο από δευτερεύοντα δρόμο;
 - 7.4.2. οδήγηση σε ευθεία οδό· συμπεριφορά προς τα οχήματα του αντιθέτου ρεύματος, ακόμη και σε περιορισμένο χώρο;
 - 7.4.3. οδήγηση σε καμπύλη;
 - 7.4.4. διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους;
 - 7.4.5. αλλαγή κατεύθυνσης: στροφή αριστερά και δεξιά· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας;
 - 7.4.6. είσοδος σε αυτοκινητόδρομο ή παρεμφερή δρόμο (εφόσον υπάρχει)/έξοδος από αυτόν: είσοδος από τη λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης;
 - 7.4.7. προσπέρασμα/διέλευση: προσπέρασμα άλλων οχημάτων του αυτού ρεύματος (κατά το δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα· προσπέρασμα του οδηγούμενου αυτοκινήτου από άλλα αυτοκίνητα της κυκλοφορίας (κατά περίπτωση);
 - 7.4.8. ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδος κυκλικός κόμβος, ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών· οδήγηση σε επιμήκη ανωφέρεια/κατωφέρεια·

7.4.9. λήψη των αναγκαίων προφυλάξεων κατά την αποβίβαση από το όχημα.

8. Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E
- 8.1. Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια
- Οι υποψήφιοι οφείλουν να αποδείξουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται να οδηγήσουν με ασφάλεια ικανοποιώντας τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 8.1.1. προσαρμογή του καθίσματος για να επιτευχθεί η ορθή θέση καθήμενου·
- 8.1.2. προσαρμογή κατόπτρων, τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας·
- 8.1.3. εκτέλεση δειγματοληπτικών ελέγχων της κατάστασης των ελαστικών, του συστήματος διεύθυνσης και πέδησης, των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και του ηχητικού οργάνου·
- 8.1.4. έλεγχος του σερβομηχανισμού των συστημάτων πέδησης προσαρμογή προσκεφάλων εφόσον υπάρχουν· και μετάδοσης της κίνησης· έλεγχος της κατάστασης των τροχών, των κοχλιών, των λασπωτήρων, του εμπρόσθιου υαλοπίνακα, των παραθύρων και των υαλοκαθαριστήρων, των υγρών (π.χ. λάδι μηχανής ψυκτικό, υγρό υαλοκαθαριστήρων)· έλεγχος και χρήση των χειριστηρίων, καθώς και της συσκευής ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85·
- 8.1.5. έλεγχος της πίεσης του αέρα, των δεξαμενών αέρα και της ανάρτησης·
- 8.1.6. έλεγχος των παραγόντων ασφαλείας που συνδέονται με τη φόρτωση του οχήματος: αμάξωμα, ελάσματα, θύρες διαμερίσματος φορτίου, μηχανισμός φόρτωσης (αν υπάρχει), ασφάλιση του θαλάμου (εάν υπάρχει), τρόπος φόρτωση, στερέωση φορτίου (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·
- 8.1.7. έλεγχος του μηχανισμού ζεύξης και της πέδης και των ηλεκτρολογικών συνδέσεων (κατηγορίες CE, C1E, DE, D1E μόνο)
- 8.1.8. ικανότητα λήψης ειδικών μέτρων ασφαλείας στο αυτοκίνητο· έλεγχος αμαξώματος, θυρών, εξόδων κινδύνου, εξοπλισμού πρώτων βοηθειών, πυροσβεστήρων και άλλων εξοπλισμών ασφαλείας (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο)·
- 8.1.9. ανάγνωση οδικού χάρτη (προαιρετική).
- 8.2. Δοκιμασία ειδικών ελιγμών για την οδική ασφάλεια:
- 8.2.1. αποσύνδεση ρυμουλκούμενου ή ημρυμουλκούμενου από μηχανοκίνητο όχημα και επανασύνδεσή του με αυτό· ο ελιγμός πρέπει να αρχίζει με το όχημα παρακείμενο στο ρυμουλκούμενό του (για παράδειγμα όχι στην ίδια ευθεία) έτσι ώστε να αξιολογείται η ικανότητα του οδηγού να ευθυγραμμίζει με ασφάλεια το ρυμουλκώ και το ρυμουλκούμενο όπως και ικανότητά του να αποσυνδέει και να επανασυνδέει το όχημα από/στο ρυμουλκούμενο (κατηγορίες CE, C1E, DE, D1E μόνο)·
- 8.2.2. οπισθοπορεία σε καμπύλη, η γραμμή της οποίας επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών·
- 8.2.3. ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση σε κεκλιμένο επίπεδο/εξέδρα ή παρόμοια εγκατάσταση (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·
- 8.2.4. στάθμευση για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών λεωφορείου (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).
- 8.3. Συμπεριφορά κατά την κυκλοφορία
- Οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτελούν τις ακόλουθες ενέργειες υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:
- 8.3.1. εκκίνηση: από χώρο στάθμευσης, μετά από στάση κατά την κυκλοφορία κατά την έξοδο από δευτερεύοντα δρόμο·
- 8.3.2. συμπεριφορά προς τα οχήματα του αντιθέτου ρεύματος, ακόμη και σε περιορισμένο χώρο·
- 8.3.3. οδήγηση σε καμπύλη·

- 8.3.4. διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·
- 8.3.5. αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·
- 8.3.6. είσοδος/έξοδος από αυτοκινητόδρομο ή παρεμφερή δρόμο (εφόσον υπάρχει): είσοδος από τη λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·
- 8.3.7. προσπέρασμα/διέλευση: προσπέρασμα άλλων αυτοκινήτων (κατά το δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα προσπέρασμα του οδηγούμενου αυτοκινήτου από άλλα αυτοκίνητα (κατά περίπτωση)·



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/45

- 8.3.8. ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικόι κόμβοι, ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, στάσεις τραμ/λεωφορείων, διαβάσεις πεζών, οδήγηση σε επιμήκη ανωφέρεια/κατωφέρεια·
- 8.3.9. λήψη των αναγκαίων προφυλάξεων κατά την αποβίβαση από το όχημα.

9. Βαθμολόγηση της εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς

- 9.1. Για κάθε μία από τις προαναφερθείσες καταστάσεις οδήγησης, η αξιολόγηση πρέπει να αντανακλά το βαθμό άνεσης με τον οποίο ο υποψήφιος χειρίζεται τα χειριστήρια του οχήματος και την ικανότητα που επέδειξε κατά την οδήγηση στην κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια. Ο εξεταστής οφείλει να αισθάνεται ασφαλής καθόλη τη διάρκεια της δοκιμασίας. Τα σφάλματα οδήγησης ή η επικίνδυνη συμπεριφορά που θέτει αμέσως σε κίνδυνο την ασφάλεια του οχήματος εξέτασης, τους επιβάτες του ή άλλους χρήστες της οδού πρέπει να κυρώνονται με αποτυχία του εξεταζομένου, είτε πρέπει είτε δεν πρέπει να παρέμβει ο εξεταστής ή ο συνοδός. Παρόλα αυτά, ο εξεταστής είναι ελεύθερος να αποφασίσει κατά πόσον η εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς πρέπει να ολοκληρωθεί ή όχι.

Οι εξεταστές οφείλουν να είναι εκπαιδευμένοι ούτως ώστε να αξιολογούν ορθά την ικανότητα ασφαλούς οδήγησης των υποψηφίων. Το έργο των εξεταστών πρέπει να παρακολουθείται και να επιτηρείται, από φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης των σφαλμάτων σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζει το παρόν παράρτημα.

- 9.2. Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης, οι εξεταστές οφείλουν να προσέχουν ιδιαίτερα εάν ο υποψήφιος επιδεικνύει αμυντική και κοινωνική συμπεριφορά οδήγησης. Η συμπεριφορά αυτή πρέπει να αντανακλάται σε όλον τον τρόπο οδήγησης και ο εξεταστής οφείλει να λαμβάνει υπόψη τη γενική εικόνα του υποψηφίου. Στην εικόνα αυτή περιλαμβάνεται η προσαρμοσμένη και αποφασιστική (ασφαλής) οδήγηση, λαμβανομένων υπόψη των οδικών και καιρικών συνθηκών, της υπόλοιπης κυκλοφορίας, των συμφερόντων των υπόλοιπων χρηστών της οδού (ιδιαίτερα των πλέον ευάλωτων) και της πρόβλεψης των κινήσεων.

- 9.3. Ο εξεταστής εξετάζει επίσης κατά πόσον ο υποψήφιος:

- 9.3.1. έχει υπό τον έλεγχό του το όχημα, λαμβάνοντας υπόψη: την ορθή χρήση των ζωνών ασφαλείας, των κατόπτρων, του προσκεφάλου, του καθίσματος· την ορθή χρήση των φώτων και του υπόλοιπου εξοπλισμού· την ορθή χρήση του συμπλέκτη, του κιβωτίου ταχυτήτων, του επιταχυντή, του συστήματος πέδησης (καθώς και του τρίτου συστήματος πέδησης εφόσον υπάρχει), του συστήματος διεύθυνσης· εάν έχει υπό τον έλεγχό του το όχημα υπό

διαφορετικές περι-στάσεις, σε διαφορετικές ταχύτητες: το σταθερό κράτημα επί της οδού: το βάρος και τις διαστάσεις και τα χαρακτηρι-στικά του οχήματος: το βάρος και τον τύπο φορτίου (κατηγορίες BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E μόνο): την άνεση των επιβατών (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο) (χωρίς μεγάλη επιτάχυνση, ήρεμη οδήγηση και χωρίς απότομη πέδηση):

- 9.3.2. οδηγεί οικονομικά και φιλικά προς το περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη την κατανάλωση ανά λεπτό, την αλλαγή ταχυ-τήτων, την πέδηση και την επιτάχυνση (κατηγορίες BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E μόνο):
- 9.3.3. παρατήρηση: σφαιρική παρατήρηση: ορθή χρήση των κατόπτρων: ορατότητα σε μεγάλη, μεσαία και μικρή απόσταση:
- 9.3.4. προτεραιότητα/παραχώρηση προτεραιότητας: προτεραιότητα σε διασταυρώσεις, διαβάσεις και κόμβους: παραχώρηση προτεραιότητας σε άλλες περιπτώσεις (π.χ. αλλαγή κατεύθυνσης, αλλαγή λωρίδας, ειδικοί ελιγμοί):
- 9.3.5. ορθή θέση επί της οδού: ορθή θέση επί της οδού, στις λωρίδες, στους κυκλικούς ισόπεδους κόμβους, σε καμπύλες, κατάλληλη για τον τύπο και τα χαρακτηριστικά του οχήματος προετοιμασία κατάληψης της ορθής θέσης επί της οδού:
- 9.3.6. απόσταση ασφαλείας: κατάλληλη απόσταση από το προπορευόμενο και το επόμενο αυτοκίνητο κατάλληλη απόσταση από άλλους χρήστες της οδού:
- 9.3.7. ταχύτητα: χωρίς υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας: προσαρμογή της ταχύτητας στις καιρικές/κυκλοφο-ριακές συνθήκες και εφόσον χρειάζεται στα εθνικά όρια ταχύτητας: οδήγηση με ταχύτητα που επιτρέπει την ακινητο-ποίηση του οχήματος σε απόσταση ορατή και ελεύθερη εμποδίων: προσαρμογή της ταχύτητας στη γενική ταχύτητα του ίδιου τύπου χρηστών της οδού:
- 9.3.8. φώτα κυκλοφορίας, οδική σήμανση και λοιπές συνθήκες: αντιδρώντας ορθά στα φώτα κυκλοφορίας: υπακούοντας στις ενδείξεις των τροχονόμων: ενεργώντας σωστά στη σηματοδότηση (απαγορευτικά ή υποχρεωτικά σήματα): τήρηση της οδικής σήμανσης:
- 9.3.9. σηματοδότηση: εάν ο υπονήφιος σηματοδοτεί όταν χρειάζεται, ορθά και έγκαιρα: εάν δείχνει την αλλαγή κατεύθυνσης ορθά: εάν λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα όσον αφορά όλα τα σήματα που προέρχονται από άλλους χρήστες της οδού:
- 9.3.10. πέδηση και ακινητοποίηση: έγκαιρη επιβράδυνση, πέδηση ή ακινητοποίηση σύμφωνα με τις περιστάσεις: πρόβλεψη των κινήσεων: χρήση των διαφόρων συστημάτων πέδησης (μόνο για τις κατηγορίες C, CE, D, DE): χρήση των συστημάτων μείωσης της ταχύτητας, άλλων εκτός των πεδών (μόνο για τις κατηγορίες C, CE, D, DE).



L 403/46

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

10. Διάρκεια της εξέτασης

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανυόμενη απόσταση πρέπει να επαρκούν για να αξιολογηθούν τα προσόντα και η συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζει η παράγραφος Β του

παρόντος παραρτήματος. Σε καμία περίπτωση η διάρκεια της δοκιμασίας οδήγησης επί της οδού δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 25 λεπτών για τις κατηγορίες A, A1, A2 B, B1 και BE και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες. Στον χρόνο αυτό δεν περιλαμβάνεται η υποδοχή του υποψηφίου, η προετοιμασία του οχήματος, ο τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια, οι ειδικοί ελιγμοί και η αναγγελία του αποτελέσματος της πρακτικής εξέτασης.

11. Τόπος της εξέτασης

Η δοκιμασία για την αξιολόγηση των ειδικών ελιγμών μπορεί να πραγματοποιηθεί σε ειδικό γήπεδο εξέτασης. Εφόσον πρακτικά είναι δυνατόν, η δοκιμασία για την αξιολόγηση της συμπεριφοράς σε κατάσταση κυκλοφορίας πρέπει να διενεργείται σε δρόμους εκτός δομημένων περιοχών, σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιους), καθώς και σε όλων των ειδών τις αστικές οδούς (περιοχές κατοικίας, περιοχές όπου επιτρέπεται η ταχύτητα από 30 έως 50 km/h, αστικούς άξονες ταχείας κυκλοφορίας), οι οποίοι πρέπει να αντιπροσωπεύουν τους διαφόρους τύπους δυσκολίας που ενδέχεται να συναντήσουν οι οδηγοί. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να διενεργείται η δοκιμασία υπό ποικίλες συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης επί της οδού πρέπει να χρησιμοποιείται κατά το βέλτιστο τρόπο ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις περιοχές κυκλοφορίας που μπορεί να συναντήσει, με ιδιαίτερη έμφαση στη μεταβολή των συνθηκών μεταξύ αυτών των περιοχών.

II. ΓΝΩΣΕΙΣ, ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι οδηγοί όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων οφείλουν ανά πάσα στιγμή να διαθέτουν τις γνώσεις, τα προσόντα και τη συμπεριφορά που περιγράφεται στα σημεία 1 έως 9, προκειμένου να:

- αναγνωρίζουν τους κυκλοφοριακούς κινδύνους και να εκτιμούν τη σοβαρότητά τους,
- να έχουν επαρκή έλεγχο του αυτοκινήτου τους ώστε να μην δημιουργούν επικίνδυνες καταστάσεις και να μην αντιδρούν ακατάλληλα σε περίπτωση επικίνδυνης κατάστασης,
- να συμμορφώνονται προς τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, και ιδίως εκείνους που αφορούν την αποφυγή οδικών ατυχημάτων και τη διατήρηση της κυκλοφοριακής ροής,
- να ανιχνεύουν τυχόν πρωτίστης σημασίας τεχνικές βλάβες του οχήματός τους, ιδίως εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, και να τις επισκευάζουν με κατάλληλο τρόπο,
- να λαμβάνουν υπόψη όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν τη συμπεριφορά οδήγησης (π.χ. κατανάλωση οιοπνεύματος, κόπωση, κακή όραση, κ.λπ.) έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιήσουν όλες τις σωματικές και διανοητικές τους ικανότητες που χρειάζονται για την ασφαλή οδήγηση,
- να συνεπικουρούν την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, και ιδίως των πλέον αδύναμων και των πλέον εκτεθειμένων επιδεικνύοντας τον δέοντα σεβασμό προς τους άλλους.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι οδηγοί που έχουν απωλέσει τις γνώσεις, τα προσόντα και τη συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζουν τα σημεία 1 έως 9 ανωτέρω να μπορέσουν να ανακτήσουν τις εν λόγω γνώσεις και προσόντα και να εξακολουθήσουν να επιδεικνύουν τη συμπεριφορά που απαιτείται για την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος.



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/47

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙ-ΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΟΡΙΣΜΟΙ

1. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, οι οδηγοί κατατάσσονται σε δύο ομάδες:
 - 1.1. Ομάδα 1

οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2 AM
B, B1 και BE,
 - 1.2. Ομάδα 2

οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE
και D1 και D1E.
 - 1.3. Η εθνική νομοθεσία μπορεί να περιλαμβάνει διατάξεις για την εφαρμογή των διατάξεων που προβλέπει το παρόν παράρτημα για τους οδηγούς της ομάδας 2 στους οδηγούς οχημάτων που υπάγονται στην κατηγορία B και χρησιμοποιούν την άδεια οδήγησης τους για επαγγελματικούς σκοπούς (ταξί, ασθενοφόρα κ.λπ.).
2. Κατ' αναλογία, οι υποψήφιοι για τη χορήγηση ή την ανανέωση μιας άδειας οδήγησης κατατάσσονται στην ομάδα στην οποία θα ανήκουν μετά τη χορήγηση ή την ανανέωση της άδειας.

ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

3. Ομάδα 1

Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση, εάν κατά τη διεκπεραίωση των απαιτούμενων διατυπώσεων ή κατά τη διάρκεια των δοκιμασιών στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται για την απόκτηση άδειας, διαφανεί ότι παρουσιάζουν μία ή περισσότερες από τις ανικανότητες που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα.
4. Ομάδα 2

Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση πριν από την αρχική χορήγηση άδειας και στη συνέχεια, οι οδηγοί ελέγχονται δυνάμει του ισχύοντος εθνικού συστήματος στο κράτος μέλος της κανονικής διαμονής στα πλαίσια κάθε ανανέωσης της άδειας οδήγησης.
5. Κατά τη χορήγηση ή για κάθε μεταγενέστερη ανανέωση μιας άδειας οδήγησης, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την τήρηση αυστηρότερων κανόνων από αυτούς που προβλέπει το παρόν παράρτημα.

ΟΡΑΣΗ

6. Κάθε υποψήφιος για την απόκτηση άδειας οδήγησης οφείλει να υποβάλλεται στις κατάλληλες εξετάσεις ώστε να εξασφαλί- ζεται ότι η όρασή του έχει την οξύτητα που απαιτείται για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Σε περίπτωση αμφιβο- λιών όσον αφορά την επάρκεια της όρασής του, ο υποψήφιος πρέπει να εξετάζεται από την αρμόδια ιατρική αρχή. Κατά την εξέταση αυτή, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην οξύτητα της όρασης, το οπτικό πεδίο, την όραση υπό ατελή φωτισμό και τις προϊούσες οφθαλμικές ασθένειες.

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, οι ενδοφθάλμιοι φακοί δεν θεωρούνται

διορθωτικοί φακοί. Ομάδα 1

- 6.1. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης πρέπει να έχει διοφθαλμική οξύτητα όρασης, με οπτική διόρθωση εφόσον χρειάζεται, τουλάχιστον 0,5 με την ταυτόχρονη χρησιμοποίηση και των δύο οφθαλμών. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται εφόσον προκύπτει από την ιατρική εξέταση ότι το οπτικό πεδίο είναι μικρότερο των 120° σε οριζόντιο επίπεδο, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων που δικαιολογούνται δεόντως από ευνοϊκή ιατρική γνωμάτευση και θετική πρακτική δοκιμασία, ή ότι ο ενδιαφερόμενος πάσχει από κάποια άλλη πάθηση της όρασης που μπορεί να υπονομεύσει την ασφάλεια της οδήγησής του. Εφόσον εντοπισθεί ή δηλωθεί μια προϊούσα οφθαλμική πάθηση, η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται, υπό την προϋπόθεση περιοδικής εξέτασης που πραγμα- τοποιείται από μία αρμόδια ιατρική αρχή.
- 6.2. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης που πάσχει από λειτουργική ολική απώλεια της όρασης από τον ένα οφθαλμό, ή που χρησιμοποιεί μόνο έναν οφθαλμό, λόγω χάριν σε περίπτωση διπλωπίας, πρέπει να έχει οξύτητα όρασης τουλάχιστον 0,6, με οπτική διόρθωση, εφόσον χρειάζεται. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να βεβαιώνει ότι αυτή η κατάσταση μονόφθαλμης όρασης προϋπάρχει από αρκετό χρόνο ώστε ο ενδιαφερόμενος να έχει προσαρμοστεί σ' αυτή και ότι το οπτικό πεδίο του οφθαλμού αυτού είναι φυσιολογικό.



L 403/48

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

Ομάδα 2

- 6.3. Κάθε υποψήφιος για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης πρέπει να έχει οξύτητα όρασης και από τους δύο οφθαλμούς, με οπτική διόρθωση εφόσον χρειάζεται, τουλάχιστον 0,8 για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση και τουλάχιστον 0,5 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση. Στην περίπτωση που οι τιμές 0,8 και 0,5 επιτυγχάνονται με τη βοήθεια οπτικής διόρθωσης, πρέπει η μη διορθωμένη οξύτητα του καθενός των δύο οφθαλμών να φθάνει το 0,05, ή η διόρθωση της ελάχιστης απαιτούμενης οξύτητας (0,8 και 0,5) να επιτυγχάνεται με τη βοήθεια ομματουαλίων των οποίων η ισχύς δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 8 διοπτρίες περίπου, ή με την βοήθεια φακών επαφής (μη διορθωμένη όραση = 0,05). Η διόρθωση πρέπει να είναι καλώς ανεκτή. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στην περίπτωση που ο υποψήφιος ή ο οδηγός δεν έχει φυσιολογικό διοφθαλμικό οπτικό πεδίο ή πάσχει από διπλωπία.

ΑΚΟΗ

7. Η άδεια οδήγησης χορηγείται ή ανανεώνεται σε κάθε υποψήφιο ή οδηγό της ομάδας 2, υπό την επιφύλαξη γνωμοδότησης των αρμόδιων ιατρικών αρχών· κατά τις ιατρικές εξετάσεις πρέπει να λαμβάνονται ιδίως υπόψη οι δυνατότητες αντιστά- μησης.

ΑΤΟΜΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

8. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται σε υποψηφίους ή οδηγούς που πάσχουν από πάθηση ή ανωμαλία του κινητικού συστήματος η οποία καθιστά επικίνδυνη την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος.

Ομάδα 1

- 8.1. Μετά από γνωμάτευση αρμόδιας ιατρικής αρχής είναι δυνατό να χορηγείται, εφόσον είναι σκόπιμο, άδεια οδήγησης με περιοριστικούς όρους, σε οποιοδήποτε υποψήφιο ή οδηγό που μειονεκτεί σωματικά. Η γνωμάτευση αυτή πρέπει να στηρίζεται σε ιατρική αξιολόγηση της εν λόγω πάθησης ή ανωμαλίας και, εφόσον χρειάζεται, σε πρακτική δοκιμασία, πρέπει δε να συνοδεύεται από την ένδειξη του τύπου της διάταξης με την οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο το όχημα καθώς και του κατά πόσον ο ενδιαφερόμενος οφείλει να φέρει ορθοπεδική συσκευή, στο μέτρο που ο έλεγχος της ικανότητας και της συμπεριφοράς αποδεικνύει ότι, με τα μέσα αυτά, η οδήγηση δεν είναι επικίνδυνη.
- 8.2. Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται στους υποψηφίους που πάσχουν από προϊούσα πάθηση, υπό την προϋπόθεση ότι υποβάλλονται σε περιοδικές εξετάσεις προκειμένου να ελέγχεται η ικανότητά τους να οδηγούν το όχημά τους με ασφάλεια.

Εφόσον η αναπηρία είναι στατική, η άδεια οδήγησης είναι δυνατόν να χορηγείται ή να ανανεώνεται χωρίς να επιβάλλεται τακτική ιατρική εξέταση.

Ομάδα 2

- 8.3. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.

ΚΑΡΔΙΑΓΓΕΙΑΚΕΣ ΠΑΘΗΣΕΙΣ

9. Οι παθήσεις που μπορούν να εκθέσουν τους υποψηφίους ή τους οδηγούς για τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης σε αιφνίδια ανεπάρκεια του καρδιαγγειακού συστήματός τους η οποία θα μπορούσε να προκαλέσει αιφνίδια αλλοίωση των εγκεφαλικών λειτουργιών, συνιστούν κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

Ομάδα 1

- 9.1. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους που πάσχουν από σοβαρές διαταραχές του καρδιακού ρυθμού.
- 9.2. Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή οδηγούς που φέρουν συσκευή διέγερσης της καρδιακής λειτουργίας, υπό την επιφύλαξη έγκυρης ιατρικής γνωμάτευσης και τακτικού ιατρικού ελέγχου.
- 9.3. Η χορήγηση ή η ανανέωση μιας άδειας οδήγησης στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από ανωμαλίες της αρτηριακής πίεσης πρέπει να αντιμετωπίζεται σε συνάρτηση με τα υπόλοιπα στοιχεία της εξέτασης, τις ενδεχόμενες σχετικές επιπλοκές και τον κίνδυνο που ενδέχεται να συνιστούν για την ασφάλεια της κυκλοφορίας.
- 9.4. Κατά κανόνα, η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από στηθάγχη αναπαύσεως ή κινήσεως. Η χορήγηση ή η ανανέωση άδειας οδήγησης στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που έχουν στο ιστορικό τους έμφραγμα του μυοκαρδίου υπόκειται σε έγκυρη ιατρική γνωμάτευση και, εφόσον χρειάζεται, σε τακτικό ιατρικό έλεγχο.

30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/49

Ομάδα 2

- 9.5. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.

ΣΑΚΧΑΡΩΔΗΣ ΔΙΑΒΗΤΗΣ

10. Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από σακχα- ρώδη διαβήτη, υπό την προϋπόθεση έγκυρης ιατρικής γνωμάτευσης και κατάλληλου για κάθε περίπτωση τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Ομάδα 2

- 10.1. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που υπάγονται στην ομάδα αυτή και πάσχουν από σακχαρώδη διαβήτη που απαιτεί θεραπεία με ινσουλίνη, εκτός πολύ εξαιρετικών περι- πτώσεων, δεόντως αιτιολογημένων με έγκυρη ιατρική γνωμάτευση και υπό την προϋπόθεση τακτικού ιατρικού ελέγχου.

ΝΕΥΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ

11. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από σοβαρή νευρολογική πάθηση, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από έγκυρη ιατρική γνωμάτευση.

Προς το σκοπό αυτό, οι νευρολογικές διαταραχές που οφείλονται σε παθήσεις ή εγχειρήσεις του κεντρικού ή του περιφε- ρειακού νευρικού συστήματος, και οι οποίες εκφράζονται με κινητικά, αισθητικά ή τροφικά συμπτώματα που διαταράσ- σουν την ισορροπία και το συντονισμό, πρέπει να αντιμετωπίζονται ανάλογα με τις λειτουργικές δυνατότητες και την εξελι- ξιμότητά τους. Στις περιπτώσεις αυτές, η χορήγηση ή η ανανέωση άδειας οδήγησης μπορεί να εξαρτάται από περιοδικές εξετάσεις, σε περίπτωση κινδύνου επιδείνωσης.

12. Οι κρίσεις επιληψίας και οι άλλες βίαιες διαταραχές της συνειδησιακής κατάστασης συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, εφόσον εκδηλώνονται κατά τη διάρκεια της οδήγησης ενός μηχανοκίνητου οχήματος.

Ομάδα 1

- 12.1. Η χορήγηση ή η ανανέωση άδειας είναι δυνατή υπό την προϋπόθεση εξέτασης από αρμόδια αρχή και τακτικού ιατρικού ελέγχου. Η αρχή αυτή πρέπει να κρίνει αν όντως υπάρχει επιληψία ή άλλες συνειδησιακές διαταραχές καθώς και τη μορφή και την κλινική εξέλιξή τους (λόγου χάριν απουσία κρίσεων από διετίας), την ακολουθούμενη θεραπεία και τα θεραπευτικά αποτελέσματα.

Ομάδα 2

- 12.2. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που προβάλλονται από, ή που ενδέχεται να έχουν κρίσεις επιληψίας ή άλλες βίαιες διαταραχές της συνειδησιακής κατάστασης.

ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΡΑΧΕΣ

Ομάδα 1

- 13.1. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς:

- που πάσχουν από σοβαρές διανοητικές διαταραχές, συγγενείς ή επίκτητες λόγω ασθeneιών, τραυματισμών ή νευρο-χειρουργικών παρεμβάσεων,
- που παρουσιάζουν σοβαρή διανοητική καθυστέρηση,
- που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές της συμπεριφοράς λόγω γήρατος, ή σοβαρές διαταραχές της κριτικής και προσαρμοστικής ικανότητας και της συμπεριφοράς, οι οποίες συνδέονται με την προσωπικότητα,

εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από έγκυρη ιατρική γνώμάτευση και υπό την προϋπόθεση, εάν υπάρχει ανάγκη, τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Ομάδα 2

- 13.2. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση των οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.

ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑ

14. Η κατανάλωση οινοπνεύματος συνιστά σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια. Λόγω της σοβαρότητας του προβλήματος, επιβάλλεται αυστηρή επαγρύπνηση σε ιατρικό επίπεδο.



L 403/50

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

Ομάδα 1

- 14.1. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που τελούν σε κατάσταση εξάρτησης από το οινόπνευμα, ή που δεν μπορούν να αποσυνδέσουν την οδήγηση από την κατανάλωση οινο-πνεύματος.

Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που έχουν περάσει από κατάσταση εξάρτησης από το οινόπνευμα, αφού περατωθεί μια περίοδος αποδεδειγμένης αποχής και υπό την προϋπόθεση έγκυρης ιατρικής γνώμάτευσης και τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Ομάδα 2

- 14.2. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.

ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΑΡΜΑΚΑ

15. Κατάχρηση:

Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που τελούν σε κατάσταση εξάρτησης από ουσίες με ψυχοτρόπο δράση ή που, χωρίς να είναι εξαρτημένοι, καταναλώνουν τακτικά τις ουσίες αυτές, ανεξάρτητα από την κατηγορία της αιτούμενης άδειας.

Τακτική κατανάλωση:

Ομάδα 1

- 15.1. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που καταναλί-σκουν τακτικά ψυχοτρόπες ουσίες, υπό οποιαδήποτε μορφή και οι οποίες ενδέχεται να υπονομεύουν την ικανότητά τους να οδηγούν χωρίς κίνδυνο, εφόσον η λαμβανόμενη ποσότητα είναι τέτοια που να επιδρά δυσμενώς στην οδήγηση. Το ίδιο ισχύει για οποιοδήποτε άλλο φάρμακο ή συνδυασμό φαρμάκων που επιδρά στην ικανότητα οδήγησης.

Ομάδα 2

- 15.2. Η αρμόδια ιατρική αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.

ΝΕΦΡΙΚΕΣ ΠΑΘΗΣΕΙΣ

Ομάδα 1

- 16.1. Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από σοβαρή νεφρική ανεπάρκεια, υπό την προϋπόθεση έγκυρης ιατρικής γνωμάτευσης και υπό τον όρο ότι οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλονται σε περιοδικούς ιατρικούς ελέγχους.

Ομάδα 2

- 16.2. Η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από μη αναστρέψιμη σοβαρή νεφρική ανεπάρκεια, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων δεόντως αιτιολογημένων από έγκυρη ιατρική γνωμάτευση και με την προϋπόθεση τακτικού ιατρικού ελέγχου.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ομάδα 1

- 17.1. Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που έχουν υποστεί μεταμό-σχευση οργάνου ή τεχνητή εμφύτευση που μπορεί να έχει επίδραση στην ικανότητα οδήγησης, υπό την προϋπόθεση έγκυρης ιατρικής γνωμάτευσης και, εφόσον χρειάζεται, τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Ομάδα 2

- 17.2. Η αρμόδια ιατρικά αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που emπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.

18. Κατά κανόνα, η άδεια οδήγησης δεν πρέπει ούτε να χορηγείται ούτε να ανανεώνεται στους υποψηφίους ή τους οδηγούς που πάσχουν από πάθηση που δεν αναφέρεται στις προηγούμενες παραγράφους, η οποία ενδέχεται να αποτελεί ή να προκαλεί λειτουργική ανικανότητα που μπορεί να υπονομεύσει την οδική ασφάλεια κατά την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από έγκυρη γνωμάτευση και υπό την επιφύλαξη, εφόσον χρειάζεται, τακτικού ιατρικού ελέγχου.



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/51

ΠΑΡΑΡΤΗΜ Α IV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο εξεταστής οδήγησης

- 1.1 Ένα άτομο που είναι αρμόδιο να διεξάγει πρακτικές αξιολογήσεις, ως επιβάτης αυτοκινήτου, των επιδόσεων οδήγησης ενός υποψηφίου πρέπει να διαθέτει γνώσεις, δεξιότητες και κατανόηση των θεμάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.2 έως 1.6.
- 1.2 Τα προσόντα ενός εξεταστή πρέπει να σχετίζονται με την αξιολόγηση των επιδόσεων ενός υποψηφίου που ζητά άδεια οδήγησης της κατηγορίας στην οποία αντιστοιχεί η δοκιμασία οδήγησης στην οποία υποβάλλεται.
- 1.3 Γνώσεις και κατανόηση της οδήγησης και αξιολόγηση:
 - θεωρία της συμπεριφοράς κατά την οδήγηση,
 - αντίληψη του κινδύνου και αποφυγή ατυχημάτων,
 - το αναλυτικό πρόγραμμα στο οποίο βασίζονται οι κανόνες που διέπουν τη δοκιμασία οδήγησης,
 - οι απαιτήσεις της δοκιμασίας οδήγησης,
 - νομοθεσία σχετική με την οδική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας και των ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών,
 - θεωρία και τεχνικές αξιολόγησης,
 - αμυντική οδήγηση.

1.4 Δεξιότητες αξιολόγησης:

- ικανότητα να παρατηρεί με ακρίβεια, να παρακολουθεί και να εκτιμά τις γενικές επιδόσεις του υποψηφίου, ιδίως δε:
 - ορθή και πλήρης αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων,
 - επακριβής καθορισμός των αιτιών και των πιθανών αποτελεσμάτων των καταστάσεων αυτών,
 - απόκτηση πείρας και αναγνώριση σφαλμάτων,
 - συνέπεια και εφαρμογή ενιαίων κριτηρίων κατά την αξιολόγηση.
- ταχεία αφομοίωση πληροφοριών και συνακόλουθη συναγωγή των βασικών σημείων,
- ικανότητα πρόβλεψης, εντοπισμός δυνητικών προβλημάτων, και ανάπτυξη στρατηγικών για την αντιμετώπισή τους,
- έγκαιρη και εποικοδομητική κριτική.

1.5 Προσωπικές δεξιότητες οδήγησης:

- Ένα πρόσωπο που είναι αρμόδιο να διεξάγει πρακτική δοκιμασία για μια κατηγορία άδειας οδήγησης πρέπει να είναι ικανό για σταθερά υψηλού επιπέδου οδήγηση αυτού του τύπου οχήματος.

1.6 Ποιότητα υπηρεσιών

- καθορίζει και ανακοινώνει στον υποψήφιο τι πρόκειται να του ζητηθεί κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας,
- επικοινωνεί με σαφήνεια, επιλέγοντας το κατάλληλο περιεχόμενο, τρόπο και γλώσσα για το εκάστοτε ακροατήριο και την εκάστοτε κατάσταση και απαντά στις ερωτήσεις των υποψηφίων,
- παρέχει σαφείς εξηγήσεις όσον αφορά το αποτέλεσμα της δοκιμασίας,
- συμπεριφέρεται προς τους υποψήφιους με σεβασμό και χωρίς διακρίσεις.

1.7 Γνώσεις σχετικά με την τεχνική και τη φυσική του οχήματος

- γνώσεις τεχνικής του οχήματος, όπως διεύθυνση, ελαστικά, φρένα, φώτα, ιδίως για τις μοτοσικλέτες και τα βαρέα οχήματα,
- ασφάλεια φόρτωσης,
- γνώσεις σχετικά με την φυσική οχημάτων, όπως ταχύτητα, τριβή, δυναμική, ενέργεια.

1.8 Οδήγηση κατά οικονομικό και φιλοπεριβαλλοντικό τρόπο.



2. Γενικές προϋποθέσεις

2.1. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας B:

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας B επί

τουλάχιστον 3 έτη· β) πρέπει να είναι ηλικίας τουλάχιστον 23

ετών·

γ) πρέπει να ολοκληρώσει τον κύκλο απόκτησης των τυπικών προσόντων τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 του παρόντος Παραρτήματος και, στη συνέχεια, να έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας και διαρκούς επιμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 4 του παρόντος Παραρτήματος·

δ) πρέπει να έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3

όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου (1) της 16ης Ιουλίου 1985·

ε) δεν πρέπει ταυτόχρονα να εργάζεται επαγγελματικά ως εκπαιδευτής οδήγησης σε σχολή οδήγησης.

2.2 Ο εξεταστής άδειας οδήγησης των λοιπών κατηγοριών:

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας, ή να κατέχει ισοδύναμες γνώσεις μέσω επαρκούς επαγγελματικής κατάρτισης,

β) πρέπει να έχει ολοκληρώσει τον κύκλο απόκτησης των τυπικών προσόντων τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 του παρόντος Παραρτήματος και, στη συνέχεια, να έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας και διαρκούς επιμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 4 του παρόντος Παραρτήματος,

γ) πρέπει να έχει χρηματίσει εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας B επί τουλάχιστον 3 έτη· η απαίτηση αυτή μπορεί να μη λαμβάνεται υπόψη εάν ο εν λόγω εξεταστής μπορεί να αποδείξει:

— τουλάχιστον 5ετή οδήγηση οχήματος της συγκεκριμένης κατηγορίας, ή

— θεωρητική και πρακτική αξιολόγηση ικανότητας οδήγησης επιπέδου ανώτερου από αυτό που απαιτείται για την απόκτηση άδειας οδήγησης, καθιστώντας, με τον τρόπο αυτόν, περιττή την απαίτηση αυτήν,

δ) πρέπει να έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου

3 όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ,

ε) δεν πρέπει ταυτόχρονα να εργάζεται επαγγελματικά ως εκπαιδευτής οδήγησης σε σχολή οδήγησης.

2.3 Ισοδυναμίες

2.3.1 Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A αφού αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

2.3.2 Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες C1, C, D1 και D αφού αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

2.3.3 Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες BE, C1E, CE, D1E και DE αφού αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

3. Τυπικά προσόντα

3.1 Αρχική κατάρτιση

3.1.1 Πριν επιτραπεί σε ένα άτομο να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης, το άτομο αυτό πρέπει να έχει ολοκληρώσει ικανοποιητικά το πρόγραμμα κατάρτισης που μπορεί να ορίζει το κράτος μέλος προκειμένου να αποκτήσει τα προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 1.

3.1.2 Τα κράτη μέλη πρέπει να διευκρινίζουν εάν το περιεχόμενο ενός συγκεκριμένου προγράμματος κατάρτισης σχετίζεται με την αρμοδιότητα διεξαγωγής δοκιμασιών οδήγησης για μία ή για περισσότερες κατηγορίας άδειας οδήγησης.

(¹) ΕΕ L 199, 31.7.1985, σ. 56.



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/53

3.2 Εξετάσεις

3.2.1 Πριν επιτραπεί σε ένα άτομο να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης, το άτομο αυτό πρέπει να αποδεικνύει ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων, κατανόησης, δεξιοτήτων και ικανοτήτων όσον αφορά τα θέματα που αναφέρονται στο σημείο 1.

3.2.2 Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν μια διαδικασία εξετάσεων κατά την οποία αξιολογούνται, κατά παιδαγωγικώς κατάλληλο τρόπο, τα προσόντα του ατόμου που ορίζονται στο σημείο 1, ιδίως δε στο σημείο 1.4. Η διαδικασία εξέτασης πρέπει να περιλαμβάνει και θεωρητική και πρακτική συνιστώσα. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, επιτρέπεται να χρησιμοποιείται αξιολόγηση βάσει υπολογιστή. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά τη φύση και τη διάρκεια των τυχόν δοκιμασιών και αξιολογήσεων στο πλαίσιο της εξέτασης καθορίζονται από τα επιμέρους κράτη μέλη.

3.2.3 Τα κράτη μέλη πρέπει να διευκρινίζουν εάν το περιεχόμενο μιας συγκεκριμένης εξέτασης σχετίζεται με την αρμοδιότητα διεξαγωγής δοκιμασιών οδήγησης για μία ή για περισσότερες κατηγορίας άδειας οδήγησης.

4. Εξασφάλιση της ποιότητας και διαρκής επιμόρφωση

4.1 Εξασφάλιση της ποιότητας

- 4.1.1 Τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας για τη διατήρηση του επιπέδου των εξεταστών οδήγησης.
- 4.1.2 Οι ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας θα πρέπει να συνεπάγονται την εποπτεία των εξεταστών κατά την εργασία τους, την μετεκπαίδευσή τους και την επαναδιαπίστευσή τους, τη συνεχή επαγγελματική τους εξέλιξη, καθώς και περιοδική επανεξέταση των αποτελεσμάτων των δοκιμασιών οδήγησης που έχουν διεξαγάγει.
- 4.1.3 Τα κράτη μέλη πρέπει να ορίζουν ότι κάθε εξεταστής υπόκειται σε ετήσια εποπτεία κατά την οποία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.1.2. Εξάλλου, τα κράτη μέλη πρέπει να ορίζουν ότι κάθε εξεταστής επιτηρείται κατά τη διεξαγωγή των δοκιμασιών μια φορά ανά 5ετία, επί συνολική διάρκεια τουλάχιστον μισής ημέρας, ώστε να είναι δυνατή η επιτήρηση περισσότερων της μιας δοκιμασιών. Όταν διαπιστώνονται προβλήματα, θα πρέπει να λαμβάνονται επανορθωτικά μέτρα. Το άτομο που ασκεί την εποπτεία πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένο για το σκοπό αυτόν από το κράτος μέλος.
- 4.1.4 Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι, όταν ένας εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης σε περισσό- τερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης εποπτείας για τις δοκιμασίες μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες.
- 4.1.5 Οι εξετάσεις οδήγησης πρέπει να παρακολουθούνται και να εποπτεύονται από φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος, ώστε να εξασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης.

4.2 Διαρκής επιμόρφωση

- 4.2.1 Τα κράτη μέλη ορίζουν ότι, για να παραμένουν αρμόδιοι, οι εξεταστές οδήγησης, ανεξάρτητα από τον αριθμό κατηγοριών για τις οποίες είναι διαπιστευμένοι, παρακολουθούν:

- τακτική διαρκή επιμόρφωση τουλάχιστον τεσσάρων ημερών συνολικά ανά διετία προκειμένου:
- να διατηρούν και να επικαιροποιούν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες εξέτασης,
- να αποκτούν νέα προσόντα που έχουν καταστεί ουσιώδη για την άσκηση του επαγγέλματός τους,
- να εξασφαλίζεται ότι ένας εξεταστής εξακολουθεί να διεξάγει τις δοκιμασίες κατά αμερόληπτο και ομοιόμορφο τρόπο,
- διαρκή επιμόρφωση τουλάχιστον πέντε ημερών συνολικά ανά πενταετία:
- προκειμένου να αναπτύσσουν και να διατηρούν τις απαιτούμενες πρακτικές δεξιότητες οδήγησης.

- 4.2.2 Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι παρέχεται αμέσως ειδική κατάρτιση στους εξεταστές για τους οποίους, μέσω του υφιστάμενου συστήματος εξασφάλισης της ποιότητας, διαπιστώθηκε ότι εκτελούν πλημμελώς τα καθήκοντά τους.

- 4.2.3 Η διαρκής επιμόρφωση μπορεί να έχει τη μορφή ενημέρωσης, διδασκαλίας σε τάξη, συμβατικής ή ηλεκτρονικής μάθησης, είναι δε δυνατόν να παρέχεται είτε σε ατομική είτε σε ομαδική βάση. Μπορεί να περιλαμβάνει την επαναδιαπίστευση επιπέδου που κρίνουν κατάλληλη τα κράτη μέλη.



L 403/54

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

- 4.2.4 Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι, όταν ένας εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης διαρκούς επιμόρφωσης για τις δοκιμασίες μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες, εφόσον πληρούται η προϋπόθεση που αναφέρεται στο σημείο 4.2.5.

- 4.2.5 Όταν ένας εξεταστής δεν έχει διεξαγάγει δοκιμασίες για μια κατηγορία κατά τη διάρκεια μιας 24μηνιας περιόδου, ο εξεταστής υποβάλλεται σε κατάλληλη επαναξιολόγηση πριν του επιτραπεί να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για την κατηγορία αυτήν. Η επαναξιολόγηση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται ως μέρος της απαίτησης που αναφέρεται στο σημείο 4.2.1.

5. Κεκτημένα δικαιώματα

- 5.1 Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στα άτομα που είναι αρμόδια να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης πριν από την έναρξη ισχύος των παρουσών διατάξεων να εξακολουθούν να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης, ανεξαρτήτως του εάν τους έχει χορηγηθεί η σχετική αρμοδιότητα σύμφωνα με τις γενικές προϋποθέσεις του σημείου 2 ή με τη διαδικασία τυπικών προσόντων του σημείου 3.

- 5.2 Ωστόσο, οι εξεταστές αυτοί υπόκεινται στις ρυθμίσεις τακτικής εποπτείας και εξασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/55

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΣΥΝΟΛΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΠΩΣ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΔΑΦΙΟ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 4, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4, ΣΤΟΙΧΕΙΟ Β)

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου:

— να εγκρίνουν και να εποπτεύουν την εκπαίδευση που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο δ), ή,

- να διοργανώνουν τη δοκιμασία ελέγχου ικανοτήτων και συμπεριφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο δ).
- 2. Διάρκεια της εκπαίδευσης οδηγών
 - τουλάχιστον 7 ώρες.
- 3. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών

Η εκπαίδευση οδηγών καλύπτει τις γνώσεις, τις ικανότητες και τη συμπεριφορά όπως περιγράφονται στα στοιχεία 2 και 7 του παραρτήματος II. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται:

 - στη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, στα κριτήρια ασφαλείας, στα έλκοντα οχήματα και ρυμουλκούμενα (μηχανισμός ζεύξης), στην ορθή φόρτωση και στον εξοπλισμό ασφαλείας· το πρακτικό μέρος περιλαμβάνει τις ακόλουθες ασκήσεις: επιτάχυνση, επιβράδυνση, οπισθοπορεία, πέδηση, απόσταση ακινητοποίησης, αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, πέδηση/αποφυγή, ταλάντευση ρυμουλκούμενου, αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από το μηχανοκίνητο όχημά του και επανασύνδεσή του, στάθμευση·
 - κάθε συμμετέχων στην εκπαίδευση πρέπει να εκτελεί το πρακτικό μέρος και επιδεικνύει τις ικανότητες και τη συμπεριφορά του στους δημόσιους δρόμους·
 - Τα σύνολα οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία της άδειας οδήγησης για την οποία έχουν υποβάλει αίτηση οι συμμετέχοντες.
- 4. Διάρκεια και περιεχόμενο της δοκιμασίας ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς

Η διάρκεια της δοκιμασίας και η απόσταση που διανύεται πρέπει να είναι επαρκείς για την αξιολόγηση των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς όπως καθορίζονται στο σημείο 3.



L 403/56

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

ΠΑΡΑΡΤΗΜ A VI

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ A (ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ)

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου:
 - να εγκρίνουν και να εποπτεύουν την εκπαίδευση που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ), ή,
 - να διοργανώνουν τη δοκιμασία ελέγχου ικανοτήτων και συμπεριφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ).
2. Διάρκεια της εκπαίδευσης οδηγών
 - τουλάχιστον 7 ώρες.
3. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών
 - Η εκπαίδευση οδηγών περιέχει όλες τις πτυχές που καλύπτει το σημείο 6 του παραρτήματος II.:
 - Κάθε συμμετέχων πρέπει να εκτελεί τα πρακτικά μέρη της εκπαίδευσης και επιδεικνύει τις ικανότητες και τη συμπεριφορά του στους δημόσιους δρόμους.
 - Οι μοτοσικλέτες που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία της άδειας οδήγησης για την οποία έχουν υποβάλει αίτηση οι συμμετέχοντες.
4. Διάρκεια και περιεχόμενο της δοκιμασίας ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς

Η διάρκεια της δοκιμασίας και η απόσταση που διανύεται πρέπει να είναι επαρκείς για την αξιολόγηση των



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/57

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Μέρος Α

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΗ ΟΔΗΓΙΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΔΟΧΙΚΕΣ ΤΗΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

(περί των οποίων το άρθρο 17)

Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾

ΕΕ L 237, 24.8.1991, σ. 1

Οδηγία 94/72/ΕΚ του Συμβουλίου

ΕΕ L 337, 24.12.1994, σ. 86

Οδηγία 96/47/ΕΚ του Συμβουλίου

ΕΕ L 235, 17.9.1996, σ. 1

Οδηγία 97/26/ΕΚ του Συμβουλίου

ΕΕ L 150, 7.6.1997, σ. 41

Οδηγία 2000/56/ΕΚ της Επιτροπής

ΕΕ L 237, 21.9.2000, σ. 45

Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, μόνον το άρθρο 10, παράγραφος 2 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, μόνο το Παράρτημα ΙΙ, σημείο 24

ΕΕ L 226, 10.9.2003, σ. 4

ΕΕ L 284, 31.10.2004, σ. 1

⁽¹⁾ Η οδηγία 91/439/ΕΟΚ τροποποιήθηκε επίσης από την ακόλουθη μη καταργούμενη πράξη: Πράξη προσχώρησης του 1994

Μέρος Β

ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

(περί των οποίων το άρθρο 17)

Οδηγία	Προθεσμία μεταφοράς	Ημερομηνία εφαρμογής
Οδηγία 91/439/ΕΟΚ	1 ^η Ιουλίου 1994	1 ^η Ιουλίου 1996
Οδηγία 94/72/ΕΚ	-	1 ^η Ιανουαρίου 1995
Απόφαση 96/427/ΕΚ	-	16 ^η Ιουλίου 1996
Οδηγία 96/47/ΕΚ	1 ^η Ιουλίου 1996	1 ^η Ιουλίου 1996
Οδηγία 97/26/ΕΚ	1 ^η Ιανουαρίου 1998	1 ^η Ιανουαρίου 1998
Οδηγία 2000/56/ΕΚ	30 ^η Σεπτεμβρίου 2003	30 ^η Σεπτεμβρίου 2003, 30 ^η Σεπτεμβρίου 2008 (Παράρτημα Π, σημείο 6.2.5) και 30 ^η Σεπτεμβρίου 2013 (Παράρτημα Π, σημείο 5.2)
Οδηγία 2003/59/ΕΚ	10 ^η Σεπτεμβρίου 2006	10 ^η Σεπτεμβρίου 2008 (μεταφορά επιβατών) και 10 ^η Σεπτεμβρίου 2009 (μεταφορά εμπορευμάτων)



L 403/58

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

30.12.2006

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 91/439/ΕΕC

Παρούσα οδηγία

Άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτη φράση	Άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτη φράση
Άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερη φράση	—
Άρθρο 1, παράγραφος 2	
Άρθρο 1, παράγραφος 2	Άρθρο 2, παράγραφος 1
Άρθρο 2, παράγραφος 2	
Άρθρο 1, παράγραφος 3	-
Άρθρο 2, παράγραφος 1	Άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερη φράση
Άρθρο 2, παράγραφος 2	Άρθρο 3, παράγραφος 1
	Άρθρο 3, παράγραφος 2
	Άρθρο 3, παράγραφος 3
Άρθρο 2, παράγραφος 3	-
Άρθρο 2, παράγραφος 4	-
Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, εισαγωγικές λέξεις	Άρθρο 4, παράγραφος 1, πρώτη φράση
Άρθρο 4, παράγραφος 2, πρώτη περίπτωση	
Άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση	
Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, πρώτη περίπτωση	Άρθρο 4, παράγραφος 3, πρώτη περίπτωση
Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 4, παράγραφος 4,
στοιχείο β), πρώτο εδάφιο Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, τρίτη περίπτωση	
Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο β), δεύτερο εδάφιο Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο,	
τέταρτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο γ)	
Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, πέμπτη περίπτωση	Άρθρο 4,
παράγραφος 4, στοιχείο στ) Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, έκτη	
περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο ζ) Άρθρο 3, παράγραφος	
1, πρώτο εδάφιο, έβδομη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο ι)	
Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, όγδοη περίπτωση	Άρθρο 4,
παράγραφος 4, στοιχείο ια) Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, εισαγωγικές	

λέξεις -

Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, πρώτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 3, στοιχείο α) Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, δεύτερη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο α) Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, τρίτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο δ) Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, τέταρτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο ε) Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, πέμπτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο η)

Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, έκτη περίπτωση, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο θ)

Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, έκτη περίπτωση, -
πρώτη υποπερίπτωση

Άρθρο 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, έκτη περίπτωση, -
δεύτερη υποπερίπτωση



30.12.2006

EL

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 403/59

Οδηγία 91/439/ΕΕC

Παρούσα οδηγία

Άρθρο 3, παράγραφος 3, εισαγωγικές λέξεις	-
Άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίπτωση παράγραφος 1, τρίτη φράση Άρθρο 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, πρώτο εδάφιο Άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση Άρθρο 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, δεύτερο εδάφιο -	Άρθρο 4, Άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτη περίπτωση
Άρθρο 3, παράγραφος 3, τρίτη περίπτωση	Άρθρο 4, παράγραφος 3, πρώτη περίπτωση
Άρθρο 3, παράγραφος 3, τέταρτη περίπτωση περίπτωση	Άρθρο 4, παράγραφος 4, πρώτη
Άρθρο 3, παράγραφος 3, πέμπτη περίπτωση 4, δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 4, παράγραφος
Άρθρο 4, παράγραφος 3	
Άρθρο 3, παράγραφος 4 -	
Άρθρο 3, παράγραφος 5	-
Άρθρο 3, παράγραφος 6 φράση	Άρθρο 4, παράγραφος 5, πρώτη
Άρθρο 4, παράγραφος 5, δεύτερη φράση	
Άρθρο 4	Άρθρο 5
Άρθρο 5, παράγραφος 1	Άρθρο 6, παράγραφος 1
Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α)	Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α)
Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β) β)	Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο
Άρθρο 5, παράγραφος 2, εισαγωγικές λέξεις	Άρθρο 6, παράγραφος 2, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α)	Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο α)
Άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο β)	Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο β)

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο γ)

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο δ)

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο ε)

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο στ)

Άρθρο 5, παράγραφος 3

-

Άρθρο 5, παράγραφος 4

Άρθρο 6, παράγραφος 4

Άρθρο 6, παράγραφος 1, εισαγωγικές λέξεις
φράση

Άρθρο 4, παράγραφος 1, δεύτερη

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α), πρώτη περίπτωση

Άρθρο 4, παράγραφος 3,

στοιχείο α), τρίτη περίπτωση Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α), πρώτη περίπτωση

Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο α), δεύτερη περίπτωση Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β),
πρώτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 3, στοιχείο β), δεύτερη περίπτωση

Άρθρο 4, παράγραφος 3, στοιχείο γ), δεύτερη
περίπτωση

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β), δεύτερη περίπτωση, πρώτη εναλλακτική λύση

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β), δεύτερη περίπτωση, δεύτερη εναλλακτική λύση

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β), τρίτη περίπτωση, πρώτη και δεύτερη εναλλακτική λύση

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β), τρίτη περίπτωση, τρίτη και τέταρτη εναλλακτική λύση

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β), πρώτη περίπτωση, πρώτη και δεύτερη εναλλακτική λύση

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ), πρώτη περίπτωση, τρίτη και τέταρτη εναλλακτική λύση

Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο β), πέμπτο εδάφιο Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο γ), δεύτερη

περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο ζ), δεύτερη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο ε),

τρίτη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, στοιχείο ια), δεύτερη περίπτωση Άρθρο 4, παράγραφος 4, σημείο

(i), δεύτερη περίπτωση

Άρθρο 6, παράγραφος 2

Άρθρο 4, παράγραφος 6, πρώτο εδάφιο

Άρθρο 4, παράγραφος 6, δεύτερο εδάφιο

Άρθρο 6, παράγραφος 3
εδάφιο

Άρθρο 4, παράγραφος 6, τρίτο και τέταρτο

Οδηγία 91/439/EEC	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 7, παράγραφος 1, εισαγωγικές λέξεις	Άρθρο 7, παράγραφος 1, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α)	Άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α)
-	Άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β)
-	Άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ)
-	Άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο δ)
Άρθρο 7, παράγραφος 1(b)	Άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο ε)
Άρθρο 7, παράγραφος 2	-
Άρθρο 7, παράγραφος 3	-
-	Άρθρο 7, παράγραφος 2
-	Άρθρο 7, παράγραφος 3
Άρθρο 7, παράγραφος 4	Άρθρο 7, παράγραφος 4
Άρθρο 7, παράγραφος 5	Άρθρο 7, παράγραφος 5, στοιχείο α)
-	Άρθρο 7, παράγραφος 5, στοιχείο β)
-	Άρθρο 7, παράγραφος 5, στοιχείο γ)
-	Άρθρο 7, παράγραφος 5, στοιχείο δ)
Άρθρο 7α, παράγραφος 1	-
Άρθρο 7α, παράγραφος 2	Άρθρο 8
Άρθρο 7β	Άρθρο 9
-	Άρθρο 10
Άρθρο 8	Άρθρο 11
Άρθρο 9	Άρθρο 12
Άρθρο 10	Άρθρο 13, παράγραφος 1
-	Άρθρο 13, παράγραφος 2
Άρθρο 11	Άρθρο 14
Άρθρο 12, παράγραφος 1	-
Άρθρο 12, παράγραφος 2	-
Άρθρο 12, παράγραφος 3	Άρθρο 15
-	Άρθρο 16
Άρθρο 13	Άρθρο 17, πρώτο εδάφιο
-	Άρθρο 17, δεύτερο εδάφιο
-	Άρθρο 18
Άρθρο 14	Άρθρο 19
Παράρτημα I	-
Παράρτημα Ια	Παράρτημα I
Παράρτημα ΙΙ	Παράρτημα ΙΙ
Παράρτημα ΙΙΙ	Παράρτημα ΙΙΙ
-	Παράρτημα ΙV

Παράρτημα 2: Π.Δ. 51/2012 (Παράρτημα IV)

ΑΤΥΠΗ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑ ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο εξεταστής οδήγησης:

1.1 Ένα πρόσωπο που είναι αρμόδιο να διεξάγει πρακτικές αξιολογήσεις, ως επιβάτης αυτοκινήτου, των επιδόσεων οδήγησης ενός υποψηφίου πρέπει να διαθέτει γνώσεις, δεξιότητες και κατανόηση των θεμάτων που αναφέρονται στα σημεία 1.2 έως 1.6.

1.2 Τα προσόντα ενός εξεταστή πρέπει να σχετίζονται με την αξιολόγηση των επιδόσεων ενός υποψηφίου που ζητά άδεια οδήγησης της κατηγορίας στην οποία αντιστοιχεί η δοκιμασία οδήγησης στην οποία υποβάλλεται.

1.3 Γνώσεις και κατανόηση της οδήγησης και αξιολόγηση:

- ✓ θεωρία της συμπεριφοράς κατά την οδήγηση,
- ✓ αντίληψη του κινδύνου και αποφυγή ατυχημάτων,
- ✓ το αναλυτικό πρόγραμμα στο οποίο βασίζονται οι κανόνες που διέπουν τη δοκιμασία οδήγησης,
- ✓ οι απαιτήσεις της δοκιμασίας οδήγησης,
- ✓ νομοθεσία σχετική με την οδική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας και των ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών,
- ✓ θεωρία και τεχνικές αξιολόγησης,
- ✓ αμυντική οδήγηση.

1.4 Δεξιότητες αξιολόγησης:

- ✓ ικανότητα να παρατηρεί με ακρίβεια, να παρακολουθεί και να εκτιμά ης γενικές επιδόσεις του υποψηφίου, ιδίως δε:
- ✓ ορθή και πλήρη αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων,
- ✓ επακριβής καθορισμός των αιτιών και των πιθανών αποτελεσμάτων των καταστάσεων αυτών,
- ✓ απόκτηση πείρας και αναγνώριση σφαλμάτων,
- ✓ συνέπεια και εφαρμογή ενιαίων κριτηρίων κατά την αξιολόγηση,
- ✓ ταχεία αφομοίωση πληροφοριών και συνακόλουθη συναγωγή των βασικών σημείων,
- ✓ ικανότητα πρόβλεψης, εντοπισμός δυνητικών προβλημάτων, και ανάπτυξη στρατηγικών για την αντιμετώπιση τους,
- ✓ έγκαιρη και εποικοδομητική κριτική.

1.5 Προσωπικές δεξιότητες οδήγησης:

Ένα πρόσωπο που είναι αρμόδιο να διεξάγει πρακτική δοκιμασία για μια κατηγορία άδειας οδήγησης πρέπει να είναι ικανό για σταθερά υψηλού επιπέδου οδήγηση αυτού του τύπου οχήματος.

1.6 Ποιότητα υπηρεσιών

- ✓ καθορίζει και ανακοινώνει στον υποψήφιο τι πρόκειται να του ζητηθεί κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας,
- ✓ επικοινωνεί με σαφήνεια, επιλέγοντας το κατάλληλο περιεχόμενο, τρόπο και γλώσσα για το εκάστοτε ακροατήριο και την εκάστοτε κατάσταση και απαντά στις ερωτήσεις των υποψηφίων,

- ✓ παρέχει σαφείς εξηγήσεις όσον αφορά το αποτέλεσμα της δοκιμασίας,
- ✓ συμπεριφέρεται προς τους υποψήφιους με σεβασμό και χωρίς διακρίσεις.

1.7 Γνώσεις σχετικά με την τεχνική και τη φυσική του οχήματος

- ✓ γνώσεις τεχνικής του οχήματος, όπως διεύθυνση, ελαστικά, φρένα, φώτα, ιδίως για τις μοτοσυκλέτες και τα βαρέα οχήματα,
- ✓ ασφάλεια φόρτωσης.
- ✓ γνώσεις σχετικά με την φυσική οχημάτων, όπως ταχύτητα, τριβή, δυναμική, ενέργεια.

1.8 Οδήγηση κατά τρόπο οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον.

2. Γενικές προϋποθέσεις

2.1 Ο εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β:

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον 5 έτη

β) πρέπει να είναι ηλικίας τουλάχιστον 23 ετών

γ) πρέπει να ολοκληρώσει τον κύκλο απόκτησης των τυπικών προσόντων τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 του παρόντος Παραρτήματος και, στη συνέχεια, να έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας και διαρκούς επιμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 4 του παρόντος Παραρτήματος.

δ) πρέπει να έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3 όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Ιουλίου 1985

ε) δεν πρέπει ταυτόχρονα να εργάζεται επαγγελματικά ως εκπαιδευτής οδήγησης σε σχολή οδήγησης.

2.2. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης των λοιπών κατηγοριών:

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας, ή να κατέχει ισοδύναμες γνώσεις μέσω επαρκούς επαγγελματικής κατάρτισης,

β) πρέπει να έχει ολοκληρώσει τον κύκλο απόκτησης των τυπικών προσόντων τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 του παρόντος Παραρτήματος και, στη συνέχεια, να έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας και διαρκούς επιμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 4 του παρόντος Παραρτήματος,

γ) πρέπει να έχει χρηματίσει εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον 3 έτη. Η απαίτηση αυτή μπορεί να μη λαμβάνεται υπόψη εάν ο εν λόγω εξεταστής μπορεί να αποδείξει:

- ✓ τουλάχιστον 5ετή οδήγηση οχήματος της συγκεκριμένης κατηγορίας, ή

- ✓ θεωρητική και πρακτική αξιολόγηση ικανότητας οδήγησης επιπέδου ανώτερου από αυτό που απαιτείται για την απόκτηση άδειας οδήγησης, καθιστώντας, με τον τρόπο αυτόν, περιττή την απαίτηση αυτήν,

δ) πρέπει να έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3 όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ,

ε) δεν πρέπει ταυτόχρονα να εργάζεται επαγγελματικά ως εκπαιδευτής οδήγησης σε σχολή οδήγησης.

2.3 Ισοδυναμίες

2.3.1 Επιτρέπεται σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A, εφόσον αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

2.3.2 Επιτρέπεται σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες C1, C, D1 και D, εφόσον αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

2.3.3 Επιτρέπεται σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες BE, C1E, CE, D1E και DE, εφόσον αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

3. Τυπικά προσόντα

3.1 Αρχική κατάρτιση

3.1.1 Πριν επιτραπεί σε ένα πρόσωπο να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης, το πρόσωπο αυτό πρέπει να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να αποκτήσει τα προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 1.

3.1.2 Τα ανωτέρω προγράμματα κατάρτισης μπορούν να αναφέρονται σε μία ή περισσότερες κατηγορίες οχημάτων, ανάλογα με το περιεχόμενο τους και παρέχουν στους επιτυχόντες την αρμοδιότητα διεξαγωγής δοκιμασιών οδήγησης για μία ή για περισσότερες κατηγορίες άδειας οδήγησης κατά περίπτωση

3.2 Εξετάσεις

3.2.1 Πριν επιτραπεί σε ένα πρόσωπο να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης, το πρόσωπο αυτό πρέπει να αποδεικνύει ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων, κατανόησης, δεξιοτήτων και ικανοτήτων όσον αφορά τα θέματα που αναφέρονται στο σημείο 1.

3.2.2 Τα ανωτέρω αποδεικνύονται με την επιτυχή παρακολούθηση των σχετικών προγραμμάτων κατάρτισης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η παρακολούθηση θεωρείται επιτυχής, εφόσον ο

ενδιαφερόμενος επιτυγχάνει στις θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, που οργανώνονται με το πέρας του εκάστοτε προγράμματος κατάρτισης. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, επιτρέπεται να χρησιμοποιείται αξιολόγηση βάσει υπολογιστή. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά τη φύση και τη διάρκεια των τυχόν δοκιμασιών και αξιολογήσεων στο πλαίσιο της εξέτασης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Εξασφάλιση της ποιότητας και διαρκής επιμόρφωση

4.1 Εξασφάλιση της ποιότητας

4.1.1 Με ευθύνη του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εξασφαλίζεται η διατήρηση του επιπέδου των εξεταστών οδήγησης και λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα και ρυθμίσεις για τους σκοπούς αυτούς

4.1.2 Οι ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας, οι οποίες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, περιλαμβάνουν την εποπτεία των εξεταστών κατά την εργασία τους, την μετεκπαίδευση τους και την επαναδιαπίστευσή τους, τη συνεχή επαγγελματική τους εξέλιξη, καθώς και περιοδική επανεξέταση των αποτελεσμάτων των δοκιμασιών οδήγησης που έχουν διεξαγάγει.

4.1.3 Κάθε εξεταστής υπόκειται σε ετήσια εποπτεία κατά την οποία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.1.2. Κάθε εξεταστής επιτηρείται κατά τη διεξαγωγή των δοκιμασιών μια φορά ανά 5ετία, επί συνολική διάρκεια τουλάχιστον μισής ημέρας, ώστε να είναι δυνατή η επιτήρηση περισσότερων της μιας δοκιμασιών. Όταν διαπιστώνονται προβλήματα, θα πρέπει να λαμβάνονται επανορθωτικά μέτρα.

4.1.4 Όταν ένα εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης εποπτείας για τις δοκιμασίες μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες.

4.1.5 Οι εξετάσεις οδήγησης παρακολουθούνται και εποπτεύονται από εξουσιοδοτημένο φορέα που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή και συνεπή εφαρμογή της αξιολόγησης.

4.2 Διαρκής επιμόρφωση

4.2.1 Προκειμένου οι εξεταστές οδήγησης να συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα τους, ανεξάρτητα από τον αριθμό κατηγοριών για τις οποίες είναι διαπιστευμένοι, απαιτείται να παρακολουθούν:

α. Τακτική διαρκή επιμόρφωση τουλάχιστον τεσσάρων ημερών συνολικά ανά διετία προκειμένου:

- ✓ να διατηρούν και να επικαιροποιούν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες εξέτασης,

- ✓ να αποκτούν νέα προσόντα που έχουν καταστεί ουσιώδη για την άσκηση του επαγγέλματος τους,
- ✓ να εξασφαλίζεται ότι ένας εξεταστής εξακολουθεί να διεξάγει τις δοκιμασίες κατά αμερόληπτο και ομοιόμορφο τρόπο,

β. Διαρκή επιμόρφωση τουλάχιστον πέντε ημερών συνολικά ανά πενταετία προκειμένου να αναπτύσσουν και να διατηρούν τις απαιτούμενες πρακτικές δεξιότητες οδήγησης.

4.2.2 Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζει ότι παρέχεται αμέσως ειδική κατάρτιση στους εξεταστές, για τους οποίους, μέσω του υφιστάμενου συστήματος εξασφάλισης της ποιότητας, διαπιστώνεται ότι εκτελούν πλημμελώς τα καθήκοντα τους.

4.2.3 Η διαρκής επιμόρφωση μπορεί να έχει τη μορφή ενημέρωσης, διδασκαλίας σε τάξη, συμβατικής ή ηλεκτρονικής μάθησης, είναι δε δυνατόν να παρέχεται είτε σε ατομική είτε σε ομαδική βάση. Μπορεί επίσης να περιλαμβάνει την επαναδιαπίστευση επιπέδου που κρίνεται κατάλληλη κάθε φορά από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4.2.4 Όταν ένα εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης διαρκούς επιμόρφωσης για τις δοκιμασίες μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες, εφόσον πληρούται η προϋπόθεση που αναφέρεται στο σημείο 4.2.5.

4.2.5 Όταν ένας εξεταστής δεν έχει διεξαγάγει δοκιμασίες για μια κατηγορία κατά τη διάρκεια μιας 24μηνιας περιόδου, ο εξεταστής υποβάλλεται σε κατάλληλη επαναξιολόγηση πριν του επιτραπεί να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης για την κατηγορία αυτήν. Η επαναξιολόγηση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται ως μέρος της απαίτησης που αναφέρεται στο σημείο 4.2.1.

5. Κεκτημένα δικαιώματα

5.1 Πρόσωπα που είναι αρμόδια να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος Παραρτήματος, εξακολουθούν να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης, ανεξαρτήτως του εάν τους έχει χορηγηθεί η σχετική αρμοδιότητα σύμφωνα με τις γενικές προϋποθέσεις του σημείου 2 ή με τη διαδικασία τυπικών προσόντων του σημείου 3.

5.2 Ωστόσο, οι εξεταστές αυτοί υπόκεινται στις ρυθμίσεις τακτικής εποπτείας και εξασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.

