



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 21 Μαρτίου 2018
(OR. en)

2017/0015 (COD)

PE-CONS 71/17

TRANS 569
MI 976
EDUC 459
CODEC 2108

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/59/ΕΚ σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και της οδηγίας 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2018/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/59/ΕΚ
σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση
των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται
για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών
και της οδηγίας 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,
Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91,
Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,
Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C 288 της 31.8.2017, σ. 115.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαρτίου 2018 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ...

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», η Επιτροπή καθορίζει στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», σύμφωνα με τον οποίο έως το 2050 η Ένωση θα πρέπει να φθάσει σε σημείο όπου θα υπάρχουν σχεδόν μηδέν νεκροί από τροχαία ατυχήματα.
- (2) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2011-2020, με τίτλο «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», πρότεινε ως στόχο να μειωθεί περαιτέρω στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση έως το 2020, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η Επιτροπή έθεσε επτά στρατηγικούς στόχους, μεταξύ των οποίων είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης των χρηστών του οδικού δικτύου και η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.
- (3) Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 υιοθετήθηκε ο δεσμευτικός στόχος της εγχώριας μείωσης κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε ολόκληρη την οικονομία έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Ο εν λόγω στόχος θα βοηθήσει στην επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων της συμφωνίας του Παρισιού και όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξή του. Ο τομέας των μεταφορών χρειάζεται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής απόδοσης. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω της έρευνας και της αξιοποίησης της υφισταμένης τεχνολογίας. Οι οδηγοί πρέπει να εκπαιδευτούν κατάλληλα ώστε να οδηγούν με τον πλέον οικονομικό τρόπο.

- (4) Όταν αξιολόγησε την εφαρμογή της οδηγίας 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, η Επιτροπή διαπίστωσε ορισμένες αδυναμίες. Οι βασικές αδυναμίες που διαπιστώθηκαν ήταν δυσκολίες και έλλειψη ασφάλειας δικαίου ως προς την ερμηνεία των εξαιρέσεων· το περιεχόμενο της εκπαίδευσης, το οποίο σχετιζόταν μόνον εν μέρει με τις ανάγκες των οδηγών· οι δυσκολίες των οδηγών να λάβουν αμοιβαία αναγνώριση της ολοκληρωμένης ή εν μέρει ολοκληρωμένης κατάρτισης που έχουν παρακολουθήσει σε άλλο κράτος μέλος· και οι ανακολουθίες μεταξύ των οδηγιών 2003/59/EK και 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² όσον αφορά τις απαιτήσεις των κατώτατων ορίων ηλικίας.
- (5) Για να βελτιωθεί η νομική σαφήνεια στην οδηγία 2003/59/EK, θα πρέπει να απαλειφθούν ή να τροποποιηθούν όλες οι παραπομπές σε πράξεις της Ένωσης που έχουν καταργηθεί ή αντικατασταθεί.

¹ Οδηγία 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, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).

² Οδηγία 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).

- (6) Για να διασφαλισθεί βεβαιότητα και συνέπεια με άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, θα πρέπει να επέλθουν ορισμένες αλλαγές στις εξαιρέσεις της οδηγίας 2003/59/EK, λαμβανομένων υπόψη παρεμφερών εξαιρέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Ορισμένες από τις εξαιρέσεις αυτές αφορούν καταστάσεις στις οποίες η οδήγηση δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού, και όπου η απαίτηση συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/59/EK θα επιβάρυνε δυσανάλογα τους οδηγούς. Σε γενικές γραμμές, η οδήγηση θεωρείται ότι δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού όταν καταλαμβάνει λιγότερο από το 30 % του κυλιόμενου μηνιαίου χρόνου εργασίας.
- (7) Όταν η οδήγηση συμβαίνει σπάνια, λαμβάνει χώρα σε αγροτικές περιοχές και γίνεται από οδηγούς που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση, θα πρέπει να εφαρμόζονται εξαιρέσεις, υπό τον όρο ότι η οδική ασφάλεια συνεχίζει να διασφαλίζεται. Λόγω των διαφορετικών συνθηκών στις αγροτικές περιοχές της Ένωσης όσον αφορά τη γεωγραφία, το κλίμα και την πυκνότητα πληθυσμού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν κατά πόσον η οδήγηση αυτή μπορεί να θεωρηθεί περιστασιακή και κατά πόσον η εξαίρεση αυτή επηρεάζει την οδική ασφάλεια, για παράδειγμα ανάλογα με το είδος της οδού, τον κυκλοφοριακό φόρτο ή την παρουσία ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

- (8) Δεδομένου ότι οι αποστάσεις που καλύπτουν στο πλαίσιο της εργασίας τους οι εργαζόμενοι στους τομείς της γεωργίας, της φυτοκομίας, της δασοκομίας, της κτηνοτροφίας και της αλιείας, που εξαιρούνται από την παρούσα οδηγία, μπορεί να ποικίλλουν στην Ένωση, θα πρέπει να εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν στο εθνικό τους δίκαιο τις μέγιστες επιτρεπτές αποστάσεις, υπολογιζόμενες από την βάση της επιχείρησης, για τις οποίες ισχύουν οι εξαιρέσεις.
- (9) Οι οδηγοί που είχαν εξαιρεθεί από την απαίτηση αρχικής επιμόρφωσης θα πρέπει, ενώ συνεχίζουν να επωφελούνται της εξαίρεσης αυτής, να υποχρεούνται να παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση ώστε να επικαιροποιούν τις γνώσεις τους που είναι απαραίτητες για την εργασία τους.
- (10) Τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, θα πρέπει να ανταλλάσσουν ηλεκτρονικά πληροφορίες σχετικά με τα πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ). Θα πρέπει να αναπτύξουν την απαραίτητη ηλεκτρονική πλατφόρμα, λαμβάνοντας υπόψη μια ανάλυση κόστους-οφέλους από την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας επέκτασης του δικτύου αδειών οδήγησης της ΕΕ που έχει δημιουργηθεί βάσει της οδηγίας 2006/126/ΕΚ. Τούτο, μεταξύ άλλων θετικών, θα δώσει στα κράτη μέλη εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες για κατάρτιση που έχει μεν ολοκληρωθεί αλλά δεν αναγράφεται στην άδεια οδήγησης του οδηγού. Είναι σημαντικό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή να αναπτύξουν περαιτέρω αυτή τη λειτουργικότητα, με στόχο την πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων.

- (11) Με βάση τις εξελίξεις στην κατάρτιση και την εκπαίδευση και προκειμένου η οδηγία 2003/59/EK να συμβάλει περαιτέρω στην οδική ασφάλεια και τη συνάφεια της κατάρτισης των οδηγών, θα πρέπει τα μαθήματα να εστιάζουν σε θέματα οδικής ασφάλειας, όπως η αντίληψη του κινδύνου· η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως των πεζών, των ποδηλατών και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα· η οικονομική οδήγηση από άποψη καυσίμων· η οδήγηση σε ακραίες καιρικές συνθήκες και η μεταφορά μη φυσιολογικών φορτίων. Σε αυτό το πλαίσιο, τα μαθήματα θα πρέπει επίσης να συνδέονται με ευφυή συστήματα μεταφορών και να εξελίσσονται ώστε να συμβαδίζουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις.
- (12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σαφή δυνατότητα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των εκπαιδευτικών πρακτικών με τη χρήση εργαλείων τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), π.χ. η ηλεκτρονική μάθηση και η μεικτή μάθηση, για μέρος της κατάρτισης, διασφαλίζοντας παράλληλα την ποιότητα της κατάρτισης. Κατά τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εκπαιδευτικών πρακτικών με τη χρήση εργαλείων ΤΠΕ, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα θέματα χρειάζονται πρακτική κατάρτιση και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τα εν λόγω εργαλεία μάθησης: για παράδειγμα, η τοποθέτηση αντιολισθητικών αλυσίδων ή η διασφάλιση των φορτίων, ή άλλα στοιχεία εκπαίδευσης όπου η πρακτική πλευρά είναι σημαντική. Η πρακτική εκπαίδευση θα μπορούσε, αλλά δεν είναι υποχρεωτικό, να συνίσταται σε οδήγηση. Σημαντικό μέρος της κατάρτισης που απαιτείται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης.

- (13) Για να διασφαλιστεί η συνέπεια μεταξύ των διαφόρων μορφών κατάρτισης που απαιτούνται βάσει του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συνδυάζουν διαφορετικά είδη κατάρτισης: για παράδειγμα, θα πρέπει να τους δίνεται η δυνατότητα να συνδυάζουν εκπαίδευση στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών ή στη μεταφορά ζώων, με την κατάρτιση που προβλέπεται στην οδηγία 2003/59/EK.
- (14) Για να αποτραπούν διαφορετικές πρακτικές μεταξύ των κρατών μελών που εμποδίζουν την αμοιβαία αναγνώριση και περιορίζουν το δικαίωμα των οδηγών να παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου εργάζονται, οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να υποχρεούνται, εάν δεν είναι δυνατή η αναγραφή της ολοκληρωθείσας κατάρτισης στην άδεια οδήγησης, να εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού, υπό τη μορφή που ορίζουν τα τυποποιημένα υποδείγματα, που θα εξασφαλίζει την αμοιβαία αναγνώριση για κάθε οδηγό που πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/59/EK.
- (15) Η χρήση βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς τρίτων χωρών ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο για τους οδηγούς όταν ο μεταφορέας επιστρέφει τη βεβαίωση στις αρχές έκδοσης, ιδίως όταν οι εν λόγω οδηγοί επιθυμούν να αναλάβουν εργασία σε άλλο κράτος μέλος. Για να μην υποχρεώνονται οι οδηγοί να επαναλάβουν την κατάρτισή τους όταν προσληφθούν σε νέα θέση εργασίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τα προσόντα των οδηγών.

- (16) Για να καταστεί δυνατή η ομαλή μετάβαση, οι έγκυρες βεβαιώσεις οδηγού και τα έγκυρα διπλώματα οδήγησης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν πριν την εφαρμογή των διατάξεων που τροποποιούνται από την παρούσα οδηγία θα πρέπει να αναγνωρίζονται για την περίοδο μέχρι την ημερομηνία λήξης τους. Οι τροποποιήσεις αυτές δεν ακυρώνουν την κατάρτιση στην οποία έχουν υποβληθεί οι οδηγοί ή τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί για να πιστοποιηθεί αυτή η κατάρτιση, πριν από την έναρξη εφαρμογής τους.
- (17) Προκειμένου να υπάρχει νομική σαφήνεια και να διασφαλισθούν εναρμονισμένες απαιτήσεις για τα κατώτατα όρια ηλικίας για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/59/EK, θα πρέπει να προβλεφθεί σαφής παρέκκλιση από την οδηγία 2006/126/EK, η οποία ορίζει ότι οι άδειες οδήγησης επιτρέπεται να εκδίδονται για τις κατώτατες ηλικίες που προβλέπονται στην οδηγία 2003/59/EK. Η διευκρίνιση αυτή αφορά το γενικό κατώτατο όριο ηλικίας για οδηγούς οχημάτων ορισμένων κατηγοριών που κατέχουν ΠΕΙ και δεν θίγει υπάρχουσες δυνατότητες μείωσης του εν λόγω ελαχίστου ορίου ηλικίας ή πρόβλεψης εξαιρέσεων από αυτό.
- (18) Οι τροποποιήσεις στην οδηγία 2006/126/EK θα πρέπει να περιορίζονται σε όσες συνδέονται άμεσα με την αναθεώρηση της οδηγίας 2003/59/EK και στη διευκόλυνση της χρήσης οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Μια πιο διεξοδική ανάλυση της εφαρμογής της οδηγίας 2006/126/EK, που να περιλαμβάνει την οριοθέτηση μεταξύ ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, φαίνεται ευκαταία και θα πρέπει να περιληφθεί σε τυχόν μελλοντική αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK.

- (19) Προκειμένου να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, με τη διευκόλυνση της χρήσης οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν, στο έδαφός τους, στους κατόχους άδειας οδήγησης κατηγορίας Β να οδηγούν ορισμένους τύπους οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg. Η εν λόγω δυνατότητα υπέρβασης των 3 500 kg θα πρέπει να προϋποθέτει ότι η επιτρεπόμενη πρόσθετη μάζα οφείλεται αποκλειστικά στην πλεονάζουσα μάζα που προκύπτει από τα εναλλακτικά συστήματα πρόωσης και θα πρέπει να υπόκειται σε περιορισμούς και προϋποθέσεις που έχουν ως σκοπό την αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια.
- (20) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση του πανευρωπαϊκού προτύπου αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως εξαιτίας της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των ζητημάτων που πρόκειται να αντιμετωπισθούν με την παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (21) Συνεπώς, οι οδηγίες 2003/59/ΕΚ και 2006/126/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/59/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στην δραστηριότητα της οδήγησης από:

- α) υπηκόους κράτους μέλους και
- β) υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος,

εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με:

- οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1+E, C ή C+E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη,

- οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1+E, D ή D+E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 2006/126/ΕΚ, ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, οι αναφορές στις κατηγορίες αδειών οδήγησης που περιέχουν το σύμβολο συν («+») διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εκτίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

* Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).».

- 2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

«Άρθρο 2

Εξαιρέσεις

1. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς οχημάτων:
 - α) των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h·
 - β) τα οποία χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες των ενόπλων δυνάμεων, της πολιτικής άμυνας, της πυροσβεστικής υπηρεσίας, των δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, και των υπηρεσιών επείγουσας διακομιδής ασθενών, ή τα οποία τίθενται υπό τον έλεγχο των υπηρεσιών αυτών, όταν η μεταφορά εκτελείται στο πλαίσιο των καθηκόντων τους·

- γ) τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, ή στους οδηγούς νέων ή μεταποιημένων οχημάτων που δεν έχουν ακόμα τεθεί σε κυκλοφορία·
- δ) για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·
- ε) τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης, περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας·
- στ) τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης κάθε προσώπου που επιθυμεί να αποκτήσει άδεια οδήγησης ή πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ) σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών·
- ζ) τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·

- η) τα οποία μεταφέρουν υλικό, εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από τους οδηγούς κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, με την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Σχετικά με το στοιχείο στ) της παρούσας παραγράφου, η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε πρόσωπα που επιθυμούν να αποκτήσουν άδεια οδήγησης ή ΠΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, όταν τα πρόσωπα αυτά παρακολουθούν συμπληρωματική κατάρτιση για την απόκτηση άδειας οδήγησης κατά τη διάρκεια μαθημάτων στον χώρο εργασίας, εφόσον το εν λόγω πρόσωπο συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με ΠΕΙ, ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό που ορίζεται στο προαναφερθέν στοιχείο.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

- α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,
- β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και
- γ) τα κράτη μέλη θεωρούν ότι η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.

3. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει μια καθορισμένη στο εθνικό δίκαιο απόσταση από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.».

3) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Περιοδική κατάρτιση

Η περιοδική κατάρτιση επιτρέπει στους κατόχους ΠΕΙ να επικαιροποιούν τις βασικές γνώσεις για την άσκηση του επαγγέλματός τους, με ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια, την υγεία και ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου της οδήγησης.

Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης, σύμφωνα με το τμήμα 5 του παραρτήματος I και περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση και, εάν είναι διαθέσιμη, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας. Αν ο οδηγός μετακινηθεί σε άλλη επιχείρηση, η περιοδική κατάρτιση που έχει ήδη πραγματοποιήσει συνυπολογίζεται.

Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμπάθυνση και την επανάληψη ορισμένων θεμάτων του τμήματος 1 του παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνει διάφορα θέματα και πάντα τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία, και, στο μέτρο του δυνατού, οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.».

4) Στο άρθρο 9, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι οδηγοί που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α) της παρούσας οδηγίας παρακολουθούν την αρχική επιμόρφωση που αναφέρεται στο άρθρο 5 της παρούσας οδηγίας στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο συνήθους διαμονής τους, όπως ορίζεται στο άρθρο 12 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ.».

5) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Ενωσιακός κωδικός

1. Βάσει του ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση και του ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί περιοδική κατάρτιση, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 και του άρθρου 8 της παρούσας οδηγίας, αναγράφουν τον εναρμονισμένο κωδικό της Ένωσης «95», που προβλέπεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης:

– επάνω στην άδεια οδήγησης, ή

- στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

Εάν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο αποκτήθηκε το ΠΕΙ δεν μπορούν να αναγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται αμοιβαία. Κατά την έκδοση του δελτίου, οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.

2. Οδηγός για τον οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 1 στοιχείο β) που οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί επίσης να αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει η παρούσα οδηγία με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, και ιδίως την παράγραφο 7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης βάσει της παρούσας οδηγίας, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).».

- 6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

Βάση δεδομένων εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της οικονομικότερης λύσης.
2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα ΠΕΙ καθώς και πληροφορίες όσον αφορά τις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα ΠΕΙ.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία, ιδίως με τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στην παρούσα οδηγία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.
4. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων είναι ασφαλισμένη. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν πρόσβαση μόνο στις σχετικές αρμόδιες υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή και τον έλεγχο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

* Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).».

- 7) Τα παραρτήματα I και II τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Η οδηγία 2006/126/EK τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

- i) στο στοιχείο ε), η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και C1E είναι 18 έτη.»·
- ii) στο στοιχείο ζ), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE είναι 21 έτη.»·
- iii) στο στοιχείο θ), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D1 και D1E είναι 21 έτη.»·
- iv) στο στοιχείο ια), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE είναι 24 έτη.»·

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7. Κατά παρέκκλιση από τα κατώτατα όρια ηλικίας που καθορίζονται στην παράγραφο 4 στοιχεία ζ), θ) και ια) του παρόντος άρθρου, το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C και CE, D1 και D1E, και D και DE αντίστοιχα είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων από κατόχους ΠΕΙ που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, στο άρθρο 5 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) σημείο i), στο άρθρο 5 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) σημείο ii) ή στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* όπως ισχύουν.

Εάν, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α) σημείο i) ή με το άρθρο 5 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α) σημείο ii) της οδηγίας 2003/59/ΕΚ, κράτος μέλος επιτρέπει την οδήγηση στο έδαφός του από μικρότερη ηλικία, η άδεια οδήγησης ισχύει μόνον στο έδαφος του εκδίδοντος κράτους μέλους μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας φθάσει το σχετικό κατώτατο όριο ηλικίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου και είναι κάτοχος ΠΕΙ.

* Οδηγία 2003/59/ΕΚ 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, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4.».

2) Στο άρθρο 6 παράγραφος 4, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου*, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg αλλά όχι άνω των 4 250 kg για τη μεταφορά εμπορευμάτων που λειτουργούν χωρίς ρυμουλκούμενο από κατόχους άδειας οδήγησης της κατηγορίας B που έχει εκδοθεί τουλάχιστον δύο χρόνια νωρίτερα, με την προϋπόθεση ότι η μάζα άνω των 3 500 kg οφείλεται αποκλειστικά στην πλεονάζουσα μάζα του συστήματος πρόωσης σε σχέση με το σύστημα πρόωσης ενός οχήματος με τις ίδιες διαστάσεις, το οποίο έχει συμβατικό κινητήρα εσωτερικής καύσης με επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή ανάφλεξη με συμπίεση, και εφόσον δεν αυξάνεται η ικανότητα φορτίου σε σχέση με το ίδιο όχημα.

* Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (EE L 235 της 17.9.1996, σ. 59).».

3) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Αμοιβαία συνδρομή

1. 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 δημιουργείται για τον σκοπό αυτόν, όταν αυτό τεθεί σε λειτουργία.
2. Το δίκτυο μπορεί επίσης να χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών για σκοπούς ελέγχου που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης.
3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, της οδηγίας 2003/59/EK και της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας γίνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679** και (ΕΚ) αριθ. 45/2001*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

4. Η πρόσβαση στο δίκτυο είναι ασφαλισμένη. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν πρόσβαση μόνο στις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή και τον έλεγχο της παρούσας οδηγίας, της οδηγίας 2003/59/EK και της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413.

-
- * Οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9).
- ** Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/EK (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).
- *** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).».

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], με εξαίρεση τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με το άρθρο 1 σημείο 6 της παρούσας οδηγίας, οι οποίες τίθενται σε ισχύ το αργότερο ... [36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

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

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα της οδηγίας 2003/59/EK τροποποιούνται ως εξής:

1) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) το τμήμα 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008*.

* Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008, σχετικά με τη θέσπιση του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων για τη διά βίου μάθηση (2008/C 111/01) (EE C 111 της 6.5.2008, σ. 1).»

ii) το σημείο 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.2 Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών:

περιορισμοί στην χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση βλάβης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες.»

iii) το σημείο 1.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου:

βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, σημασία της πρόβλεψης της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.»

- iv) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο πριν από τον τίτλο «άδειες οδήγησης C, C+E, C1, C1+E»:

«1.3α.Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας:

επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης (χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό, κ.λπ.)· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων·

εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποβούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφάλειας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.»·

v) το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.4. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος:

δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου·

κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφήνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.»·

vi) το σημείο 1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφάλειας και άνεσης των επιβατών:

συνυπολογισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προβόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα μειωμένης κινητικότητας, παιδιά)»·

vii) το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.6. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος:

δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.»·

viii) το σημείο 2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου:

μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006* και (ΕΕ) αριθ. 165/2014** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1.)»·

ix) το σημείο 2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων:

άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που πρέπει να φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις της CMR («σύμβαση περί του συμβολαίου δια την διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων»), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.»

x) το σημείο 3.7. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς:

σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών (βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων, κ.λπ.), εξελίξεις στον κλάδο (διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία, κ.λπ.).»

xi) το σημείο 3.8. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς:

σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών.»

β) Το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

i) Το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1. Επιλογή που συνδυάζει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Η αρχική επιμόρφωση περιλαμβάνει διδασκαλία όλων των θεμάτων που απαριθμούνται στον κατάλογο του τμήματος 1. Η εν λόγω αρχική εκπαίδευση πρέπει να έχει διάρκεια 280 ωρών.

Κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον είκοσι ώρες ατομικής οδήγησης με όχημα της σχετικής κατηγορίας, το οποίο να πληροί τουλάχιστον τις απαιτήσεις των οχημάτων εξέτασης που καθορίζονται στην οδηγία 2006/126/EK.

Κατά την ατομική οδήγηση, ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να συνοδεύεται από εκπαιδευτή ο οποίος απασχολείται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Κάθε υποψήφιος οδηγός μπορεί να πραγματοποιήσει το πολύ οκτώ ώρες από τις 20 ώρες ατομικής οδήγησης σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας για να αξιολογηθεί η επιμόρφωση σε ορθολογική οδήγηση βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον χειρισμό του οχήματος σε διάφορες συνθήκες οδοστρώματος και όσον αφορά τον τρόπο αλλαγής τους σε διάφορες ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα, και τη δεξιότητα βελτίωσης της κατανάλωσης καυσίμου.

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή μέρους της κατάρτισης από το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης μέσω εργαλείων ΤΠΕ, όπως η ηλεκτρονική μάθηση, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται η υψηλή ποιότητα και αποτελεσματικότητα της κατάρτισης, και επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη απαιτούν αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνυπολογίζουν την ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μέρος της κατάρτισης. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την εκπαίδευση στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου** και την εκπαίδευση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου***.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 η διάρκεια της αρχικής επιμόρφωσης πρέπει να είναι 70 ώρες, εκ των οποίων 5 ώρες ατομικής οδήγησης.

Κατά το πέρας της επιμόρφωσης αυτής, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή ο φορέας που έχουν ορίσει υποβάλλουν τον οδηγό σε γραπτή ή προφορική εξέταση. Η εξέταση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ερώτηση ανά στόχο απαριθμούμενο στον κατάλογο θεμάτων του τμήματος 1.

- * Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (EE L 260 της 30.9.2008, σ. 13).
- ** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (EE L 55 της 28.2.2011, σ. 1).
- *** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την προστασία των ζώων κατά τη μεταφορά και συναφείς δραστηριότητες και για την τροποποίηση των οδηγιών 64/432/ΕΟΚ και 93/119/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/97 (EE L 3 της 5.1.2005, σ. 1).»·

- ii) στο σημείο 2.2 στοιχείο β), το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις πρακτικές εξετάσεις πρέπει να πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για τα οχήματα εξέτασης που καθορίζονται στην οδηγία 2006/126/ΕΟΚ.»·

γ) Τα τμήματα 3 και 4 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα κείμενα:

«Τμήμα 3: Ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση προβλεπόμενη στο άρθρο 3 παράγραφος 2

Η ταχεία αρχική επιμόρφωση πρέπει να περιλαμβάνει τη διδασκαλία όλων των θεμάτων που απαριθμούνται στον κατάλογο του τμήματος 1. Πρέπει να έχει διάρκεια 140 ωρών.

Κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον 10 ώρες ατομικής οδήγησης με όχημα της σχετικής κατηγορίας, το οποίο να πληροί τουλάχιστον τις απαιτήσεις των οχημάτων εξέτασης που καθορίζονται στην οδηγία 2006/126/ΕΚ.

Κατά την ατομική οδήγηση, ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να συνοδεύεται από εκπαιδευτή ο οποίος απασχολείται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Κάθε υποψήφιος οδηγός μπορεί να πραγματοποιήσει το πολύ τέσσερις ώρες από τις 10 ώρες ατομικής οδήγησης σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας για να αξιολογηθεί η επιμόρφωση σε ορθολογική οδήγηση βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον χειρισμό του οχήματος σε διάφορες συνθήκες οδοστρώματος και τον τρόπο που αυτές μεταβάλλονται υπό διάφορες ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα, και τη δεξιότητα βελτίωσης της κατανάλωσης καυσίμου.

Οι διατάξεις του τέταρτου εδαφίου του σημείου 2.1 ισχύουν και για την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, η διάρκεια της ταχύρρυθμης αρχικής επιμόρφωσης πρέπει να είναι 35 ώρες, εκ των οποίων 2,5 ώρες ατομικής οδήγησης.

Κατά το πέρας της επιμόρφωσης αυτής, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή ο φορέας που έχουν ορίσει υποβάλλουν τον οδηγό σε γραπτή ή προφορική εξέταση. Η εξέταση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ερώτηση ανά στόχο απαριθμούμενο στον κατάλογο θεμάτων του τμήματος 1.

Τμήμα 4: Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση προβλεπόμενη στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β)

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Η περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι συνολικής διάρκειας 35 ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον 7 ωρών οι οποίες μπορεί να κατανέμονται σε δύο συνεχόμενες ημέρες. Εάν χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονική μάθηση, το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι διατηρείται η σωστή ποιότητα της κατάρτισης, μεταξύ άλλων, επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη απαιτούν αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Η μέγιστη διάρκεια της ηλεκτρονικής μάθησης δεν υπερβαίνει τις 12 ώρες. Τουλάχιστον μία από τις περιόδους μαθημάτων κατάρτισης καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στο περιεχόμενο της κατάρτισης συνεκτιμώνται οι ανάγκες επιμόρφωσης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας και, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Μέσα στις 35 ώρες πρέπει να καλύπτεται ένα φάσμα από διαφορετικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επανάληψης της κατάρτισης εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Τα κράτη μέλη μπορούν να υπολογίζουν την ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/ΕΚ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005, και, για τη μεταφορά επιβατών, την κατάρτιση στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Συμβουλίου. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η ολοκληρωθείσα ειδική κατάρτιση που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/ΕΚ για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων λογίζεται ως δύο από τις επτάωρες περιόδους, υπό τον όρο ότι αυτή είναι η μόνη άλλη εκπαίδευση η οποία λαμβάνεται υπόψη κατά την περιοδική κατάρτιση.».

2) Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ»·

- β) Το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:
- i) όσον αφορά την πλευρά 1 του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού:
- στο στοιχείο δ), το σημείο 9) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης»·
 - στο στοιχείο ε), η πρώτη φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«την ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού» στις λοιπές επίσημες γλώσσες της Ένωσης, τυπωμένες σε μπλε χρώμα ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου:»·
- ii) όσον αφορά την πλευρά 2 του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού, στο στοιχείο α) τα σημεία 9 και 10 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης,
 - 10. τον εναρμονισμένο κωδικό «95» της Ένωσης που προβλέπεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2006/126/EK».

- γ) Το τμήμα 4 τροποποιείται ως εξής:
- i) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:
- «ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΔΕΛΤΙΟ
ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ»·
- ii) στη 2η πλευρά του υποδείγματος, στον αριθμό 10, η φράση «κοινοτικό κωδικό» αντικαθίσταται από τη φράση «ενωσιακό κωδικό».
- δ) Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«5. Μεταβατικές διατάξεις

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.»·

3) Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«Παράρτημα ΙΙΙ – Πίνακας αντιστοιχίας για τις αναφορές σε ορισμένες κατηγορίες αδειών οδήγησης

Αναφορά στην παρούσα οδηγία	Αναφορά στην οδηγία 2006/126/EK
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

».