



Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2024
(OR. en)

10630/24

Διοργανικός φάκελος:
2023/0053(COD)

CODEC 1421
TRANS 270
PE 156

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής - Αποτελέσματα της πρώτης ανάγνωσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (Στρασβούργο, 26-28 Φεβρουαρίου 2024)

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εισηγήτρια, Karima DELLI (Verts/ALE, ΓΑ), υπέβαλε έκθεση σχετικά με την ανωτέρω πρόταση οδηγίας εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN), η οποία περιείχε 237 τροπολογίες (τροπολογίες 1 έως 237) επί της πρότασης.

Επιπλέον, η Ομάδα PPE κατέθεσε 32 τροπολογίες (τροπολογίες 238 έως 241 και 305 έως 332), η Ομάδα ECR κατέθεσε 22 τροπολογίες (τροπολογίες 242 έως 263), η Ομάδα Verts/ALE κατέθεσε οκτώ τροπολογίες (τροπολογίες 264 έως 271), η Ομάδα S&D κατέθεσε 16 τροπολογίες (τροπολογίες 272 έως 287), η Ομάδα The Left κατέθεσε 17 τροπολογίες (τροπολογίες 288 έως 304) και ορισμένοι βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου από διαφορετικές πολιτικές ομάδες κατέθεσαν 11 τροπολογίες (τροπολογίες 333 έως 343).

II. ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ

Κατά την ψηφοφορία της 28ης Φεβρουαρίου 2024, η ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενέκρινε τις τροπολογίες 1 έως 3, 5 έως 32, 34 έως 36, 38 έως 42, 44 έως 60, 69 έως 78, 80 έως 86, 88, 89, 91, 94, 95, 97, 99 έως 135, 138 έως 167, 169 έως 179, 184 έως 203, 205 έως 220, 222 έως 237, 242, 243, 247, 253, 256, 258 έως 260, 262, 268, 269, 305, 306, 310 έως 312, 315, 318, 320 έως 329, 331, 335, 338, 339 και 341 επί της πρότασης οδηγίας. Δεν εγκρίθηκαν άλλες τροπολογίες.

Η τροποποιημένη πλέον πρόταση της Επιτροπής αποτελεί τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, η οποία περιέχεται στο νομοθετικό ψήφισμά του, ως έχει στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος.

P9_TA(2024)0095

Άδειες οδήγησης

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Φεβρουαρίου 2024 σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)0127),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0035/2023),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 14ης Ιουνίου 2023¹,
 - αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0445/2023),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ ΕΕ C 293 της 18.8.2023, σ. 133.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη -1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1) Η Ένωση είναι προσηλωμένη στον στόχο της για μηδενικά θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα («όραμα για μηδενικές απώλειες») έως το 2050, όπως επαναλαμβάνεται στη στρατηγική του 2020 για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Το 2017, το άτυπο Συμβούλιο Μεταφορών της Βαλέτας συμφώνησε ότι ο σταθερά υψηλός αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα αποτελεί μείζον κοινωνικό πρόβλημα και εξέδωσε δήλωση με την οποία κάλεσε την Επιτροπή, μεταξύ άλλων, να προετοιμάσει ένα ενισχυμένο πλαίσιο πολιτικής και νομικό πλαίσιο της Ένωσης για την οδική ασφάλεια για τη δεκαετία μετά το 2020, διασφαλίζοντας τη μείωση των θανάτων και ενισχύοντας την προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως των ευάλωτων, οι οποίοι πέφτουν και συχνότερα θύματα ατυχημάτων.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη -1 α (νέα)

(-1α) Οι προσπάθειες που έχουν καταβληθεί μέχρι στιγμής από τις δημόσιες αρχές έχουν οδηγήσει σε μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα από 51 400 το 2001 σε 19 800 το 2021. Η μείωση του αριθμού θανάτων από τροχαία ατυχήματα υπερέβαινε τον ενωσιακό στόχο για μείωση κατά 75 % μεταξύ 2001 και 2020. Επιπλέον, μετά την πρώτη δεκαετία, όπου σημειώθηκε πρόοδος όσον αφορά τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα, επήλθε στασιμότητα.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

(2) Το υφιστάμενο πλαίσιο θα πρέπει να επικαιροποιηθεί, ώστε να είναι κατάλληλο για τη νέα εποχή, βιώσιμο, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνο και ανθεκτικό. Θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές, την ψηφιοποίηση, τις δημογραφικές τάσεις και τις τεχνολογικές εξελίξεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Είναι σημαντικό να απλοποιηθούν και να ψηφιοποιηθούν οι διοικητικές διαδικασίες, προκειμένου να αρθούν οι εναπομείναντες φραγμοί, όπως οι διοικητικές επιβαρύνσεις, στην

(2) Το υφιστάμενο πλαίσιο θα πρέπει να επικαιροποιηθεί, ώστε να είναι κατάλληλο για τη νέα εποχή, βιώσιμο, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνο και ανθεκτικό. Θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη μείωσης των εκπομπών **και της κατανάλωσης ενέργειας** από τις μεταφορές, **μεταξύ άλλων, χάρη στη μεγαλύτερη διείσδυση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα**, την ψηφιοποίηση, τις δημογραφικές τάσεις και τις τεχνολογικές εξελίξεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Είναι σημαντικό να απλοποιηθούν και να ψηφιοποιηθούν οι

ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών που διαμένουν σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό που εκδίδει την άδεια. Ένα εναρμονισμένο πρότυπο ενωσιακό πλαίσιο για την άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τις υλικές όσο και τις φορητές άδειες οδήγησης και να προβλέπει την αμοιβαία αναγνώρισή τους, εφόσον έχουν εκδοθεί δεόντως σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

διοικητικές διαδικασίες, προκειμένου να αρθούν οι εναπομείναντες φραγμοί, όπως οι διοικητικές επιβαρύνσεις, στην ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών που διαμένουν σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό που εκδίδει την άδεια. Ένα εναρμονισμένο πρότυπο ενωσιακό πλαίσιο για την άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τις υλικές όσο και τις φορητές άδειες οδήγησης **όλων των κατηγοριών** και να προβλέπει την αμοιβαία αναγνώρισή τους, εφόσον έχουν εκδοθεί δεόντως σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας συμμορφώνεται με το πλαίσιο προστασίας δεδομένων της Ένωσης, ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³.

⁵³ 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 (ΕΕ L 119 της 4.5.2016,

Τροπολογία

(4) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας συμμορφώνεται με το πλαίσιο προστασίας δεδομένων της Ένωσης, ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³ **και την οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{53α}.**

⁵³ 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 (ΕΕ L 119 της 4.5.2016,

σ. 1).

σ. 1).

53α Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Η παρούσα οδηγία θεσπίζει νομική βάση για την αποθήκευση ενός υποχρεωτικού συνόλου προσωπικών δεδομένων στις υλικές άδειες οδήγησης και στους μικροεπεξεργαστές ή στους κωδικούς QR και στις φορητές άδειες οδήγησης, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση και σε συμμόρφωση με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και, κατά περίπτωση, το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να περιορίζονται σε ό,τι είναι απαραίτητο για την απόδειξη του δικαιώματος ενός προσώπου να οδηγεί, την ταυτοποίηση του προσώπου αυτού και την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης και της ταυτότητας του προσώπου. Η παρούσα οδηγία προβλέπει επίσης πρόσθετες διασφαλίσεις για την κατοχύρωση της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αποκαλύπτονται κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

Τροπολογία

(5) Η παρούσα οδηγία θεσπίζει νομική βάση για την αποθήκευση ενός υποχρεωτικού συνόλου προσωπικών δεδομένων στις υλικές άδειες οδήγησης και στους μικροεπεξεργαστές ή στους κωδικούς QR και στις φορητές άδειες οδήγησης, **για τους σκοπούς της απόδειξης και της επαλήθευσης του δικαιώματος ενός προσώπου να οδηγεί και της ταυτότητάς του**, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση και σε συμμόρφωση με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και, κατά περίπτωση, το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να περιορίζονται σε ό,τι είναι απαραίτητο για την απόδειξη του δικαιώματος ενός προσώπου να οδηγεί, την ταυτοποίηση του προσώπου αυτού και την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης και της ταυτότητας του προσώπου. Η παρούσα οδηγία προβλέπει επίσης πρόσθετες διασφαλίσεις για την κατοχύρωση της

προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αποκαλύπτονται κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Προκειμένου να εξασφαλιστούν νομική σαφήνεια και απρόσκοπτη μετάβαση μεταξύ της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες οδήγησης⁵⁴, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποθηκεύουν πρόσθετα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε μικροεπεξεργαστή, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία που συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679. Ωστόσο, η παρούσα οδηγία δεν χρησιμεύει ως νομική βάση για τη συμπερίληψη τέτοιων πρόσθετων δεδομένων.

⁵⁴ 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).

Τροπολογία

(6) Προκειμένου να εξασφαλιστούν νομική σαφήνεια και απρόσκοπτη μετάβαση μεταξύ της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες οδήγησης⁵⁴, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποθηκεύουν πρόσθετα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε μικροεπεξεργαστή, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία που συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679. ***Σε κάθε περίπτωση, τα δεδομένα που είναι αποθηκευμένα σε τέτοιο μικροεπεξεργαστή θα πρέπει να διατηρούνται μόνον έως ότου λήξει η περίοδος ισχύος της άδειας οδήγησης.*** Ωστόσο, η παρούσα οδηγία δεν χρησιμεύει ως νομική βάση για τη συμπερίληψη τέτοιων πρόσθετων δεδομένων.

⁵⁴ 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).

Τροπολογία 8

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Η φορητή άδεια οδήγησης θα πρέπει να διασφαλίζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας για τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που χρησιμοποιούνται για την ταυτοποίηση και την επαλήθευση ταυτότητας, ανεξάρτητα από το αν τα εν λόγω δεδομένα είναι αποθηκευμένα σε τοπικό επίπεδο, σε αποκεντρωμένα καθολικά ή σε λύσεις που βασίζονται στο υπολογιστικό νέφος, λαμβανομένων επίσης υπόψη των διαφορετικών επιπέδων κινδύνου. Παρά την ανάγκη για αυστηρή επαλήθευση της ταυτότητας χρήστη, η χρήση βιομετρικών στοιχείων για την ταυτοποίηση και επαλήθευση της γνησιότητας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δεν θα πρέπει να αποτελεί προϋπόθεση για τη χρήση της φορητής άδειας οδήγησης. Τα βιομετρικά δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τον σκοπό της επαλήθευσης ταυτότητας φυσικού προσώπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 δεν θα πρέπει να αποθηκεύονται με τη χρήση λύσεων που βασίζονται στο υπολογιστικό νέφος χωρίς τη ρητή συγκατάθεση του χρήστη. Η χρήση βιομετρικών δεδομένων θα πρέπει να περιορίζεται σε συγκεκριμένα σενάρια που ορίζονται στο άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού, απαιτεί δε οργανωτικά μέτρα και μέτρα ασφάλειας, ανάλογα με τον κίνδυνο που ενδέχεται να συνεπάγεται η εν λόγω επεξεργασία για τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των φυσικών προσώπων και σύμφωνα με τον κανονισμό 2016/679.

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι μία από τις προτεραιότητες της Ένωσης. Στην περίπτωση των οδικών μεταφορών, θα συμβάλει στην άρση των εναπομεινάντων διοικητικών φραγμών, όπως αυτοί που σχετίζονται με τη διάρκεια της έκδοσης υλικών αδειών οδήγησης, στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Θα πρέπει, επομένως, να θεσπιστεί χωριστό ενωσιακό πρότυπο για τις φορητές άδειες οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ένωσης. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο ψηφιακός μετασχηματισμός, οι φορητές άδειες οδήγησης θα πρέπει να εκδίδονται **εξ ορισμού** από τις [ημερομηνία έκδοσης + 4 έτη], με την επιφύλαξη του δικαιώματος του αιτούντος να **αποκτήσει** είτε την υλική είτε **και τις δύο ταυτόχρονα**.

Τροπολογία

(10) Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι μία από τις προτεραιότητες της Ένωσης. Στην περίπτωση των οδικών μεταφορών, θα συμβάλει στην άρση των εναπομεινάντων διοικητικών φραγμών, όπως αυτοί που σχετίζονται με τη διάρκεια της έκδοσης υλικών αδειών οδήγησης, στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Θα πρέπει, επομένως, να θεσπιστεί χωριστό ενωσιακό πρότυπο για τις φορητές άδειες οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ένωσης. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο ψηφιακός μετασχηματισμός, οι φορητές άδειες οδήγησης θα πρέπει να εκδίδονται **επιπλέον των φυσικών αδειών οδήγησης** από τις [ημερομηνία έκδοσης + 4 έτη], με την επιφύλαξη του δικαιώματος του αιτούντος να **αποποιηθεί** είτε την υλική είτε **την ψηφιακή άδεια**. **Ο αιτών θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να αποκτήσει ανά πάσα στιγμή τη μορφή της άδειας οδήγησης την οποία αρχικά αρνήθηκε. Θα πρέπει η προσέγγιση διακριτικής ευχέρειας να παραμείνει ο κανόνας, και παράλληλα να διασφαλίζεται ότι οι αιτούντες έχουν ισότιμη πρόσβαση, από οικονομικής και επιχειρησιακής πλευράς, στην υλική και στη φορητή μορφή. Επομένως, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να αποθαρρύνεται η επιλογή υλικής άδειας οδήγησης, και ιδίως θα πρέπει οι αιτούντες που δεν είναι σε θέση ή δεν επιθυμούν να αποκτήσουν φορητή άδεια οδήγησης να συνεχίσουν να έχουν πρόσβαση σε υλική άδεια οδήγησης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η υλική άδεια**

οδήγησης εκδίδεται ή επανεκδίδεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 2 εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Η φορητή άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που αναγράφονται στις υλικές άδειες οδήγησης, αλλά και πληροφορίες που **επιτρέπουν** την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων και έναν δείκτη μίας χρήσης. Ωστόσο, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι ακόμη και σε τέτοιες περιπτώσεις, ο όγκος των προσωπικών δεδομένων που διατίθενται περιορίζεται σε αυτά που θα αναφέρονταν στην υλική άδεια οδήγησης και σε αυτά που είναι απολύτως απαραίτητα για την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων αυτών. Τα πρόσθετα αυτά δεδομένα θα πρέπει να είναι διαφορετικά, ιδίως εάν το άτομο κατέχει περισσότερες της μίας φορητές άδειες οδήγησης, γεγονός το οποίο επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι αυτές έχουν εκδοθεί από το ίδιο κράτος μέλος.

Τροπολογία

(11) Η φορητή άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που αναγράφονται στις υλικές άδειες οδήγησης, αλλά και πληροφορίες που **καθιστούν δυνατή** την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων και έναν δείκτη μίας χρήσης. Ωστόσο, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι ακόμη και σε τέτοιες περιπτώσεις, ο όγκος των προσωπικών δεδομένων που διατίθενται περιορίζεται σε αυτά που θα αναφέρονταν στην υλική άδεια οδήγησης και σε αυτά που είναι απολύτως απαραίτητα για την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων αυτών, **ιδίως της ηλεκτρονικής υπογραφής της αρχής έκδοσης**. Τα πρόσθετα αυτά δεδομένα θα πρέπει να είναι διαφορετικά, ιδίως εάν το άτομο κατέχει περισσότερες της μίας φορητές άδειες οδήγησης, γεγονός το οποίο επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι αυτές έχουν εκδοθεί από το ίδιο κράτος μέλος.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα καθορίζει το όραμα της ΕΕ να βελτιώσει σημαντικά τη βιωσιμότητα της κινητικότητας και των μεταφορών. Οι εκπομπές από τον τομέα των οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τους ατμοσφαιρικούς ρύπους, τον θόρυβο και τα μικροπλαστικά από τη φθορά των ελαστικών και του δρόμου. Ο τρόπος οδήγησης επηρεάζει τις εκπομπές αυτές, με πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Ως εκ τούτου, η εκπαίδευση στην οδήγηση θα πρέπει να παρέχει στους οδηγούς τα εφόδια για να μειώσουν τον αντίκτυπό τους στις εκπομπές, καθώς και να τους προετοιμάσει να οδηγούν οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία

(12) Η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα καθορίζει το όραμα της ΕΕ να βελτιώσει σημαντικά τη βιωσιμότητα της κινητικότητας και των μεταφορών. Οι εκπομπές από τον τομέα των οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τους ατμοσφαιρικούς ρύπους, τον θόρυβο και τα μικροπλαστικά από τη φθορά των ελαστικών και του δρόμου. **Το κλειδί για την πράσινη μετάβαση είναι η μεγαλύτερη παρουσία οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα. Η δυνατότητα διάθεσης νέων μοντέλων μεγαλύτερου βάρους στις κατηγορίες αδειών οδήγησης Β, C ή D θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην παρούσα οδηγία.** Ο τρόπος οδήγησης επηρεάζει τις εκπομπές αυτές, με πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Ως εκ τούτου, η εκπαίδευση **και εξέταση** στην οδήγηση θα πρέπει να παρέχει στους οδηγούς τα εφόδια για να μειώσουν τον αντίκτυπό τους στις εκπομπές, **μεταξύ άλλων μέσω της οικονομικής-οικολογικής οδήγησης**, καθώς και να τους προετοιμάσει να οδηγούν οχήματα μηδενικών **ή χαμηλών** εκπομπών.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Οι εθνικές ή περιφερειακές

διαφορές όσον αφορά την κατηγοριοποίηση των ασθενοφόρων και τις κατηγορίες αδειών που απαιτούνται για την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων ενέχουν τον κίνδυνο διαταραχής της διασυνοριακής κυκλοφορίας ή της κυκλοφορίας εντός του ίδιου κράτους μέλους. Επομένως, τα ασθενοφόρα θα πρέπει να υπόκεινται σε ειδική μεταχείριση δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Θα πρέπει, συνεπώς, να επιτρέπεται η οδήγηση ασθενοφόρων με άδεια οδήγησης κατηγορίας B σε ολόκληρη την Ένωση, υπό την προϋπόθεση ότι η επιτρεπόμενη μάζα του ασθενοφόρου δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg, 2 έτη μετά την έκδοση για πρώτη φορά άδειας οδήγησης κατηγορίας B.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Τα ατομικά μέσα μεταφοράς διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην κάλυψη των αναγκών κινητικότητας εκατομμυρίων Ευρωπαίων πολιτών, ιδίως στις αγροτικές περιοχές και για άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις η οικονομική προσιτότητα της άδειας οδήγησης αποτελεί εμπόδιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να αναπτύξουν, σε αστικές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές, τις κατάλληλες υποδομές που απαιτούνται για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και στοχευμένες πολιτικές και

προγράμματα στήριξης για όσους διατρέχουν κίνδυνο οικονομικής αδυναμίας μετακινήσεων.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία της 13ης Δεκεμβρίου 2006, στην οποία η ΕΕ είναι συμβαλλόμενο μέρος από τις 21 Ιανουαρίου 2011, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις για να διευκολυνθεί η οδήγηση οχημάτων από τα άτομα με αναπηρία. Ως εκ τούτου, με προηγούμενη συμφωνία της Επιτροπής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν από την εφαρμογή του άρθρου 6 ορισμένους ειδικούς τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τροπολογία

(15) Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία της 13ης Δεκεμβρίου 2006, στην οποία η ΕΕ είναι συμβαλλόμενο μέρος από τις 21 Ιανουαρίου 2011, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις για να διευκολυνθεί η οδήγηση οχημάτων από τα άτομα με αναπηρία. **Επιπλέον, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανεξάρτητα από την ικανότητά τους να οδηγούν ένα όχημα, πρέπει να απολαύουν των δικαιωμάτων κινητικότητας προκειμένου να αποφευχθεί η οικονομική αδυναμία μετακινήσεων. Η εφαρμογή των εν λόγω δικαιωμάτων κινητικότητας θα μπορούσε να συνεπάγεται τη χρήση προσαρμοσμένων ατομικών ή συλλογικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ειδικών χαρακτηριστικών ή εξοπλισμού, και κατάλληλων υποδομών, μεταξύ άλλων σε αγροτικές περιοχές.** Ως εκ τούτου, με προηγούμενη συμφωνία της Επιτροπής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν από την εφαρμογή του άρθρου 6 ορισμένους ειδικούς τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Θα πρέπει να καθοριστούν σε ενωσιακό επίπεδο τα κατώτατα όρια ηλικίας των αιτούντων για τις διάφορες κατηγορίες αδειών οδήγησης. Ωστόσο, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να ορίσουν υψηλότερο όριο ηλικίας για την οδήγηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, προκειμένου να προωθηθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια. **Σε εξαιρετικές περιπτώσεις** θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να ορίζουν χαμηλότερα όρια ηλικίας, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εθνικές συνθήκες. Ειδικότερα, θα πρέπει να επιτρέπονται η οδήγηση οχημάτων που σχετίζονται με την πυροσβεστική υπηρεσία και τη διατήρηση της δημόσιας τάξης ή πιλοτικά έργα που σχετίζονται με νέες τεχνολογίες οχημάτων.

Τροπολογία

(16) Θα πρέπει να καθοριστούν σε ενωσιακό επίπεδο τα κατώτατα όρια ηλικίας των αιτούντων για τις διάφορες κατηγορίες αδειών οδήγησης. Ωστόσο, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να ορίσουν υψηλότερο όριο ηλικίας για την οδήγηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, προκειμένου να προωθηθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια. **Κατ' εξαίρεση** θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να ορίζουν χαμηλότερα όρια ηλικίας, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εθνικές συνθήκες. Ειδικότερα, θα πρέπει να επιτρέπονται η οδήγηση οχημάτων που σχετίζονται με την πυροσβεστική υπηρεσία, **την πολιτική προστασία** και τη διατήρηση της δημόσιας τάξης ή πιλοτικά έργα που σχετίζονται με νέες τεχνολογίες οχημάτων.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Η ενεργός κινητικότητα, η οποία περιλαμβάνει το περπάτημα και τη χρήση ποδηλάτων ή ηλεκτρικών ποδηλάτων και άλλων ελαφρών μέσων μεταφοράς, όπως τα ηλεκτρικά πατίνια, γίνεται ολοένα και πιο δημοφιλής

δεδομένης της πράσινης μετάβασης. Οι χρήστες τους χρησιμοποιούν συχνότερα τους ευρωπαϊκούς δρόμους και τους μοιράζονται με άλλα ατομικά μέσα μεταφοράς. Οι νεότεροι χρήστες, οι οποίοι χρησιμοποιούν ιδίως ηλεκτρικά πατίνια ολοένα και περισσότερο, τα χρησιμοποιούν συχνά χωρίς να γνωρίζουν καλά τα ισχύοντα πρότυπα, καθώς δεν έχουν ακόμη αποκτήσει άδεια οδήγησης καμίας κατηγορίας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται ηλεκτρικά πατίνια, με κύρια θύματα τόσο τους πεζούς όσο και τους χρήστες ηλεκτρικών πατινιών. Δεδομένων των συνολικών προκλήσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εισαγάγουν στα σχολικά τους προγράμματα ηλικιακά προσαρμοσμένους κανόνες κυκλοφορίας και κατάρτιση για την επίγνωση των κινδύνων, με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Αυτό θα πρέπει να εξασφαλίζει ευρεία και ολοκληρωμένη γνώση των μέτρων ασφαλείας, όπως οι ζώνες ασφαλείας και η χρήση κράνους, και ιδίως την κυκλοφοριακή συμμετοχή ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες ή οι χρήστες ηλεκτρικών πατινιών, και την ασφαλή αλληλεπίδραση με μηχανοκίνητα οχήματα. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να εισαγάγουν περαιτέρω μέτρα και προγράμματα για τους χρήστες ατομικών συσκευών κινητικότητας, με σκοπό τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, τη βελτίωση των κανόνων οδικής ασφάλειας και την επίγνωση των κινδύνων.

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16β) Ο συνδυασμός επαρκούς ελάχιστης ηλικίας για τις άδειες κάθε κατηγορίας, που διευκολύνει τόσο την ανεξαρτησία κινητικότητας των νέων οδηγών όσο και την έγκαιρη πρόσβασή τους στην επαγγελματική οδήγηση, και αυστηρότερων όρων για τους αρχάριους οδηγούς όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τα όρια αλκοόλ, μπορεί να ωφελήσει την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία 18

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16γ) Η αξιολόγηση της ικανότητας του οδηγού να οδηγεί με ασφάλεια θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τυχόν ιατρικές παθήσεις του οδηγού. Οι αποφάσεις για τον περιορισμό, την αναστολή, την ανάκληση ή την ακύρωση των αδειών οδήγησης θα πρέπει να λαμβάνονται σε ατομική βάση και να στηρίζονται στα αντικειμενικά αποτελέσματα των εξετάσεων. Θα πρέπει να είναι απαράδεκτη οποιαδήποτε μορφή διάκρισης εις βάρος οδηγών με άδεια αποκλειστικά για λόγους ηλικίας.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 16 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16δ) Το δικαίωμα στην άδεια οδήγησης αποτελεί εγγύηση ελεύθερης κυκλοφορίας και συμμετοχής στην οικονομική και κοινωνική ζωή, ειδικότερα σε αγροτικές και λιγότερο αστικοποιημένες περιοχές με περιορισμένο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών. Ιδιαίτερα για τους ηλικιωμένους, τους μοναχικούς, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή τα άτομα με αναπηρίες, η ατομική μεταφορά αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την υποστήριξη της ανεξάρτητης και αυτόνομης λειτουργίας τους. Οι περιορισμοί στο δικαίωμα κατοχής άδειας οδήγησης θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που καθορίζονται σε ατομική βάση και δεν θα πρέπει να συνεπάγονται τον κίνδυνο διακρίσεων.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17) Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα σύστημα κλιμάκωσης, δηλαδή η θέσπιση του δικαιώματος για άδεια οδήγησης κατηγορίας Β ως προϋπόθεση προκειμένου ο αιτών να είναι επιλέξιμος για να κατέχει ορισμένες άλλες κατηγορίες και θα πρέπει να **ορίζουν** ισοδυναμίες μεταξύ των κατηγοριών. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι **εν μέρει**

(17) Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα σύστημα κλιμάκωσης, δηλαδή η θέσπιση του δικαιώματος για άδεια οδήγησης κατηγορίας Β ως προϋπόθεση προκειμένου ο αιτών να είναι επιλέξιμος για να κατέχει ορισμένες άλλες κατηγορίες, και θα πρέπει να **οριστούν** ισοδυναμίες μεταξύ των κατηγοριών, **συμπεριλαμβανομένης μιας ελάχιστης**

δεσμευτικό για όλα τα κράτη μέλη, αλλά θα πρέπει επίσης να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να το εφαρμόζουν μεταξύ τους εντός της επικράτειάς τους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να καθιερώνουν ορισμένες ισοδυναμίες που περιορίζονται μόνο στην επικράτειά τους.

περιόδου εμπειρίας πριν από την επιλεξιμότητα, κατά περίπτωση. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι δεσμευτικό για όλα τα κράτη μέλη, αλλά θα πρέπει επίσης να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να το εφαρμόζουν μεταξύ τους εντός της επικράτειάς τους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να καθιερώνουν ορισμένες ισοδυναμίες που περιορίζονται μόνο στην επικράτειά τους.

Τροπολογίες 242 και 305

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Για λόγους οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης. Θα πρέπει να εναρμονιστούν τα πρότυπα που αφορούν τις εξετάσεις οδήγησης και τη χορήγηση αδειών οδήγησης. Προς τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να προσδιοριστούν οι γνώσεις, οι δεξιότητες και η συμπεριφορά που αφορούν την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Θα πρέπει επίσης οι εξετάσεις οδήγησης να βασίζονται σε αυτές τις έννοιες και να προβλεφθούν τα ελάχιστα πρότυπα **σωματικής και διανοητικής** ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τροπολογία

(18) Για λόγους οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης. Θα πρέπει να εναρμονιστούν τα πρότυπα που αφορούν τις εξετάσεις οδήγησης και τη χορήγηση αδειών οδήγησης. Προς τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να προσδιοριστούν οι γνώσεις, οι δεξιότητες και η συμπεριφορά που αφορούν την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Θα πρέπει επίσης οι εξετάσεις οδήγησης να βασίζονται σε αυτές τις έννοιες και να προβλεφθούν τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων. **Οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις διαφορές πρακτικές που εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη.**

Τροπολογίες 243 και 306

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Επί του παρόντος, κατά την έκδοση αδειών οδήγησης για την ομάδα 1 και ειδικότερα για οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2, AM, B, B1 και BE, τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει κάποια μορφή ελέγχου της ικανότητας οδήγησης, πέραν της εξέτασης της όρασης. Ο εν λόγω έλεγχος αυτός μπορεί να πραγματοποιείται με ποικίλους τρόπους, από τη συμπλήρωση εντύπου αυτοαξιολόγησης έως τη διενέργεια ιατρικής εξέτασης από γενικό ή ειδικό ιατρό ή σε εξεταστικό κέντρο. Κατά την ανανέωση αδειών οδήγησης για την ομάδα 1, ελάχιστα κράτη μέλη απαιτούν ιατρική εξέταση. Ελάχιστα είναι και τα κράτη μέλη που έχουν θεσπίσει εθνικό μηχανισμό για την αναφορά σημαντικών αλλαγών στην ικανότητα οδήγησης. Γενικά, κατά την έκδοση και ανανέωση των αδειών οδήγησης για την ομάδα 2, και ειδικότερα για οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E, οι απαιτήσεις είναι αυστηρότερες και λεπτομερέστερες, καθώς απαιτείται ιατρική εξέταση.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Η απόδειξη της τήρησης των ελάχιστων προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης 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 συντελούσε στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, στην

Τροπολογία

(19) Η απόδειξη της τήρησης των ελάχιστων προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης 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 συντελούσε 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 διασφαλίζουν την τήρηση ελάχιστων προτύπων σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων. Για λόγους διαφάνειας, οι εξετάσεις αυτές θα πρέπει να συμπίπτουν με την ανανέωση των αδειών οδήγησης.

αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και στο να ληφθεί περισσότερο υπόψη η ευθύνη των οδηγών αυτών των οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν ιατρικές εξετάσεις προκειμένου να διασφαλίζουν την τήρηση ελάχιστων προτύπων σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων. Για λόγους διαφάνειας, οι εξετάσεις αυτές θα πρέπει να συμπίπτουν με την ανανέωση των αδειών οδήγησης.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) Οι τελευταίες νέες ιατρικές τεχνολογίες έχουν συμβάλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τεχνολογίες οι οποίες ελαχιστοποιούν ή εξαλείφουν τον κίνδυνο της οδήγησης με συγκεκριμένες ιατρικές παθήσεις έχουν εισέλθει στην αγορά και έχουν εφαρμοστεί από ασθενείς. Οι τεχνολογίες παρακολούθησης, όπως τα συστήματα συνεχούς παρακολούθησης γλυκόζης (CGM) για άτομα με σακχαρώδη διαβήτη, επιτρέπουν στα άτομα να ελέγχουν αποτελεσματικά και συνεχώς τις ιατρικές τους παθήσεις, εξαλείφοντας έτσι τον κίνδυνο οδήγησης που συνδέεται με την ασθένειά τους. Επιπλέον, σήμερα αναπτύσσονται και βελτιώνονται με ταχείς ρυθμούς τεχνολογίες όπως τα συστήματα CGM, με αποτέλεσμα να διασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του ελέγχου ιατρικών παθήσεων και να ενισχύεται η οδική ασφάλεια.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19β) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του της 23ης Νοεμβρίου 2022 σχετικά με την πρόληψη, διαχείριση και καλύτερη φροντίδα του διαβήτη στην ΕΕ επ' ευκαιρία της Παγκόσμιας Ημέρας για τον Διαβήτη^{1α}, κάλεσε την Επιτροπή να επανεξετάσει το σχετικό νομικό πλαίσιο για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία και τη νομοθεσία για την οδική ασφάλεια, ώστε να αποφευχθούν περαιτέρω διακρίσεις εις βάρος των ατόμων που ζουν με διαβήτη.

^{1α} ΕΕ C 167 της 11.5.2023, σ. 36.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) Τα μαθήματα επανεκπαίδευσης για έμπειρους οδηγούς μπορούν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια αυξάνοντας την ευαισθητοποίηση και απαιτώντας από τους οδηγούς να αποκτήσουν πρόσθετη εμπειρία σε νέες τεχνολογικές λύσεις, όπως τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού και η ημιαυτόματα και αυτοματοποιημένη οδήγηση. Για τον σκοπό αυτόν, η χρήση προσομοιωτών θα μπορούσε να είναι

καίριας σημασίας για την επικαιροποίηση των δεξιοτήτων των έμπειρων οδηγών. Επίσης, οι προσομοιωτές οδήγησης θα μπορούσαν επίσης να αναπαράγουν αντίξοες συνθήκες και σενάρια έκτακτης ανάγκης και, συνεπώς, να βελτιώνουν την ικανότητα του οδηγού να ανταποκρίνεται και να λαμβάνει αποφάσεις σε κρίσιμες καταστάσεις.

Τροπολογία 25

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 20 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20b) Η δια βίου εκπαίδευση είναι καθοριστικής σημασίας για την επικαιροποίηση των δεξιοτήτων των έμπειρων οδηγών, ειδικότερα όσον αφορά την οικολογική οδήγηση, την αύξηση της μάζας των αυτοκινήτων, τη διαρκή τεχνολογική εξέλιξη των συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης και άλλων χαρακτηριστικών αυτοματοποίησης, και τα εναλλακτικά καύσιμα των οχημάτων. Επομένως, θα πρέπει τα κράτη μέλη να ενθαρρύνονται να αναπτύξουν προγράμματα κατάρτισης για έμπειρους οδηγούς.

Τροπολογία 26

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 25**

(25) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτείται να εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες καθορίζονται τρίτες χώρες που διασφαλίζουν συγκρίσιμο επίπεδο οδικής ασφάλειας με αυτό της Ένωσης και παρέχεται σε κατόχους αδειών εκδιδόμενων από τις εν λόγω χώρες η δυνατότητα να ανταλλάσσουν τις άδειες οδήγησής τους με παρόμοιους όρους όπως εάν είχαν εκδοθεί από κράτος μέλος. Οι εν λόγω όροι θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και σαφώς καθορισμένοι για όλες τις σχετικές κατηγορίες αδειών οδήγησης.

(25) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτείται να εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες καθορίζονται τρίτες χώρες που διασφαλίζουν συγκρίσιμο επίπεδο οδικής ασφάλειας με αυτό της Ένωσης και παρέχεται σε κατόχους αδειών εκδιδόμενων από τις εν λόγω χώρες η δυνατότητα να ανταλλάσσουν τις άδειες οδήγησής τους με παρόμοιους όρους όπως εάν είχαν εκδοθεί από κράτος μέλος. **Η Επιτροπή θα πρέπει, εν προκειμένω, να έχει τη δυνατότητα να αξιολογεί αν μια τρίτη χώρα διαθέτει επαγγελματική κατάρτιση οδηγών, κανόνες πιστοποίησης και διαδικασίες εξέτασης που να μπορούν να συγκριθούν πλήρως ή εν μέρει με το ενωσιακό επίπεδο, προκειμένου να εκδώσει εντέλει πιστοποιητικό συγκρίσιμο με το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ). Έτσι οι κάτοχοι των εν λόγω πιστοποιητικών τρίτων χωρών θα έχουν τη δυνατότητα να τα ανταλλάξουν με ευρωπαϊκό ΠΕΙ, υπό την προϋπόθεση ότι θα παρακολουθήσουν πρόσθετη κατάρτιση ικανοτήτων. Επιπλέον της άδειας οδήγησης, το εν λόγω πιστοποιητικό θα μπορούσε να αποτελεί τη δεύτερη υποχρεωτική απαίτηση για τους επαγγελματίες οδηγούς, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν μεταφορικές δραστηριότητες για μεταφορική επιχείρηση με έδρα στην Ένωση.** Οι εν λόγω όροι θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και σαφώς καθορισμένοι για όλες τις σχετικές κατηγορίες αδειών οδήγησης.

Τροπολογία 310

Πρόταση οδηγίας

(27α) Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΜΟΚΜ) καλύπτουν ευρύ φάσμα μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται συνήθως εκτός δρόμου με πολλούς τρόπους. Περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, κατασκευαστικά και δασοκομικά μηχανήματα (εκσκαφείς, φορτωτές, μπουλντόζες κ.λπ.), γεωργικά και γεωργικά μηχανήματα (θεριζοαλωνιστικές μηχανές, καλλιεργητές κ.λπ.). Η υφιστάμενη οδηγία δεν εφαρμόζεται στα εν λόγω μηχανήματα. Ωστόσο, υπόκειται σε ένα συνονθύλευμα εθνικών διατάξεων όσον αφορά την απαιτούμενη άδεια οδήγησης και τις ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης, δεδομένου ότι μπορούν να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με σκοπό τη διευκόλυνση της χρήσης μη οδικών κινητών μηχανημάτων σε ολόκληρη την Ένωση, ιδίως σε διασυννοριακό πλαίσιο, εποχική εργασία ή εργασία που παρέχεται από αποσπασμένους εργαζομένους. Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει μια πλατφόρμα συνεργασίας προσκαλώντας τις εθνικές αρχές και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό τη συγκέντρωση, επεξεργασία και διάδοση γνώσεων και πληροφοριών όσον αφορά τις βέλτιστες πρακτικές για τους οδηγούς οχημάτων ειδικής χρήσης, όπως τα μη οδικά κινητά μηχανήματα σε όλα τα κράτη μέλη. Οι συζητήσεις στην πλατφόρμα συνεργασίας θα πρέπει να χρησιμεύσουν ως βάση για την έκθεση της Επιτροπής σχετικά με τις επιπτώσεις της χρήσης των εθνικών διατάξεων για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και τις επιπτώσεις τους στην εσωτερική αγορά και την οδική ασφάλεια. Η έκθεση αυτή μπορεί να συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με σκοπό τη διευκόλυνση της χρήσης μη οδικών κινητών μηχανημάτων

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα σύστημα οδήγησης με συνοδό σε επίπεδο Ένωσης για **ορισμένες** κατηγορίες αδειών οδήγησης, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια. Οι κανόνες ενός τέτοιου συστήματος θα πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα στους αιτούντες να αποκτήσουν άδειες οδήγησης στις σχετικές κατηγορίες πριν συμπληρώσουν το απαιτούμενο κατώτατο όριο ηλικίας. Η χρήση, ωστόσο, των εν λόγω αδειών οδήγησης τελεί υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει συνοδεία έμπειρου οδηγού. Σε τέτοιες περιπτώσεις, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη, για λόγους οδικής ασφάλειας, να ορίζουν αυστηρότερους όρους και κανόνες στην επικράτειά τους σχετικά με τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδώσει.

Τροπολογία

(28) Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα σύστημα οδήγησης με συνοδό σε επίπεδο Ένωσης για **τις** κατηγορίες αδειών οδήγησης **B, C και C1**, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια. Οι κανόνες ενός τέτοιου συστήματος θα πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα στους αιτούντες να αποκτήσουν άδειες οδήγησης στις σχετικές κατηγορίες πριν συμπληρώσουν το απαιτούμενο κατώτατο όριο ηλικίας. Η χρήση, ωστόσο, των εν λόγω αδειών οδήγησης τελεί υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει συνοδεία έμπειρου οδηγού. Σε τέτοιες περιπτώσεις, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη, για λόγους οδικής ασφάλειας, να ορίζουν αυστηρότερους όρους και κανόνες στην επικράτειά τους σχετικά με τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδώσει.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) Το σύστημα οδήγησης με συνοδό θα πρέπει, με την επιφύλαξη του γενικού

Τροπολογία

(29) Το σύστημα οδήγησης με συνοδό θα πρέπει, με την επιφύλαξη του γενικού

στόχου του για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, να καταστήσει το επάγγελμα του οδηγού φορτηγού πιο προσβάσιμο και ελκυστικό στις νεότερες γενιές, προκειμένου να διευρύνουν τις επαγγελματικές τους δυνατότητες και να συμβάλει στην αντιμετώπιση της έλλειψης οδηγών στην Ένωση. Θα πρέπει, συνεπώς, να καλύπτει τις άδειες οδήγησης κατηγορίας C και τις προαπαιτούμενες άδειες κατηγορίας B.

στόχου του για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, να καταστήσει το επάγγελμα του οδηγού φορτηγού πιο προσβάσιμο και ελκυστικό στις νεότερες γενιές, προκειμένου να διευρύνουν τις επαγγελματικές τους δυνατότητες και να συμβάλει στην αντιμετώπιση της έλλειψης οδηγών στην Ένωση. Θα πρέπει, συνεπώς, να καλύπτει τις άδειες οδήγησης κατηγορίας C και **C1** και τις προαπαιτούμενες άδειες κατηγορίας B.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 29 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(29α) Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για τη σύμπραξη μεταξύ των επαγγελματικών σχολείων και των εταιρειών μεταφορών και εφοδιαστικής, μεταξύ άλλων με ειδική στήριξη από τον προϋπολογισμό της ΕΕ και με τη χρήση των εσόδων που προβλέπονται στην οδηγία 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έλλειψη επαγγελματιών οδηγών στην Ένωση. Η εν λόγω σύμπραξη θα πρέπει να προσφέρει στους μελλοντικούς επαγγελματίες οδηγούς την ευκαιρία να εξοικειωθούν περισσότερο με τα οφέλη και τις προκλήσεις του επαγγέλματος, να βελτιώσουν τις επιχειρησιακές και οργανωτικές τους δεξιότητες και να αποκτήσουν εμπειρία, χρησιμοποιώντας προηγμένες τεχνολογίες και τεχνικές. Η μορφή της εν λόγω στήριξης θα μπορούσε να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, συγχρηματοδότηση από την ΕΕ για την απόκτηση ορισμένων προσόντων,

όπως το ΠΕΙ ή ειδικά προγράμματα κατάρτισης για μελλοντικούς οδηγούς.

^{1α} ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9. ΕΛΙ:
<http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί που απέκτησαν πρόσφατα άδεια οδήγησης σε μια δεδομένη κατηγορία δεν θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια λόγω της απειρίας τους. Για τους αρχάριους αυτούς οδηγούς θα πρέπει να θεσπιστεί δοκιμαστική περίοδος δύο ετών, κατά τη διάρκεια της **οποίας** θα πρέπει να υπόκεινται σε αυστηρότερους κανόνες και αυστηρότερες κυρώσεις σε ολόκληρη την Ένωση όταν τους παραβιάζουν, λόγω επήρειας αλκοόλ. Οι κυρώσεις για μια τέτοια συμπεριφορά θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και αμερόληπτες και η αυστηρότητά τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη στον μέγιστο δυνατό βαθμό τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους της Ένωσης για μείωση στο ήμισυ και σχεδόν εξάλειψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Όσον αφορά τυχόν άλλους περιορισμούς για αρχάριους οδηγούς, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ελεύθερα πρόσθετους κανόνες στην επικράτειά τους.

Τροπολογία

(30) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί που απέκτησαν πρόσφατα άδεια οδήγησης σε μια δεδομένη κατηγορία δεν θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια λόγω της απειρίας τους. Για τους αρχάριους αυτούς οδηγούς θα πρέπει να θεσπιστεί δοκιμαστική περίοδος **τουλάχιστον** δύο ετών. **Σε περίπτωση που ο αρχάριος οδηγός διαθέτει ήδη έγκυρη άδεια οδήγησης άλλης κατηγορίας, η δοκιμαστική περίοδος θα πρέπει να περιλαμβάνει μόνον το εναπομένον διάστημα της δοκιμαστικής περιόδου της υφιστάμενης άδειας οδήγησης, αλλά δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από 6 μήνες.** Κατά τη διάρκεια της **εν λόγω περιόδου, οι οδηγοί** θα πρέπει να υπόκεινται σε αυστηρότερους κανόνες και αυστηρότερες κυρώσεις σε ολόκληρη την Ένωση όταν τους παραβιάζουν, **για παράδειγμα, λόγω επήρειας αλκοόλ ή ναρκωτικών, υπέρβασης της ταχύτητας, χρήσης μη εξουσιοδοτημένων οχημάτων, μη χρήσης εξοπλισμού ασφαλείας, ή οδήγησης χωρίς έγκυρη άδεια οδήγησης. Οι αρχές επιβολής του νόμου ενδέχεται να χρειαστεί να θεσπίσουν ένα τεχνικό όριο μηδενικής ανοχής για τις**

εφαρμοζόμενες μετρήσεις τους, το οποίο θα πρέπει να μην υπερβαίνει τα 0,2 g/mL, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τυχαία έκθεση σε αλκοόλ. Οι κυρώσεις για μια τέτοια συμπεριφορά θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και αμερόληπτες και η αυστηρότητά τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη στον μέγιστο δυνατό βαθμό τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους της Ένωσης για μείωση στο ήμισυ και σχεδόν εξάλειψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Όσον αφορά τυχόν άλλους περιορισμούς για αρχάριους οδηγούς, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ελεύθερα πρόσθετους κανόνες στην επικράτειά τους.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(31) Ενδείκνυται ο καθορισμός των ελάχιστων προτύπων 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 αιτούντων άδεια οδήγησης και επιτυγχάνοντας μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση και την προσαρμογή των ελάχιστων αυτών προτύπων σε οποιεσδήποτε τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις στον εν λόγω

Τροπολογία

(31) Ενδείκνυται ο καθορισμός των ελάχιστων προτύπων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του εξεταστή και των απαιτήσεων κατάρτισης των εξεταστών προκειμένου να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των εξεταστών, **συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης για την αντίληψη του κινδύνου,** εξασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την αντικειμενικότερη αξιολόγηση των αιτούντων άδεια οδήγησης και επιτυγχάνοντας μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση και την προσαρμογή των ελάχιστων αυτών προτύπων σε

τομέα, όπου κρίνεται απαραίτητο.

οποιοσδήποτε τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις στον εν λόγω τομέα, **συμπεριλαμβανομένων νέων προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού**, όπου κρίνεται απαραίτητο.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 32

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(32) Η έννοια της συνήθους κατοικίας θα πρέπει να οριστεί κατά τρόπο που να επιτρέπει την επίλυση ζητημάτων που προκύπτουν όταν δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί η συνήθης κατοικία βάσει επαγγελματικών ή οικογενειακών δεσμών. Είναι επίσης απαραίτητο να προβλεφθεί η δυνατότητα των αιτούντων να υποβληθούν σε θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις στο κράτος μέλος της ιθαγένειάς τους, στις περιπτώσεις που το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας τους δεν παρέχει τη δυνατότητα να υποβληθούν στις εν λόγω εξετάσεις στην επίσημη γλώσσα του πρώτου. Θα **πρέπει** να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τους διπλωμάτες και την οικογένειά τους, όταν στο πλαίσιο της αποστολής τους οφείλουν να διαμείνουν στο εξωτερικό για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τροπολογία

(32) Η έννοια της συνήθους κατοικίας θα πρέπει να οριστεί κατά τρόπο που να επιτρέπει την επίλυση ζητημάτων που προκύπτουν όταν δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί η συνήθης κατοικία βάσει επαγγελματικών ή οικογενειακών δεσμών. Είναι επίσης απαραίτητο να προβλεφθεί η δυνατότητα των αιτούντων να υποβληθούν σε θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις στο κράτος μέλος της ιθαγένειάς τους, στις περιπτώσεις που το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας τους δεν παρέχει τη δυνατότητα να υποβληθούν στις εν λόγω εξετάσεις στην επίσημη γλώσσα του πρώτου. Θα **μπορούσαν** να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τους διπλωμάτες και την οικογένειά τους, όταν στο πλαίσιο της αποστολής τους οφείλουν να διαμείνουν στο εξωτερικό για μεγάλο χρονικό διάστημα, **υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν συνεπάγεται πρόσθετους κινδύνους για την οδική ασφάλεια**.

Τροπολογίες 247 και 311

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 35 α (νέα)

(35α) Κατά τις προετοιμασίες για την αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη στον μέγιστο βαθμό ότι τα κράτη μέλη βρίσκονται αντιμέτωπα με διαφορετικές γεωγραφικές και κοινωνικές προκλήσεις κατά την επιδίωξη της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Μάλιστα, ενώ ορισμένα κράτη μέλη επιδιώκουν επιτυχώς την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας μέσω των αποκαλούμενων συστημάτων βαθμών ποινής, άλλα επιλέγουν διαφορετικές μεθόδους, όπως η άμεση επιβολή αυστηρότερων κυρώσεων ή η εντατικοποίηση των προσπαθειών στο πλαίσιο στοχευμένων εκστρατειών επιβολής και πρόληψης. Επιπλέον, θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ίδια τα συστήματα βαθμών ποινής μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους στα κράτη μέλη που επιλέγουν να τα εφαρμόσουν. Επομένως, οι πόροι και η προσοχή θα πρέπει να κατευθύνονται σε άλλα μέτρα τα οποία μπορούν να αυξήσουν την οδική ασφάλεια, επιτρέποντας παράλληλα στα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν τις ποικίλες προκλήσεις τους με όποιον τρόπο πιστεύουν ότι είναι ο πλέον αποδοτικός.

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 35 β (νέα)

(35β) Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ανταλλάσσουν δεδομένα σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές τους όσον αφορά τα

μέτρα οδικής ασφάλειας και την κατάρτιση για την επίγνωση των κινδύνων, ειδικότερα όσον αφορά τους αρχάριους οδηγούς και στο πλαίσιο της δια βίου εκπαίδευσης, τη χρήση συστήματος υποστήριξης ανά ηλικιακή ομάδα μέσω παρεμβάσεων ανατροφοδότησης με απόδειξη της συμμετοχής και συστάσεων που παρέχονται από εκπαιδευτή οδήγησης, ειδικευμένο ψυχολόγο ή εξεταστή οδήγησης, καθώς και μέτρων για την αύξηση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Στο πλαίσιο της σταδιακής ψηφιοποίησης, του αυτοματισμού, των ολοένα και αυστηρότερων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών των οδικών μεταφορών, καθώς και της συνεχούς τεχνολογικής προόδου των μηχανοκίνητων οχημάτων, είναι απαραίτητο όλοι οι οδηγοί να διατηρούν επίκαιρες τις γνώσεις τους σε θέματα οδικής ασφάλειας και βιωσιμότητας. **Η** προώθηση της δια βίου εκπαίδευσης μπορεί να είναι καθοριστικής σημασίας για να συμβαδίζουν οι δεξιότητες των έμπειρων οδηγών με την οδική ασφάλεια, τις νέες τεχνολογίες και την οικολογική οδήγηση, η οποία βελτιώνει την αποδοτική χρήση των καυσίμων και μειώνει τις εκπομπές και τη διαχείριση της ταχύτητας.

Τροπολογία

(37) Στο πλαίσιο της σταδιακής ψηφιοποίησης, του αυτοματισμού, των ολοένα και αυστηρότερων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών των οδικών μεταφορών, καθώς και της συνεχούς τεχνολογικής προόδου των μηχανοκίνητων οχημάτων, είναι απαραίτητο όλοι οι οδηγοί να διατηρούν επίκαιρες τις γνώσεις τους σε θέματα **νέων τεχνολογιών**, οδικής ασφάλειας και βιωσιμότητας. **Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν την** προώθηση της δια βίου εκπαίδευσης **των οδηγών και την παροχή κινήτρων για την παρακολούθηση μαθημάτων ασφαλούς οδήγησης, μεταξύ άλλων μέσω παρεμβάσεων ανατροφοδότησης με απόδειξη της συμμετοχής και συστάσεων που παρέχονται από εκπαιδευτή οδήγησης, ειδικευμένο ψυχολόγο ή εξεταστή οδήγησης, οι οποίες μπορούν**

να συμβάλουν σε πιο συμπεριληπτική κινητικότητα. Αυτό μπορεί να είναι καθοριστικής σημασίας για να συμβαδίζουν οι δεξιότητες των έμπειρων οδηγών με την οδική ασφάλεια, τις νέες τεχνολογίες και την οικολογική οδήγηση, η οποία βελτιώνει την αποδοτική χρήση των καυσίμων και μειώνει τις εκπομπές και τη διαχείριση της ταχύτητας.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) ορισμένες πτυχές που ισχύουν για τους αρχάριους οδηγούς.

Τροπολογία

δ) ορισμένες πτυχές που ισχύουν, **μεταξύ άλλων**, για τους αρχάριους οδηγούς.

Τροπολογία 312

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. **Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε τροχοφόρα ή ερπυστριοφόρα μηχανοκίνητα οχήματα με δύο τουλάχιστον άξονες, η βασική λειτουργία των οποίων στηρίζεται ουσιαστικά στην ελκτική τους δύναμη, και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για την έλξη, ώθηση, μεταφορά ή ενεργοποίηση ορισμένων εργαλείων, μηχανημάτων ή ρυμουλκουμένων που χρησιμοποιούνται στις γεωργικές ή δασικές εργασίες και η χρήση των οποίων για την οδική μεταφορά προσώπων ή αγαθών ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που**

Τροπολογία

2. **Με την επιφύλαξη των άρθρων 12α και 20 της παρούσας οδηγίας, καθώς και του δικαιώματος των κρατών μελών να προσθέτουν εθνικές κατηγορίες στις άδειες οδήγησης που εκδίδουν σύμφωνα με το παράρτημα I, η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε αυτοκινούμενα κινητά μηχανήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/42/EK, τα οποία έχουν σχεδιαστεί ή κατασκευαστεί για την εκτέλεση εργασιών, π.χ. μη οδικά κινητά μηχανήματα όπως ορίζονται στον [κανονισμό σχετικά με την έγκριση και**

χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών, είναι δευτερεύουσα.

την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (2023/0090(COD)).

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1) «άδεια οδήγησης»: **ηλεκτρονικό ή υλικό** έγγραφο που πιστοποιεί το δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων και αναφέρει τις συνθήκες υπό τις οποίες ο κάτοχος επιτρέπεται να οδηγεί·

Τροπολογία

1) «άδεια οδήγησης»: έγγραφο που πιστοποιεί το δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων και αναφέρει τις συνθήκες υπό τις οποίες ο κάτοχος επιτρέπεται να οδηγεί, **σε υλική ή ψηφιακή μορφή ή και στις δύο·**

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 11 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11α) «ασθενοφόρο»: όχημα κατηγορίας Μ που προορίζεται για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών και διαθέτει ειδικό εξοπλισμό για τον σκοπό αυτόν, όπως αναφέρεται στα «Κριτήρια κατηγοριοποίησης οχημάτων», «Οχήματα ειδικού σκοπού», στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 5.3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}.

1^α Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 11 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11β) «μηχανοκίνητο τροχόσπιτο»: όχημα κατηγορίας Μ με χώρο διαβίωσης που περιέχει καθίσματα και τραπέζι, χωριστές ή πτυσσόμενες κουκέτες, εγκαταστάσεις μαγειρέματος, καθώς και ερμάρια και χώρο αποθήκευσης, που πρέπει να είναι μόνιμα στερεωμένα στον χώρο διαβίωσης, όπως αναφέρεται στα «Κριτήρια κατηγοριοποίησης οχημάτων», «Οχήματα ειδικής χρήσης», στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 5.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 11 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11γ) «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»^{1α}: όχημα με κινητήρα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 11 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11δ) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απανθρακοποίηση των μεταφορών και να βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, περιλαμβάνουν δε τα ακόλουθα:

- α) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων,**
- β) υδρογόνο,**
- γ) φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο/ΣΦΑ) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο/ΥΦΑ),**
- δ) υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο),**

ε) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος/πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας,

στ) οποιοδήποτε άλλο «καύσιμο ουδέτερο ως προς το CO₂», δηλαδή όλα τα καύσιμα που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 όταν οι εκπομπές του χρησιμοποιούμενου καυσίμου (eu) μπορούν να θεωρηθούν καθαρές μηδενικές, πράγμα που σημαίνει, για παράδειγμα, ότι το ισοδύναμο CO₂ του άνθρακα που ενσωματώνεται στη χημική σύνθεση του χρησιμοποιούμενου καυσίμου (eu) είναι βιογενούς προέλευσης και/ή έχει δεσμευθεί, αποφεύγοντας έτσι την εκπομπή του ως CO₂ στην ατμόσφαιρα, ή έχει δεσμευθεί από τον ατμοσφαιρικό αέρα, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

i) ανανεώσιμα και/ή συνθετικά καύσιμα, όπως βιοκαύσιμα, βιοαέριο, καύσιμα βιομάζας, ανανεώσιμα υγρά και αέρια καύσιμα κίνησης μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO) ή καύσιμο ανακυκλωμένου άνθρακα (RCF)·

ii) άλλα καύσιμα που δεν απαριθμούνται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 μπορούν να εμπίπτουν στην έννοια των ουδέτερων ως προς το CO₂ καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τα εν λόγω κριτήρια και τα κριτήρια αειφορίας της εν λόγω οδηγίας και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων· και

iii) μείγμα δύο ή περισσότερων ουδέτερων ως προς το CO₂ καυσίμων θεωρείται καύσιμο ουδέτερο ως προς το CO₂·

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 3 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Έως τις [ημερομηνία έκδοσης + 4 έτη], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ως προεπιλογή **εκδίδονται μόνο φορητές άδειες** οδήγησης. Έως την ημερομηνία αυτή, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εκδώσουν φορητές άδειες οδήγησης.

Τροπολογία

4. Έως τις ... [ημερομηνία έκδοσης + 4 έτη], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ως προεπιλογή **χορηγείται στους αιτούντες τόσο φορητή άδεια οδήγησης όσο και υλική άδεια** οδήγησης. Έως την ημερομηνία αυτή, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εκδώσουν φορητές άδειες οδήγησης.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 3 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, **κατόπιν αιτήματος του αιτούντος**, τα κράτη μέλη **παρέχουν τη δυνατότητα έκδοσης υλικής άδειας οδήγησης αντί φορητής άδειας οδήγησης ή μαζί με αυτή.**

Τροπολογία

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, τα κράτη μέλη **προβλέπουν το δικαίωμα των αιτούντων, κατόπιν αιτήματος, να αποποιηθούν είτε την υλική είτε την ψηφιακή άδεια οδήγησης. Τα κράτη μέλη διευκολύνουν τα εν λόγω αιτήματα από μέρους των αιτούντων και δεν επιδιώκουν να τους επηρεάσουν με οποιονδήποτε τρόπο.**

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 3 – παράγραφος 5 α (νέα)

5α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 5, τα κράτη μέλη παρέχουν στους αιτούντες οι οποίοι έχουν αποποιηθεί μία από τις μορφές της άδειας οδήγησής τους που αναφέρονται στην παράγραφο 4 το δικαίωμα να ζητούν την έκδοση ή επανέκδοση της εν λόγω αποποιημένης μορφής. Κάθε έκδοση ή επανέκδοση αποποιημένης μορφής παρέχεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 2 εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος του αιτούντος.

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 4

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, έως τις 19 Ιανουαρίου **2030**, όλες οι εκδιδόμενες ή υπό κυκλοφορία υλικές άδειες οδήγησης πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

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

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ενσωματώσουν ένα μέσο αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή) στην υλική άδεια οδήγησης. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να ενσωματώσει μικροεπεξεργαστή στην υλική άδεια οδήγησης, δύναται, εφόσον το προβλέπει η εθνική του νομοθεσία που διέπει τις άδειες οδήγησης, να αποφασίσει επίσης να αποθηκεύσει στον μικροεπεξεργαστή δεδομένα επιπλέον όσων προβλέπονται στο παράρτημα Ι μέρος Δ.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ενσωματώσουν ένα μέσο αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή) στην υλική άδεια οδήγησης. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να ενσωματώσει μικροεπεξεργαστή στην υλική άδεια οδήγησης, δύναται, εφόσον το προβλέπει η εθνική του νομοθεσία που διέπει τις άδειες οδήγησης, να αποφασίσει επίσης να αποθηκεύσει στον μικροεπεξεργαστή δεδομένα επιπλέον όσων προβλέπονται στο παράρτημα Ι μέρος Δ. ***Η περίοδος διατήρησης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αποθηκεύονται στον μικροεπεξεργαστή ευθυγραμμίζεται, όποτε είναι δυνατόν, με την ισχύ της άδειας οδήγησης.***

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Οι εφαρμογές ***αυτές*** βασίζονται στα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας που εκδίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶².

Οι ***εν λόγω*** εφαρμογές βασίζονται στα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας που εκδίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶², ***θα πρέπει δε να διασφαλίζεται κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας των εφαρμογών αυτών.***

⁶² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση

⁶² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση

και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά, ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73

και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά, ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ηλεκτρονικές εφαρμογές δεν περιέχουν **ή, σε περίπτωση εφαρμογής δείκτη, δεν καθιστούν διαθέσιμα** περισσότερα δεδομένα από αυτά που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Δ.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ηλεκτρονικές εφαρμογές δεν περιέχουν περισσότερα δεδομένα από αυτά που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Δ.

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 5 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου της φορητής άδειας οδήγησης δεν διατηρούνται από τον ελεγκτή και ότι η αρχή έκδοσης της άδειας οδήγησης επεξεργάζεται τις πληροφορίες που λαμβάνει μέσω της κοινοποίησης μόνο για σκοπούς απόκρισης στο αίτημα επαλήθευσης.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου της φορητής άδειας οδήγησης δεν διατηρούνται από τον ελεγκτή και ότι η αρχή έκδοσης της άδειας οδήγησης επεξεργάζεται τις πληροφορίες που λαμβάνει μέσω της κοινοποίησης μόνο για σκοπούς απόκρισης στο αίτημα επαλήθευσης. **Η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται σύμφωνα με τους**

κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679 και (ΕΕ) 2018/1725 και, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία 2002/58/ΕΚ, τηρουμένων των αρχών της ελαχιστοποίησης των δεδομένων, του περιορισμού του σκοπού και της προστασίας των δεδομένων εκ σχεδιασμού και εξ ορισμού, ιδίως όσον αφορά τα τεχνικά μέτρα.

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 5 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον κατάλογο των σχετικών εθνικών συστημάτων που είναι εξουσιοδοτημένα να εκδίδουν δεδομένα **και δείκτες** για φορητές άδειες οδήγησης. Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμο στο κοινό, μέσω ασφαλούς διαύλου, τον κατάλογο των εν λόγω εθνικών συστημάτων των κρατών μελών, σε ηλεκτρονικά υπογεγραμμένη ή σφραγισμένη μορφή κατάλληλη για αυτοματοποιημένη επεξεργασία.

Τροπολογία

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον κατάλογο των σχετικών εθνικών συστημάτων που είναι εξουσιοδοτημένα να εκδίδουν δεδομένα για φορητές άδειες οδήγησης. Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμο στο κοινό, μέσω ασφαλούς διαύλου, τον κατάλογο των εν λόγω εθνικών συστημάτων των κρατών μελών, σε ηλεκτρονικά υπογεγραμμένη ή σφραγισμένη μορφή κατάλληλη για αυτοματοποιημένη επεξεργασία.

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 5 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Έως τις [ημερομηνία έκδοσης + 18

Τροπολογία

7. Έως τις ... [ημερομηνία έκδοσης + 18

μήνες], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και τις δοκιμές των φορητών αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών επαλήθευσης και της διασύνδεσης με εθνικά συστήματα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.

μήνες], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και τις δοκιμές των φορητών αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών επαλήθευσης και της διασύνδεσης με εθνικά συστήματα **και λαμβανομένων υπόψη των αναγκαίων απαιτήσεων για τη διασφάλιση της αναγνώρισης των εν λόγω περιόδων οδήγησης από τις αρχές τρίτων χωρών**. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 5 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Η Επιτροπή παρέχει, εν προκειμένω, συνδρομή στα κράτη μέλη τα οποία θα πρέπει να συνεργαστούν για την επιδίωξη της παγκόσμιας χρήσης και αναγνώρισης της ευρωπαϊκής φορητής άδειας οδήγησης, με τροποποίηση της σύμβασης της Γενεύης για την οδική κυκλοφορία της 19ης Σεπτεμβρίου 1949, της διεθνούς σύμβασης για τις μηχανοκίνητες μεταφορές της 24ης Απριλίου 1926, και της σύμβασης της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία της 8ης Νοεμβρίου 1968.

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο α – παράγραφος 2 – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- δίκυκλα οχήματα ή τρίτροχα οχήματα με μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής όχι μεγαλύτερη από 45 km/h (εξαιρουμένων εκείνων με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα κατώτερη ή ίση με 25 km/h)·

Τροπολογία

- δίκυκλα οχήματα ή τρίτροχα οχήματα με μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής όχι μεγαλύτερη από 45 km/h **και καθαρή μέγιστη ισχύ που δεν υπερβαίνει τα 4kW** (εξαιρουμένων εκείνων με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα κατώτερη ή ίση με 25 km/h)·

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – σημείο i – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- μοτοσικλέτες μέγιστου κυλινδρισμού κινητήρα 125 κυβικά εκατοστά, μέγιστης ισχύος 11 kW και με λόγο ισχύος/βάρους μικρότερο από 0,1 kW/kg·

Τροπολογία

- μοτοσικλέτες μέγιστου κυλινδρισμού κινητήρα 125 κυβικά εκατοστά, **καθαρές** μέγιστης ισχύος **που δεν υπερβαίνει τα 11 kW** και με λόγο ισχύος/βάρους μικρότερο από 0,1 kW/kg·

Τροπολογία 57

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – σημείο i – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- μηχανοκίνητα τρίκυκλα των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15kW·

Τροπολογία

- μηχανοκίνητα τρίκυκλα των οποίων η **καθαρή μέγιστη** ισχύς δεν υπερβαίνει

Τροπολογία 58

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – σημείο ii – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW και με μέγιστο λόγο ισχύος/βάρους 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από όχημα με ισχύ μεγαλύτερη από 70 kW.

Τροπολογία

- μοτοσικλέτες **καθαρής** μέγιστης ισχύος **που δεν υπερβαίνει τα** 35 kW και με μέγιστο λόγο ισχύος/βάρους 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από όχημα με ισχύ μεγαλύτερη από 70 kW.

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – σημείο iii – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15kW·

Τροπολογία

- μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η **καθαρή μέγιστη** ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15kW·

με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα σχετικά οχήματα, τα μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει το ήμισυ του βάρους της μάζας χωρίς φορτίο·

Τροπολογία 60

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ – σημείο viii – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- αυτοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως 16 επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m·

Τροπολογία

- αυτοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά **άνω των 8 και** έως 16 επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m·

Τροπολογία 69

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 6 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας της Επιτροπής, η οποία αξιολογεί την επίπτωση του προτεινόμενου μέτρου στην οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου ορισμένους συγκεκριμένους τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών οχημάτων για άτομα με αναπηρία.

Τροπολογία

Κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας της Επιτροπής, η οποία αξιολογεί την επίπτωση του προτεινόμενου μέτρου στην οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου ορισμένους συγκεκριμένους τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών οχημάτων για άτομα με αναπηρία **ή οχημάτων που χρησιμοποιούνται στον κατασκευαστικό τομέα και ταξινομούνται, μεταξύ άλλων, ως μη οδικά κινητά μηχανήματα.**

Τροπολογία 70

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) 16 έτη για τις κατηγορίες AM, A1 **και** B1·

Τροπολογία

α) 16 έτη για τις κατηγορίες AM, A1, B1 **και T·**

Τροπολογία 71

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) με την επιφύλαξη των περιστάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, 18 έτη για τις κατηγορίες C, CE, D1 και D1E, για τους επαγγελματίες οδηγούς που χρησιμοποιούν άδεια οδήγησης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ)·

Τροπολογία 72

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) με την επιφύλαξη των περιστάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, 21 έτη για τις κατηγορίες D και DE, για τους επαγγελματίες οδηγούς που χρησιμοποιούν άδεια οδήγησης σε

εθνικό και διεθνές επίπεδο, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ).

Τροπολογία 73

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

αλλά τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εκδίδουν άδεια οδήγησης για την κατηγορία B1 για υποψήφιο άνω των 21 ετών για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) και υπό τους όρους που προβλέπονται στην εν λόγω παράγραφο·

Τροπολογία 74

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 75

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη μπορούν να αναγνωρίζουν αμοιβαία στο έδαφός τους την ισχύ των αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε οδηγούς κάτω από τα ελάχιστα όρια ηλικίας που καθορίζονται στην παρούσα παράγραφο.

Τροπολογία 76

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι άδειες οδήγησης που χορηγούνται σύμφωνα με **τις παραγράφους 2 και 3** ισχύουν μόνο στην επικράτεια του εκδίδοντος κράτους μέλους μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Οι άδειες οδήγησης που χορηγούνται σύμφωνα με **την παράγραφο 2** ισχύουν μόνο στην επικράτεια του εκδίδοντος κράτους μέλους μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 77

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 7 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχεία δ) και ε) του παρόντος άρθρου, όταν ο υποψήφιος είναι κάτοχος πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης ορίζεται ως εξής:

διαγράφεται

α) για τις κατηγορίες C και CE, τα κατώτατα όρια ηλικίας που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·

β) για τις κατηγορίες D1 και D1E, το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) δεύτερο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας·

γ) για τις κατηγορίες D και DE, τα κατώτατα όρια ηλικίας που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) πρώτο εδάφιο, στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) πρώτο εδάφιο και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία 78

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Τα κράτη μέλη επισημαίνουν τις άδειες οδήγησης που χορηγούν σε άτομα τα οποία υπόκεινται σε μία ή περισσότερες προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται να οδηγούν. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους αντίστοιχους ενωσιακούς κωδικούς που προβλέπονται στο παράρτημα Ι μέρος Ε. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν εθνικούς κωδικούς για προϋποθέσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα Ι μέρος Ε.

Τα κράτη μέλη επισημαίνουν τις άδειες οδήγησης που χορηγούν σε άτομα τα οποία υπόκεινται σε μία ή περισσότερες προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται να οδηγούν. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους αντίστοιχους ενωσιακούς κωδικούς που προβλέπονται στο παράρτημα Ι μέρος Ε. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν εθνικούς κωδικούς για προϋποθέσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα Ι μέρος Ε **και, όταν το πράττουν, το αναφέρουν χωρίς καθυστέρηση στην Επιτροπή, μαζί με λεπτομέρειες σχετικά με τους κωδικούς και τις περιπτώσεις όπου αυτοί χρησιμοποιούνται, κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και σε περίπτωση [μεταγενέστερων] νέων προσθηκών ή τροποποιήσεων υφιστάμενων κωδικών.**

Τροπολογία 80

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) οι άδειες που εκδίδονται για τις κατηγορίες CE και DE ισχύουν για τις κατηγορίες C και D αντίστοιχα·

Τροπολογία 81

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) οι άδειες που εκδίδονται για τις κατηγορίες C1E και D1E ισχύουν για τις κατηγορίες C1 και D1 αντίστοιχα·

Τροπολογία 82

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία B, ισχύει για την οδήγηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα **που αναφέρονται** στο άρθρο 2 της οδηγίας **96/53/ΕΚ του Συμβουλίου**⁶³ με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg αλλά όχι άνω των 4 250 kg χωρίς ρυμουλκούμενο.

η) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία B, ισχύει για την οδήγηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα **όπως ορίζονται** στο άρθρο 2 **σημείο [11γ] της παρούσας οδηγίας για τις κατηγορίες M και N που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858^{1α}, τα οποία προορίζονται για χρήση σε δημόσιους δρόμους, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί σε ένα ή περισσότερα στάδια με μέγιστη**

επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg αλλά όχι άνω των 4 250 kg χωρίς ρυμουλκούμενο και για τη μεταφορά επιβατών με μέγιστη χωρητικότητα οκτώ θέσεων, εξαιρουμένου του οδηγού. Τα οχήματα αυτά μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 5 000 kg για τον συνδυασμό αυτόν·

⁶³ Οδηγία 96/53/ΕΚ 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 (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

^{1α} Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

Τροπολογία 83

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηα) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία Β, ισχύει για την οδήγηση ασθενοφόρων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο [11α] και άλλων οχημάτων ειδικού σκοπού, καθώς και μηχανοκίνητων τροχόσπιτων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο [11β] της παρούσας οδηγίας, έως 4 250 kg.

*Στις περιοδικές εκθέσεις προς το
Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το
Συμβούλιο που αναφέρονται στο
άρθρο 20 της παρούσας οδηγίας, η
Επιτροπή επανεξετάζει τον αντίκτυπο
των τεχνολογικών εξελίξεων στον τομέα
του ιατρικού εξοπλισμού έκτακτης
ανάγκης και/ή της χρήσης εναλλακτικών
καυσίμων στη συνολική μάζα των
ασθενοφόρων. Ανατίθεται στην Επιτροπή
η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση
πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 21 της
παρούσας οδηγίας για την τροποποίηση
της παρούσας οδηγίας με την
επικαιροποίηση του μέγιστου βάρους των
ασθενοφόρων βασιζόμενη στα
συμπεράσματα των εν λόγω περιοδικών
εκθέσεων.*

*Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να
εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις,
σύμφωνα με το άρθρο 21, για την
τροποποίηση της παρούσας οδηγίας με
την επικαιροποίηση του μέγιστου βάρους
των οχημάτων που αναφέρονται στο
πρώτο εδάφιο του παρόντος στοιχείου,
προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι
επιπτώσεις των τεχνικών εξελίξεων και η
ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων για
ασθενοφόρα·*

Τροπολογία 84

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η β (νέο)

ηβ) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία ΒΕ, επιτρέπει την οδήγηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 11γ της παρούσας οδηγίας για τις κατηγορίες Μ και Ν που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία προορίζονται για χρήση σε δημόσιους δρόμους, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί σε ένα ή περισσότερα στάδια, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg αλλά όχι άνω των 4 250 kg χωρίς ρυμουλκούμενο. Τα εν λόγω οχήματα μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο εάν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg·

Τροπολογία 85

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η γ (νέο)

ηγ) τρία έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία C1, ισχύει για την οδήγηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο [11γ] της παρούσας οδηγίας, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 7 500 kg αλλά όχι άνω των 8 250 kg

χωρίς ρυμουλκούμενο, τα οποία έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά όχι περισσότερων από οκτώ επιβατών εξαιρουμένου του οδηγού. Τα οχήματα αυτά μπορούν να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

Τροπολογία 86

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηδ) τρία έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία C1E, ισχύει για την οδήγηση των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ηγ) και για το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενό του με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg υπό τον όρο ότι η επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 12 750 kg για τον συνδυασμό·

Τροπολογία 88

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο η στ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηστ) τρία έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία D1, ισχύει για οχήματα

που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά όχι περισσότερων από 22 επιβατών, εξαιρουμένου του οδηγού, και με μέγιστο μήκος που δεν υπερβαίνει τα 8 μέτρα.

Τροπολογία 89

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στη δεύτερη έκθεση εφαρμογής που υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο όπως αναφέρεται στο άρθρο 20 της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή αξιολογεί τον αντίκτυπο της ανάπτυξης και εγκατάστασης οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα και/ή της εφαρμογής των [στοιχείων η) έως ηδ) του παρόντος άρθρου] στην οδική ασφάλεια. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 21 για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας με την επικαιροποίηση των ορίων μάζας των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα.

Τροπολογία 91

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 9 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να επιτρέπουν την οδήγηση οχημάτων

κατηγορίας D ή D1, στο έδαφός τους, από κατόχους άδειας οδήγησης που έχει χορηγηθεί για την κατηγορία C, υπό τον όρο ότι δεν μεταφέρονται άλλα πρόσωπα στο όχημα και ότι ο οδηγός είναι πρόσωπο που εκτελεί τον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ ή μηχανικός του καταστήματος επισκευής αυτοκινήτων που εκτελεί σειρά δοκιμών, σε ακτίνα 5 km από το συνεργείο, μετά την επισκευή του οχήματος ή για σκοπούς συντήρησης ή επιθεώρησης. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τυχόν αδειοδοτήσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

Τροπολογία 94

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες διατάξεις για να εξασφαλίσουν ότι τα άτομα που έχουν κάποια αναπηρία και των οποίων η εξέταση πραγματοποιείται σε όχημα προσαρμοσμένο στην αναπηρία τους, εξαιρούνται από την εκτέλεση καθηκόντων που δεν είναι συμβατά με την αναπηρία τους.

Τροπολογία 95

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η διάρκεια της διοικητικής ισχύος των

Η **ελάχιστη** διάρκεια της διοικητικής

αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη έχει ως εξής:

ισχύος των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη έχει ως εξής:

Τροπολογίες 253, 315 και 335

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος 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.

Τροπολογία

Με παράλληλο σεβασμό προς την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος επιμέρους αδειών οδήγησης για οποιαδήποτε κατηγορία, ***λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ιατρική ικανότητα και την ικανότητα οδήγησης με ασφάλεια σύμφωνα με το παράρτημα III***, 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, ***ώστε να βελτιωθούν περαιτέρω τα μέτρα οδικής ασφάλειας***.

Τροπολογία 97

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη μειώνουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο σε πέντε έτη ή λιγότερο για άδειες οδήγησης κατόχων που διαμένουν στην επικράτειά τους και έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 70 ετών, ώστε να διεξάγουν συχνότερους ιατρικούς ελέγχους ή να λαμβάνουν άλλα ειδικά μέτρα, όπως η επανεκπαίδευση.

Τροπολογία

διαγράφεται

Αυτή η μειωμένη διάρκεια διοικητικής ισχύος εφαρμόζεται μόνον κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης.

Τροπολογία 99

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 6 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή εκδίδει έως τις [ημερομηνία έκδοσης + 18 μήνες] εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν το περιεχόμενο της αυτοαξιολόγησης που αναφέρεται στο σημείο 3 του παραρτήματος III και καλύπτουν όλες τις ιατρικές ανικανότητες που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογίες 256 και 318

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 6 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Με παράλληλο σεβασμό προς την αρχή της επικουρικότητας, κατά την ανανέωση αδειών οδήγησης των κατηγοριών AM, A, A1, A2, B, B1, BE και T, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν εξέταση με την εφαρμογή των ελάχιστων προτύπων ικανότητας οδήγησης που ορίζονται στο παράρτημα III αντί της αυτοαξιολόγησης που ορίζεται στο σημείο 3 του εν λόγω παραρτήματος ή οποιασδήποτε άλλης μορφής αξιολόγησης της οδήγησης δυνάμει του ισχύοντος εθνικού συστήματος στο κράτος μέλος συνήθους

κατοικίας. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Τροπολογία 100

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τεκμηριωμένες κατευθυντήριες γραμμές για τους γενικούς ιατρούς και τους οικογενειακούς γιατρούς ώστε να εντοπίζονται όσοι ενδέχεται να κινδυνεύουν κατά την οδήγηση αυτοκινήτου, συνεργάζονται δε με τις αρχές έκδοσης των αδειών οδήγησης.

Τροπολογία 101

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6β. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν εθνικές εκστρατείες για την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού σχετικά με τις ψυχικές ή σωματικές ενδείξεις ότι ένα άτομο ενδέχεται να κινδυνεύει κατά την οδήγηση οχήματος.

Τροπολογία 102

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ένα άτομο επιτρέπεται να είναι κάτοχος μόνο μίας **υλικής** άδειας οδήγησης. Επιτρέπεται, ωστόσο, **να κατέχει περισσότερες της μιας φορητές άδειες** οδήγησης, **υπό την προϋπόθεση ότι αυτές εκδίδονται από το ίδιο κράτος μέλος.**

Τροπολογία

Ένα άτομο επιτρέπεται να είναι κάτοχος μόνο μίας άδειας οδήγησης. Επιτρέπεται, ωστόσο, **η αποθήκευση μιας φορητής άδειας** οδήγησης **σε πολλές συσκευές.**

Τροπολογία 103

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 10 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Η Επιτροπή, με βάση τις συμβουλές εμπειρογνομόνων, αναπτύσσει διαδικτυακό μάθημα για την κατάρτιση γενικών ιατρών ώστε να είναι σε θέση να αξιολογούν όλες τις πτυχές της οδηγητικής ικανότητας ενός αιτούντος.

Τροπολογία 104

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 11 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Το κράτος μέλος που διενεργεί την ανταλλαγή αποστέλλει την παλαιά άδεια στις αρχές του κράτους μέλους που την εξέδωσε, παρέχοντας τις δέουσες διευκρινίσεις.

3. Το κράτος μέλος που διενεργεί την ανταλλαγή **υλικής άδειας οδήγησης** αποστέλλει την παλαιά άδεια στις αρχές του κράτους μέλους που την εξέδωσε, παρέχοντας τις δέουσες διευκρινίσεις. **Το κράτος μέλος που ανταλλάσσει την άδεια οδήγησης ενημερώνει τις αρχές του**

κράτους μέλους έκδοσης, διευκρινίζοντας τους λόγους της εν λόγω ανταλλαγής. Τα κράτη μέλη που εξέδωσαν αρχικά την άδεια οδήγησης μεριμνούν ώστε να μην είναι πλέον ορατή η προηγούμενη φορητή άδεια οδήγησης. Για σκοπούς επικοινωνίας, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 19.

Τροπολογία 105

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 11 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 11α

Προσωρινή άδεια οδήγησης

1. Κατά την αντικατάσταση, ανανέωση ή ανταλλαγή άδειας οδήγησης, το κράτος μέλος που εκτελεί την αντικατάσταση, ανανέωση ή ανταλλαγή εκδίδει προσωρινή άδεια οδήγησης υπό μορφή πιστοποιητικού, ακόμη και αν είναι το ίδιο κράτος μέλος που εξέδωσε την προηγούμενη άδεια. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 21, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό υποδείγματος τυποποιημένου εντύπου για το εν λόγω πιστοποιητικό. Κατά την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη κάθε κίνδυνο πλαστογράφησης των εν λόγω εντύπων.
2. Το πιστοποιητικό που εκδίδεται από κράτος μέλος δυνάμει του παρόντος άρθρου ισχύει για μέγιστη περίοδο 1

μήνα. Τα πιστοποιητικά αυτά αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα κράτη μέλη. Όταν απαιτείται περισσότερος χρόνος για την αντικατάσταση, ανανέωση ή ανταλλαγή της άδειας οδήγησης, τα κράτη μέλη μπορούν να ανανεώσουν το πιστοποιητικό αυτό δύο φορές, κάθε φορά για περίοδο που δεν υπερβαίνει τον 1 μήνα. Η ισχύς του πιστοποιητικού αυτού παύει αυτομάτως μόλις ο κάτοχος αποκτήσει υλική ή φορητή άδεια σύμφωνα με το άρθρο 3.

Τροπολογία 106

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όταν η Επιτροπή χαρακτηρίζει μια τέτοια τρίτη χώρα, δύναται να αξιολογεί το πλαίσιο οδικών μεταφορών της τρίτης χώρας σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη έχουν στη διάθεσή τους έξι μήνες για να διατυπώσουν τη γνώμη τους σχετικά με το πλαίσιο οδικών μεταφορών που ισχύει στη χαρακτηρισμένη τρίτη χώρα. Η Επιτροπή διενεργεί την αξιολόγηση μόλις λάβει γνώμη από όλα τα κράτη μέλη ή αφού παρέλθει η προθεσμία για την αποστολή των γνωμών, όποια ημερομηνία είναι **μεταγενέστερη**.

Τροπολογία

Όταν η Επιτροπή χαρακτηρίζει μια τέτοια τρίτη χώρα, δύναται να αξιολογεί το πλαίσιο οδικών μεταφορών της τρίτης χώρας σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη έχουν στη διάθεσή τους έξι μήνες για να διατυπώσουν τη γνώμη τους σχετικά με το πλαίσιο οδικών μεταφορών που ισχύει στη χαρακτηρισμένη τρίτη χώρα. Η Επιτροπή διενεργεί την αξιολόγηση μόλις λάβει γνώμη από όλα τα κράτη μέλη ή αφού παρέλθει η προθεσμία για την αποστολή των γνωμών, όποια ημερομηνία είναι **προγενέστερη**.

Τροπολογία 107

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – εδάφιο 3 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) το σύστημα ανταλλαγής για τις άδειες οδήγησης της ΕΕ που εφαρμόζει η τρίτη χώρα.

Τροπολογία 108

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 12 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Το πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας (ΠΕΙ) ή ισοδύναμο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 μπορεί να αντικατασταθεί από νέο ΠΕΙ που εκδίδεται από κράτος μέλος εάν ο κάτοχος έχει ολοκληρώσει στο εν λόγω κράτος μέλος πρόσθετη κατάρτιση ικανοτήτων διάρκειας έως 35 ωρών. Η εν λόγω πρόσθετη κατάρτιση ικανοτήτων πραγματοποιείται στη γλώσσα της ΕΕ που κατανοεί καλύτερα ο [υποψήφιος]. Εφόσον απαιτείται, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών^{1α},

προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ικανότητας και οδικής ασφάλειας, παρέχεται κατάλληλη γλωσσική υποστήριξη.

Για να καθοριστεί κατά πόσον τρίτες χώρες διαθέτουν κανόνες εν όλω ή εν μέρει συγκρίσιμους με τους αντίστοιχους ενωσιακούς κανόνες που εγγυώνται επίπεδο οδικής ασφάλειας εν όλω ή εν μέρει συγκρίσιμο με εκείνο της Ένωσης, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να θεσπίσει έως ... [2 έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 21 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό των προϋποθέσεων, κριτηρίων και μεθοδολογιών που πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά την αξιολόγηση των κανόνων τρίτων χωρών σχετικά με την επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών, ή των κανόνων τρίτων χωρών σχετικά με τις διαδικασίες πιστοποίησης και εξέτασης, ή και τα δύο.

Με βάση τις εν λόγω [κατ' εξουσιοδότηση πράξεις/προϋποθέσεις, κριτήρια και μεθοδολογίες αξιολόγησης], και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 6, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες διατυπώνει την απόφασή της ότι μια συγκεκριμένη τρίτη χώρα διαθέτει κανόνες για την επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών και/ή κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες πιστοποίησης και εξέτασης εν όλω ή εν μέρει συγκρίσιμους με τους αντίστοιχους ενωσιακούς κανόνες που εγγυώνται επίπεδο οδικής ασφάλειας εν όλω ή εν μέρει συγκρίσιμο με εκείνο της Ένωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 22 παράγραφος 2.

***1^α Οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του
Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022,
σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και
την περιοδική κατάρτιση των οδηγών
ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία
χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά
εμπορευμάτων ή επιβατών (ΕΕ L 330 της
23.12.2022, σ. 46).***

Τροπολογία 109

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 12 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στον ιστότοπό της κατάλογο των τρίτων χωρών που έχουν αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής απόφασης σύμφωνα με **την παράγραφο 7** και δημοσιεύει επίσης αναλόγως τυχόν σχετικές αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 9.

Τροπολογία

9. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στον ιστότοπό της κατάλογο των τρίτων χωρών που έχουν αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής απόφασης σύμφωνα με **τις παραγράφους 7 και 8α** και δημοσιεύει επίσης αναλόγως τυχόν σχετικές αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο **8**.

Τροπολογία 320

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 12 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 12α

Πλατφόρμα συνεργασίας

1. Η Επιτροπή δημιουργεί πλατφόρμα συνεργασίας για τη συγκέντρωση, την επεξεργασία και τη διάδοση γνώσεων και

πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές για

α) τα προγράμματα κατάρτισης των οδηγών στα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης οχημάτων ειδικής χρήσης, όπως τα μη οδικά κινητά μηχανήματα·

β) την αδειοδότηση και την κανονική χρήση οχημάτων ειδικής χρήσης, όπως τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στα διάφορα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών επιπτώσεων των διαφορών των κανόνων αυτών με σκοπό τη διευκόλυνση της χρήσης των εν λόγω μηχανημάτων· και

γ) κάθε άλλο ζήτημα που κρίνεται σκόπιμο.

2. Η πλατφόρμα περιλαμβάνει τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των οδικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, διευκολύνει την αξιοποίηση αυτών των βέλτιστων πρακτικών.

Τροπολογία 110

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 13 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ένα κράτος μέλος αναστέλλει την άδεια οδήγησης όταν η ιατρική εξέταση για την επιβεβαίωση της εγκυρότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10, υποδεικνύει ότι προσωρινά δεν μπορούν να πληρούνται οι σωματικές και ψυχολογικές απαιτήσεις σε σχέση με τις ιατρικές προϋποθέσεις του παραρτήματος III.

Τροπολογία 111

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 14 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) αντίστοιχα, τα κράτη μέλη εκδίδουν άδειες οδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, για τις κατηγορίες Β **και** C που φέρουν τον ενωσιακό κωδικό 98.02 ο οποίος αναφέρεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε, σε αιτούντες που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 17 ετών.

Τροπολογία

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) αντίστοιχα, τα κράτη μέλη εκδίδουν άδειες οδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, για τις κατηγορίες Β, C **και C1** που φέρουν τον ενωσιακό κωδικό 98.02 ο οποίος αναφέρεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε, σε αιτούντες που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 17 ετών.

Τροπολογία 112

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 και δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών οδηγούν μόνον όταν συνοδεύονται από άτομο **που** πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

Τροπολογία

2. Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 και δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών οδηγούν μόνον όταν συνοδεύονται από άτομο, **στο εμπρόσθιο κάθισμα επιβάτη, το οποίο μπορεί να παρέχει καθοδήγηση κατά την οδήγηση. Ο συνοδός συμμορφώνεται με τους κανόνες για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ή σε κατάσταση ανικανότητας για οποιονδήποτε άλλον λόγο και** πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

Τροπολογία 113

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) κατέχει άδεια οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας που έχει εκδοθεί πριν από πέντε και πλέον έτη·

Τροπολογία

β) κατέχει άδεια οδήγησης **της ΕΕ** αντίστοιχης κατηγορίας που έχει εκδοθεί πριν από πέντε και πλέον έτη·

Τροπολογία 114

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) στην περίπτωση οχήματος της κατηγορίας C διαθέτει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπονται από την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561.

Τροπολογία

ε) στην περίπτωση οχήματος της κατηγορίας C **και C1** διαθέτει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπονται από την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561·

Τροπολογία 115

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) στην περίπτωση οχήματος κατηγορίας C και C1, έχει συμμετάσχει σε ειδικό μάθημα κατάρτισης διάρκειας 7 ωρών για την εκμάθηση των απαραίτητων επαγγελματικών και

παιδαγωγικών δεξιοτήτων, ως μέρος της περιοδικής εκπαίδευσής του σε σχέση με το ΠΕΙ.

Τροπολογία 116

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να αυξήσουν τη διάρκεια της εκπαίδευσης σε έως 14 ώρες.

Τροπολογία 117

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 14 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Το σύστημα οδήγησης με συνοδό δεν περιορίζει τις υφιστάμενες επιλογές των κρατών μελών να μειώσουν το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία Β, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 της παρούσας οδηγίας, και να εφαρμόσουν σχετικούς όρους σε εθνικό επίπεδο.

Τροπολογία 118

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 14 – παράγραφος 4 α (νέα)

4α. Τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν την οριζόμενη στην παράγραφο 1 ηλικία για τα άτομα που έχουν τη συνήθη κατοικία τους στην επικράτειά τους προκειμένου να υλοποιήσουν πιλοτικά σχέδια και να συλλέξουν δεδομένα σχετικά με τις επιπτώσεις των συστημάτων οδήγησης με συνοδό με μικρότερη ηλικία στο πλαίσιο της κατάρτισης του αιτούντος έως ότου αυτός φθάσει τα 3 500 km. Εάν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να χρησιμοποιήσει την εν λόγω επιλογή, υποβάλλει αιτιολογημένο αίτημα στην Επιτροπή. Η Επιτροπή αξιολογεί το εν λόγω αίτημα μέσω διαλόγου με το οικείο κράτος μέλος και λαμβάνει απόφαση εντός 3 μηνών. Η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα υποβάλλοντας αιτιολογημένη γνώμη, ή να το εγκρίνει υπό πρόσθετους όρους για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Οι διατάξεις των παραγράφων 2, 3 και 4 εξακολουθούν να ισχύουν εάν χορηγηθεί παρέκκλιση από την Επιτροπή. Τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα αποτελέσματα των εγκεκριμένων πιλοτικών σχεδίων και τα υποβάλλουν στην Επιτροπή. Η Επιτροπή αξιολογεί τα αιτήματα και, εφόσον είναι διαθέσιμα, τα αποτελέσματα των εγκεκριμένων πιλοτικών έργων κατά τις περιοδικές επανεξετάσεις της.

Τροπολογία 119

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 15 - παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο κάτοχος άδειας οδήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας που εκδίδεται για πρώτη φορά θεωρείται αρχάριος οδηγός και υπόκειται σε δοκιμαστική περίοδο τουλάχιστον δύο ετών.

Τροπολογία

1. Ο κάτοχος άδειας οδήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας που εκδίδεται για πρώτη φορά θεωρείται αρχάριος οδηγός και υπόκειται σε δοκιμαστική περίοδο τουλάχιστον δύο ετών. **Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τη διάρκεια της περιόδου και τις κυρώσεις για τους αρχάριους οδηγούς.**

Τροπολογία 268

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν για τους αρχάριους οδηγούς την υποχρέωση να φέρουν τυποποιημένο στρογγυλό σήμα της ΕΕ στον οπίσθιο ανεμοθώρακα του οχήματός τους καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 21 για τον καθορισμό των κοινών οπτικών προδιαγραφών για το τυποποιημένο στρογγυλό σήμα το αργότερο [6 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Τροπολογία 120

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 15 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες

σχετικά με τις κυρώσεις για αρχάριους οδηγούς που οδηγούν με ποσοστό αλκολαιμίας άνω του **0,0 g/mL** και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

σχετικά με τις κυρώσεις για αρχάριους οδηγούς που οδηγούν με ποσοστό αλκολαιμίας άνω του **0,2 g/mL ή υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή ναρκωτικών. Οι αρχές επιβολής του νόμου των κρατών μελών καθορίζουν ένα τεχνικό μηδενικό όριο ανοχής με βάση το πλέον χαμηλό όριο ποσοτικού προσδιορισμού που λαμβάνει υπόψη την παθητική ή τυχαία έκθεση** και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις, **μπορούν δε να περιλαμβάνουν την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης.**

Τροπολογία 121

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν αυστηρότερους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις για αρχάριους οδηγούς, μεταξύ άλλων όταν αυτοί δεν χρησιμοποιούν εξοπλισμό ασφαλείας ή οδηγούν χωρίς έγκυρη άδεια οδήγησης, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Τροπολογία 269

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 β (νέα)

2β. Τα κράτη μέλη δύνανται να επεκτείνουν την εφαρμογή του συστήματος μηδενικής ανοχής για το αλκοόλ και τα παράνομα ψυχότροπα ναρκωτικά σε όλους τους οδηγούς.

Τροπολογία 122

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 15 – παράγραφος 3

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν πρόσθετους κανόνες εφαρμοστέους στην επικράτειά τους για αρχάριους οδηγούς κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν πρόσθετους κανόνες εφαρμοστέους στην επικράτειά τους για αρχάριους οδηγούς κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά. **Οι εν λόγω κανόνες δεν περιορίζουν τη νυκτερινή οδήγηση.**

Τροπολογία 123

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 15 – παράγραφος 5 α (νέα)

5α. Για τους οδηγούς που αποκτούν νέα κατηγορία κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής τους περιόδου για προηγουμένως εκδοθείσα κατηγορία άδειας, η δοκιμαστική περίοδος για τη νέα κατηγορία μπορεί να μειωθεί,

λαμβανομένης υπόψη της δοκιμαστικής περιόδου που έχει ήδη ολοκληρωθεί, σε τουλάχιστον 6 μήνες. Η μείωση αυτή δεν εφαρμόζεται εάν η υφιστάμενη άδεια οδήγησης εκδίδεται μόνο για την κατηγορία AM.

Τροπολογία 124

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 15 – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συμπεριλάβουν, στα προγράμματα σπουδών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ηλικιακά προσαρμοσμένη κατάρτιση σχετικά με τους κανόνες οδικής ασφάλειας και την επίγνωση των κινδύνων κυκλοφορίας. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν έσοδα που προβλέπονται στην [οδηγία 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}] για τη χρηματοδοτική στήριξη τέτοιων πρωτοβουλιών. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί τους πόρους που αναφέρονται στο [άρθρο 8α της εν λόγω οδηγίας] και για τη χρηματοδοτική στήριξη τέτοιων πρωτοβουλιών.

^{1α} 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).

Τροπολογία 125

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 16 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι εξεταστές οδήγησης που ασκούν ήδη τα καθήκοντά τους πριν από **τις 19 Ιανουαρίου 2013** υπόκεινται μόνον στις απαιτήσεις διασφάλισης της ποιότητας και σε μέτρα τακτικής διαρκούς επιμόρφωσης.

Τροπολογία

Οι εξεταστές οδήγησης που ασκούν ήδη τα καθήκοντά τους πριν από **την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας** υπόκεινται μόνον στις απαιτήσεις διασφάλισης της ποιότητας και σε μέτρα τακτικής διαρκούς επιμόρφωσης.

Τροπολογία 126

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 17 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ως «συνήθης κατοικία» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος λόγω προσωπικών **και** επαγγελματικών δεσμών **ή**, στην περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ αυτού του ατόμου και του τόπου στον οποίο κατοικεί.

Τροπολογία

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ως «συνήθης κατοικία» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος λόγω προσωπικών **ή** επαγγελματικών δεσμών **και**, στην περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ αυτού του ατόμου και του τόπου στον οποίο κατοικεί.

Τροπολογία 127

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 17 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και για τον ειδικό σκοπό της πρώτης έκδοσης άδειας οδήγησης **της κατηγορίας Β**, ο αιτών του οποίου το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας είναι διαφορετικό από το κράτος μέλος ιθαγένειάς του, δύναται να ζητήσει την έκδοση της άδειας οδήγησης από το τελευταίο, εάν το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας δεν προβλέπει τη δυνατότητα υποβολής σε θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους ιθαγένειας ή με διερμηνέα.

Τροπολογία

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και για τον ειδικό σκοπό της πρώτης έκδοσης άδειας οδήγησης, ο αιτών του οποίου το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας είναι διαφορετικό από το κράτος μέλος ιθαγένειάς του, δύναται να ζητήσει την έκδοση της άδειας οδήγησης από το τελευταίο, εάν το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας δεν προβλέπει τη δυνατότητα υποβολής σε θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις σε μία από τις επίσημες **ενωσιακές** γλώσσες του κράτους μέλους ιθαγένειας ή με διερμηνέα.

Τροπολογία 128

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 18 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις ισοδυναμίες που καθορίζονται με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής⁶⁴ μεταξύ των δικαιωμάτων που αποκτήθηκαν πριν από **τις 19 Ιανουαρίου 2013** και των κατηγοριών που ορίζονται στο άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας.

⁶⁴ Απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2016, για την ισοδυναμία μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης (ΕΕ L 302, της 9.11.2016, σ. 62).

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις ισοδυναμίες που καθορίζονται με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής⁶⁴ μεταξύ των δικαιωμάτων που αποκτήθηκαν πριν από **την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας** και των κατηγοριών που ορίζονται στο άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας.

⁶⁴ Απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2016, για την ισοδυναμία μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης (ΕΕ L 302, της 9.11.2016, σ. 62).

Τροπολογία 129

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 18 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τυχόν δικαιώματα οδήγησης που χορηγήθηκαν πριν από την **19 Ιανουαρίου 2013** δεν αφαιρούνται ούτε περιορίζονται με άλλον τρόπο από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία

2. Τυχόν δικαιώματα οδήγησης που χορηγήθηκαν πριν από την **έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας** δεν αφαιρούνται ούτε περιορίζονται με άλλον τρόπο από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 130

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 19 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) για την πρόληψη, τον εντοπισμό και τη διερεύνηση ποινικών αδικημάτων όπως αναφέρεται στο [ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ PRÜM II].

Τροπολογία

γ) για την πρόληψη, τον εντοπισμό και τη διερεύνηση ποινικών αδικημάτων **σχετικών με την οδική κυκλοφορία** όπως αναφέρεται στο [ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ PRÜM II], **εφόσον ισχύουν όλες οι αναγκαίες προϋποθέσεις για τον σκοπό αυτόν και με τη δέουσα τήρηση των αρχών του περιορισμού του σκοπού, της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας**

Τροπολογία 131

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, ανακλήθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία, συμπεριλαμβάνοντας δεδομένα για την έκδοση και τη χρήση φορητών αδειών οδήγησης.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, ανακλήθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία, συμπεριλαμβάνοντας δεδομένα για την έκδοση και τη χρήση φορητών αδειών οδήγησης. **Τα κράτη μέλη ενημερώνουν επίσης την Επιτροπή εντός 3 μηνών αν οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διοικητικές διατάξεις που ενέκριναν, διότι απαιτείται για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία, αλλάξουν με τρόπο που επηρεάζει την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.**

Τροπολογία 132

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 20 – παράγραφος 1 α (νέα)

Τα κράτη μέλη ανταλλάσσουν επίσης δεδομένα σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές τους για τα μέτρα οδικής ασφάλειας και την κατάρτιση για την επίγνωση των κινδύνων, ειδικότερα όσον αφορά τους αρχάριους οδηγούς και στο πλαίσιο της δια βίου μάθησης, σχετικά με τους τύπους ιατρικών ελέγχων καταλληλότητας ανά ηλικιακή ομάδα, τη χρήση συστήματος υποστήριξης ανά ηλικιακή ομάδα μέσω παρεμβάσεων ανατροφοδότησης με απόδειξη της συμμετοχής και συστάσεων που παρέχονται από εκπαιδευτή οδήγησης, ειδικευμένο ψυχολόγο ή εξεταστή

οδήγησης, καθώς και μέτρα για την αύξηση των μέτρων οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για τη ρύθμιση της μικροκινητικότητας.

Τροπολογία 321

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 20 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Έως την 1η Ιουλίου 2027 η Επιτροπή καλείται να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τις επιπτώσεις της χρήσης των εθνικών διατάξεων για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και τις επιπτώσεις τους στην εσωτερική αγορά και την οδική ασφάλεια. Η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με σκοπό τη διευκόλυνση της χρήσης μη οδικών κινητών μηχανημάτων σε ολόκληρη την Ένωση.

Τροπολογία 133

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 20 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα ανά κατηγορία άδειας οδήγησης που προκαλούνται από αρχάριους οδηγούς στο πλαίσιο συστήματος οδήγησης με συνοδό, όπως ορίζεται στο άρθρο 14. Κάθε 3 έτη, η

Επιτροπή καλείται να εκπονή έκθεση όπου θα συγκρίνονται τα τροχαία ατυχήματα που προκαλούνται από οδηγούς οι οποίοι απέκτησαν άδεια οδήγησης βάσει συστήματος οδήγησης με συνοδό με εκείνα που προκαλούνται από τους άλλους οδηγούς. Η έκθεση λαμβάνει υπόψη τα δεδομένα για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί την έκθεση, μεταξύ άλλων μέσω της πύλης CBE, όπως θεσπίστηκε με την [οδηγία CBE].

Τροπολογία 134

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 21 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 8, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφος 8 **και** στο άρθρο 16 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος έκδοσης της οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 8, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 2, **στο άρθρο 9 παράγραφος 2**, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, **στο άρθρο 11 στοιχείο α), στο άρθρο 12 παράγραφος 8α**, στο άρθρο 16 παράγραφος 2 **και στο άρθρο 16α παράγραφος 2** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος έκδοσης της οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία 135

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 23 – παράγραφος 1

Οδηγία (ΕΕ) 2022/2561

Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) από ηλικίας 17 ετών, όχημα της κατηγορίας άδειας οδήγησης C, υπό το όρο ότι είναι κάτοχοι ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 και μόνον υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας [ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ].

Τροπολογία

γ) από ηλικίας 17 ετών, όχημα της κατηγορίας άδειας οδήγησης C **και C1**, υπό το όρο ότι είναι κάτοχοι ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 και μόνον υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας [ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ].

Τροπολογία 322

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 23 – παράγραφος 1α (νέα)

Οδηγία (ΕΕ) 2022/2561

Άρθρο 5 — παράγραφος 3 — στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο άρθρο 5 παράγραφος 3, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) από ηλικίας 21 ετών:

ι) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D και D + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέψει στους οδηγούς οχημάτων κατηγοριών άδειας οδήγησης D1 και D1 + E να οδηγούν στο έδαφός του τα οχήματα αυτά από ηλικίας 18 ετών, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να μειώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE για τους επαγγελματίες οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν σε:

– 19 έτη στο έδαφός του, υπό τον όρο ότι οι οδηγοί έχουν παρακολουθήσει πλήρη επαγγελματική κατάρτιση και είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·

– 18 έτη στο έδαφός τους, εφόσον οι οδηγοί έχουν παρακολουθήσει πλήρη επαγγελματική κατάρτιση και είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 και οδηγούν τα οχήματα αυτά χωρίς επιβάτες ή σε γραμμές κάτω των 50 χλμ. με επιβάτες.

ii) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D και D + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να μειώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE για τους επαγγελματίες οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν σε:

- 19 έτη στο έδαφός του, υπό τον όρο ότι οι οδηγοί έχουν παρακολουθήσει πλήρη επαγγελματική κατάρτιση και είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·

– 18 έτη στο έδαφός τους, εφόσον οι οδηγοί έχουν παρακολουθήσει πλήρη επαγγελματική κατάρτιση και είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 και οδηγούν τα οχήματα αυτά χωρίς επιβάτες ή σε γραμμές κάτω των 50 χλμ. με επιβάτες.»·

Τροπολογία 323

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 23 – παράγραφος 1 β (νέα)

Οδηγία (ΕΕ) 2022/2561

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) από ηλικίας 23 ετών, όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D και D + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 324

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 25 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + 2 έτη] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Τροπολογία

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1α, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + 2 έτη] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Τροπολογία 325

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 25 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις [ημερομηνία έκδοσης + 3 έτη].

Τροπολογία

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1α (νέα), εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις [ημερομηνία έκδοσης + 3 έτη].

Τροπολογία 326

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 25 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + 4 μήνες] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με το άρθρο 9 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας. Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις [ημερομηνία έκδοσης + 4 μήνες].

Τροπολογία 138

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα Ι – μέρος Β1 – σημείο 4 – σημείο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) **DG 8: βιομετρικά δεδομένα της ίριδας του κατόχου της άδειας**

ε) **διαγράφεται**

Τροπολογία 139

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙ – μέρος Ι – μέρος Α – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο β – περίπτωση 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– **επιπτώσεις ως προς τον κίνδυνο διάσπασης της προσοχής λόγω της**

Τροπολογία 140

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- 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

Τροπολογία

- 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, **ιδίως στο χιόνι και υπό ολισθηρές συνθήκες, μεταξύ άλλων**

Τροπολογία 141

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- ειδικοί παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενοι με την έλλειψη πείρας άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως όσον αφορά τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου οι οποίοι απολαμβάνουν μικρότερο βαθμό προστασίας στην κυκλοφορία σε σύγκριση με τους χρήστες αυτοκίνητων οχημάτων, όπως αυτοκίνητα, λεωφορεία και φορτηγά, και οι οποίοι είναι άμεσα εκτεθειμένοι στις δυνάμεις σύγκρουσης. Στην κατηγορία αυτή

Τροπολογία

- ειδικοί παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενοι με την έλλειψη πείρας άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως όσον αφορά τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου οι οποίοι απολαμβάνουν μικρότερο βαθμό προστασίας στην κυκλοφορία σε σύγκριση με τους χρήστες αυτοκίνητων οχημάτων, όπως αυτοκίνητα, λεωφορεία και φορτηγά, και οι οποίοι είναι άμεσα εκτεθειμένοι στις δυνάμεις σύγκρουσης. Στην κατηγορία αυτή

συγκαταλέγονται πεζοί, ποδηλάτες, χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων οχημάτων, χρήστες ατομικών συσκευών κινητικότητας και άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και προσανατολισμό.

συγκαταλέγονται **παιδιά**, πεζοί, ποδηλάτες, χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων οχημάτων, χρήστες ατομικών συσκευών κινητικότητας και άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και προσανατολισμό.

Τροπολογία 142

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– κίνδυνοι ενδεχόμενοι στην κίνηση και την οδήγηση διαφόρων τύπων οχημάτων και **κίνδυνοι εξαιτίας των διαφορετικών πεδίων ορατότητας των οδηγών τους, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης και άλλα χαρακτηριστικά αυτοματοποίησης**

Τροπολογία

– κίνδυνοι ενδεχόμενοι στην κίνηση, **την αλληλεπίδραση** και την οδήγηση διαφόρων τύπων οχημάτων **λόγω της διαφορετικής κλίμακας και της δυναμικής της οδήγησης και** των διαφορετικών πεδίων ορατότητας των οδηγών τους·

Τροπολογία 143

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ – περίπτωση 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– **τυφλά σημεία και αλλαγές κλίσης**

Τροπολογία 144

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ – περίπτωση 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- **ορθή και έγκαιρη χρήση των δεικτών κατεύθυνσης**

Τροπολογία 145

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε – περίπτωση 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- **κανόνες σχετικά με τον τρόπο συμπεριφοράς σε περίπτωση που ένα όχημα έκτακτης ανάγκης πλησιάζει, και τι πρέπει να γίνει στον τόπο σύγκρουσης**

Τροπολογία 146

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε – περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- γνώση πτυχών ασφάλειας που αφορούν οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα

- γνώση πτυχών ασφάλειας που αφορούν οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα **και/ή με συσσωρευτή, ειδικότερα των κινδύνων σπινθηροπαγωγής/ανάφλεξης ή χημικής αντίδρασης σε περίπτωση ατυχήματος ή βλάβης**

Τροπολογία 147

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα·

Τροπολογία

στ) αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα, **συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης ότι το άνοιγμα της θύρας του οχήματος είναι ασφαλές και δεν θα δημιουργήσει κίνδυνο για άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μέσων μικροκινητικότητας·**

Τροπολογία 148

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) κανόνες και πτυχές που αφορούν τη χρήση του οχήματος ως προς το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων: κατάλληλη χρήση ηχητικών οργάνων, μέτρια κατανάλωση καυσίμου/ενέργειας, περιορισμός των εκπομπών (εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ατμοσφαιρικοί ρύποι, θόρυβος και μικροπλαστικά από τη φθορά ελαστικών και οδών κ.λπ.).

Τροπολογία

θ) κανόνες και πτυχές που αφορούν τη χρήση του οχήματος ως προς το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων: κατάλληλη χρήση ηχητικών οργάνων, μέτρια κατανάλωση καυσίμου/ενέργειας, περιορισμός των εκπομπών (εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ατμοσφαιρικοί ρύποι, θόρυβος και μικροπλαστικά από τη φθορά ελαστικών, **πεδών** και οδών κ.λπ.).

Τροπολογία 149

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θα) βασικές γνώσεις σχετικά με τον τρόπο χρήσης του εξοπλισμού πρώτων βοηθειών και ικανότητα παροχής πρώτων βοηθειών, συμπεριλαμβανομένης της καρδιοπνευμονικής ανάνηψης·

τα κράτη μέλη μπορούν εναλλακτικά να παρέχουν τη δυνατότητα μια προηγούμενως πιστοποιημένη πρακτική κατάρτιση για την παροχή πρώτων βοηθειών, η οποία περιλαμβάνει την καρδιοπνευμονική ανάνηψη, να επιτρέπει την εξαίρεση του σχετικού με τις πρώτες βοήθειες περιεχομένου της θεωρητικής εξέτασης·

Τροπολογία 150

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θβ) ασφαλής αλληλεπίδραση με προηγμένες λειτουργίες συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού και άλλα χαρακτηριστικά αυτοματισμού, συμπεριλαμβανομένων των συναφών πλεονεκτημάτων, περιορισμών και κινδύνων τους·

Τροπολογία 151

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θγ) βασικό κανονιστικό πλαίσιο για τους περιορισμούς πρόσβασης των οχημάτων στις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών χαμηλών εκπομπών

Τροπολογία 152

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Ειδικές διατάξεις για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

4. Ειδικές διατάξεις για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **και T**

Τροπολογία 153

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) τον τρόπο 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

δ) τον τρόπο 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, **συμπεριλαμβανομένης της καρδιοπνευμονικής ανάνηψης**

Τροπολογία 154

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**στα) σκοπός και χρήση
επιβραδυντών/εξάτμισης και πεδών·**

Τροπολογία 155

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) την παρεμπόδιση του πεδίου ορατότητας εξαιτίας των χαρακτηριστικών των οχημάτων·

ζ) την παρεμπόδιση του πεδίου ορατότητας εξαιτίας των χαρακτηριστικών των οχημάτων, **ιδίως όσον αφορά τους πεζούς που βρίσκονται μπροστά από το όχημα και τους ποδηλάτες που βρίσκονται δίπλα και μπροστά από το όχημα·**

Τροπολογία 156

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**ηα) αμυντική και οικονομική-
οικολογική οδήγηση: απόσταση από το**

*προπορευόμενο όχημα· προσπέραση σε
στροφή, αλλαγή λωρίδας, κανόνες
προτεραιότητας, όρια ταχύτητας·*

Τροπολογία 157

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) παράγοντες ασφαλείας
σχετιζόμενους 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 εμπορευμάτων
και χρήση του εξοπλισμού φόρτωσης
(κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

Τροπολογία

θ) παράγοντες ασφαλείας
σχετιζόμενους 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 εμπορευμάτων
και χρήση του εξοπλισμού φόρτωσης
(κατηγορίες C, CE, C1, C1E, **T** μόνο)·

Τροπολογία 158

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**θα) μέτρα, διαδικασίες και πρωτόκολλα
ασφαλείας όσον αφορά τους ασφαλείς
χώρους στάθμευσης·**

Τροπολογία 159

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος A – σημείο 4 – σημείο 1 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) την ευθύνη του οδηγού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών· άνεση και ασφάλεια επιβατών· μεταφορά παιδιών· αναγκαίοι έλεγχοι πριν από την εκκίνηση· όλα τα είδη λεωφορείων πρέπει να αποτελούν μέρος της θεωρητικής εξέτασης (λεωφορεία και πούλμαν δημόσιας χρήσης, λεωφορεία ειδικών διαστάσεων,...) (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).

Τροπολογία

ι) την ευθύνη του οδηγού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών· άνεση και ασφάλεια επιβατών, **και ιδίως των ατόμων με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα, καθώς και κατάλληλη αντίδραση σε περίπτωση έμφυλης παρενόχλησης και βίας**· μεταφορά παιδιών· αναγκαίοι έλεγχοι πριν από την εκκίνηση· όλα τα είδη λεωφορείων πρέπει να αποτελούν μέρος της θεωρητικής εξέτασης (λεωφορεία και πούλμαν δημόσιας χρήσης, λεωφορεία ειδικών διαστάσεων,...) (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).

Τροπολογία 160

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 1 – στοιχείο γ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο ενωσιακός που αναγράφεται σε άδεια οδήγησης της κατηγορίας A1, A2, A, B1, B και BE εκδιδόμενη βάσει εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς σε όχημα με **αυτόματη μετάδοση της κίνησης** αφαιρείται, εάν ο κάτοχός της υποβληθεί επιτυχώς σε εξειδικευμένη εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς ή ολοκληρώσει εξειδικευμένη εκπαίδευση.

Τροπολογία

Ο ενωσιακός **κώδικας** που αναγράφεται σε άδεια οδήγησης της κατηγορίας A1, A2, A, B1, B και BE εκδιδόμενη βάσει εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς σε όχημα με **αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων δεν επιβάλλεται, εμφανίζεται ή** αφαιρείται, εάν ο κάτοχός της υποβληθεί επιτυχώς σε εξειδικευμένη εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς ή ολοκληρώσει εξειδικευμένη εκπαίδευση, **η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί πριν ή μετά την εξέταση των δεξιοτήτων και της συμπεριφοράς σε όχημα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.**

Τροπολογία 161

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 1 – στοιχείο γ – παράγραφος 2 – στοιχείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) την έγκριση και επίβλεψη της
εξειδικευμένης εκπαίδευσης· **ή**

Τροπολογία

i) την έγκριση και επίβλεψη της
εξειδικευμένης εκπαίδευσης, **μεταξύ
άλλων στο πλαίσιο της γενικής
εκπαίδευσης των οδηγών· ή**

Τροπολογία 162

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 1 – στοιχείο δ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ειδικές διατάξεις για τα οχήματα των
κατηγοριών BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1
και D1E

Τροπολογία

Ειδικές διατάξεις για τα οχήματα των
κατηγοριών BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1,
D1E **και T**

Τροπολογία 163

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 2 – στοιχείο ζ – παράγραφος 1

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 και συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014· **το διαμέρισμα φορτίου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου**· το όχημα έχει συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 10 000 kg·

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 και συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014· το όχημα έχει συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 10 000 kg·

Τροπολογία 164

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 2 – στοιχείο η – παράγραφος 1

Είτε αρθρωτό όχημα, είτε συνδυασμός οχήματος εξέτασης 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 ικανά να αναπτύσσουν ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h και είναι εξοπλισμένα με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών και συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014· **το διαμέρισμα φορτίου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου**· τόσο το αρθρωτό όχημα όσο

Είτε αρθρωτό όχημα, είτε συνδυασμός οχήματος εξέτασης 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 ικανά να αναπτύσσουν ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h και είναι εξοπλισμένα με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών, **έδρανο ζεύξης, κιβώτιο ταχυτήτων που έχει τουλάχιστον οκτώ εμπρόσθιες ταχύτητες** και συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014· τόσο το αρθρωτό όχημα όσο και ο συνδυασμός έχουν πραγματική

και ο συνδυασμός έχουν πραγματική συνολική μάζα τουλάχιστον 15 000 kg.

συνολική μάζα τουλάχιστον 15 000 kg.

Τροπολογία 165

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 2 – στοιχείο θ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014· **το διαμέρισμα φορτίου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου.**

Τροπολογία

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 συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014·

Τροπολογία 166

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 2 – στοιχείο ι – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης 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**

Τροπολογία

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης 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 ρυμουλκούμενο έχει πραγματική συνολική μάζα τουλάχιστον 800 kg.

έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου· το κλειστό αμάξωμα μπορεί επίσης να είναι ελαφρώς στενότερο από τον θάλαμο, υπό την προϋπόθεση ότι η θέα προς τα όπισθεν να είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατόπτρων οδήγησης του αυτοκίνητου οχήματος· το ρυμουλκούμενο έχει πραγματική συνολική μάζα τουλάχιστον 800 kg.

Τροπολογία 167

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 5 – σημείο 2 – στοιχείο ιβ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης 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 έχει πραγματική συνολική μάζα τουλάχιστον 800 kg.

Τροπολογία

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης 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 ρυμουλκούμενο έχει πραγματική συνολική μάζα τουλάχιστον 800 kg.

Τροπολογία 169

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 6 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·

ε) αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, **αναστροφή**·

Τροπολογία 170

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 6 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) προσπέραση/διέλευση: προσπέραση άλλων οχημάτων **(εφόσον είναι δυνατόν)**· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένων αυτοκινήτων· προσπέραση του οδηγούμενου οχήματος από άλλα οχήματα (κατά περίπτωση)·

ζ) προσπέραση/διέλευση: προσπέραση άλλων οχημάτων, **συμπεριλαμβανομένων των ποδηλατών, των χρηστών μέσων μικροκινητικότητας, των πεζών**· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένων αυτοκινήτων· προσπέραση του οδηγούμενου οχήματος από άλλα οχήματα (κατά περίπτωση)·

Τροπολογία 171

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 6 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών· οδήγηση σε απότομη

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, **ποδηλατολωρίδες**· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών·

ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες·

οδήγηση σε απότομη
ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες·

Τροπολογία 172

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 6 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηα) αλληλεπίδραση με άλλα οχήματα, συμπεριλαμβανομένης της πρόβλεψης τυφλών σημείων και της κατάλληλης χρήσης των δεικτών κατεύθυνσης·

Τροπολογία 173

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 6 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι) αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα.

ι) αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα, **ιδίως όσον αφορά τους ποδηλάτες.**

Τροπολογία 174

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 7 – σημείο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) προσπέραση/διέλευση:

ζ) προσπέραση/διέλευση:

προσπέραση άλλων **οχημάτων** (εφόσον είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα· προσπέραση του οδηγούμενου οχήματος από άλλα οχήματα (κατά περίπτωση)·

προσπέραση άλλων **χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των ποδηλατών** (εφόσον είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα· προσπέραση του οδηγούμενου οχήματος από άλλα οχήματα (κατά περίπτωση)·

Τροπολογία 175

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 7 – σημείο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) ανεξάρτητη οδήγηση προς καθορισμένο προορισμό, πέρα από συγκεκριμένες ενδείξεις στροφής·

Τροπολογία 176

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 7 – σημείο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες·

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· **διέλευση ισόπεδου κυκλικού κόμβου με μεγάλο όχημα· δεξιά και αριστερή οδήγηση·** διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών· **ποδηλατολωρίδες·** οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια· **αλλαγές κλίσης·** σήραγγες·

Τροπολογία 177

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 7 – σημείο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηα) αλληλεπίδραση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων της πρόβλεψης τυφλών σημείων και της κατάλληλης χρήσης των δεικτών κατεύθυνσης·

Τροπολογία 178

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 7 – σημείο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θ) λήψη των αναγκαίων προφυλάξεων κατά την αποβίβαση από το όχημα·

θ) επιβίβαση και αποβίβαση από το όχημα, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης ότι είναι ασφαλές να ανοίξει η θύρα του οχήματος και ότι αυτό δεν θα δημιουργήσει κίνδυνο για άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μέσω μικροκινητικότητας, με ιδιαίτερη έμφαση στο άνοιγμα της θύρας με το χέρι που απέχει περισσότερο από αυτήν·

Τροπολογία 179

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 7 – σημείο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψη επικίνδυνων καταστάσεων με τη χρήση προσομοιωτών.

ι) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψη επικίνδυνων καταστάσεων, **μεταξύ άλλων** με τη χρήση προσομοιωτών.

Τροπολογία 184

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 2 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) οι διάφοροι μηχανισμοί ζεύξης ρυμουλκούμενου σε φορτηγό, λαμβάνοντας υπόψη τη ζεύξη με έδρανο ζεύξης για αρθρωτά οχήματα (για ημιρυμουλκούμενα) και τη ζεύξη με ράβδο έλξης για ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης (άκαμπτο φορτηγό), καθώς και τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας και τα πρωτόκολλα για τη σύνδεση και την αποσύνδεση ρυμουλκούμενων από φορτηγά κατά τη χρήση αυτών των μηχανισμών ζεύξης·

Τροπολογία 185

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση σε κεκλιμένο

γ) ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση σε κεκλιμένο

επίπεδο/εξέδρα ή παρόμοια εγκατάσταση
(κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

επίπεδο/εξέδρα ή παρόμοια εγκατάσταση
(κατηγορίες C, CE, C1, C1E, **T** μόνο)·

Τροπολογία 186

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και
δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας
κυκλοφορίας·

ε) αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και
δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας
κυκλοφορίας, **αναστροφή**·

Τροπολογία 187

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) συνεκτίμηση τυφλών σημείων·

Τροπολογία 188

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) προσπέραση/διέλευση:
προσπέραση άλλων **οχημάτων** (εφόσον
είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος
εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα·

ζ) προσπέραση/διέλευση:
προσπέραση άλλων **χρηστών του οδικού
δικτύου και χρηστών μέσων
μικροκινητικότητας,**

προσπέραση του οδηγούμενου οχήματος από άλλα οχήματα (κατά περίπτωση)·

συμπεριλαμβανομένων των ποδηλατών και των πεζών (εάν είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα· προσπέραση του οδηγούμενου οχήματος από άλλα οχήματα (κατά περίπτωση)·

Τροπολογία 189

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά **(εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι**· διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες·

Τροπολογία

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά: **διέλευση ισόπεδων κυκλικών κόμβων με μεγάλο όχημα· οδήγηση στα αριστερά και στα δεξιά**· διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων· διαβάσεις πεζών, **ποδηλατολωρίδες**· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες·

Τροπολογία 190

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) **λήψη των αναγκαίων προφυλάξεων κατά την** αποβίβαση από το όχημα.

Τροπολογία

θ) **επιβίβαση και** αποβίβαση από το όχημα, **συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης ότι το άνοιγμα της θύρας του οχήματος είναι ασφαλές και δεν θα δημιουργήσει κίνδυνο για άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μέσω μικροκινητικότητας**·

Τροπολογία 191

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θα) οι προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από όχημα με ασφαλή τρόπο·

Τροπολογία 192

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 4 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) οδήγηση κατά τρόπο ασφαλή που μειώνει την κατανάλωση καυσίμου/ενέργειας και τις εκπομπές κατά την επιτάχυνση, την επιβράδυνση, σε ανωφέρεια και κατωφέρεια·

α) οδήγηση κατά τρόπο ασφαλή που μειώνει την κατανάλωση καυσίμου/ενέργειας και τις εκπομπές κατά την επιτάχυνση, την επιβράδυνση, σε ανωφέρεια και κατωφέρεια, **σε απόσταση από το προπορευόμενο όχημα· προσπέραση σε στροφή, αλλαγή λωρίδας, κανόνες προτεραιότητας, όρια ταχύτητας·**

Τροπολογία 193

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 8 – σημείο 4 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψη επικίνδυνων καταστάσεων με τη χρήση προσομοιωτών

β) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψη επικίνδυνων καταστάσεων, **μεταξύ άλλων** με τη χρήση προσομοιωτών

Τροπολογία 194

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 9 – σημείο 1 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι εξεταστές είναι εκπαιδευμένοι ούτως ώστε να αξιολογούν ορθά την ικανότητα ασφαλούς οδήγησης των αιτούντων. Το έργο των εξεταστών 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.

Οι εξεταστές είναι εκπαιδευμένοι ούτως ώστε να αξιολογούν ορθά την ικανότητα ασφαλούς οδήγησης των αιτούντων. Το έργο των εξεταστών παρακολουθείται και επιτηρείται, από **ανεξάρτητο** 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.

Τροπολογία 195

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 9 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) έχει υπό τον έλεγχό του το όχημα, λαμβάνοντας υπόψη: την ορθή χρήση των ζωνών ασφαλείας, των κατόπτρων, **του** προσκέφαλων του καθίσματος την ορθή

α) έχει υπό τον έλεγχό του το όχημα, λαμβάνοντας υπόψη: την ορθή χρήση των ζωνών ασφαλείας, **των σύγχρονων βοηθημάτων ασφαλείας και οδήγησης,**

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· έχει υπό τον έλεγχό του το όχημα υπό διαφορετικές περιστάσεις, σε διαφορετικές ταχύτητες· το σταθερό κράτημα επί της οδού· το βάρος και τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά 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)·

των κατόπτρων, των προσκέφαλων· 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· έχει υπό τον έλεγχό του το όχημα υπό διαφορετικές περιστάσεις, σε διαφορετικές ταχύτητες· το σταθερό κράτημα επί της οδού· το βάρος και τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά του οχήματος· το βάρος και τον τύπο φορτίου (κατηγορίες BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, **T** μόνο)· την άνεση των επιβατών (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο) (χωρίς μεγάλη επιτάχυνση, ήρεμη οδήγηση και χωρίς απότομη πέδηση)·

Τροπολογία 196

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 9 – σημείο 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) οδηγεί οικονομικά και με ασφαλή και ενεργειακά αποδοτικό τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τις στροφές ανά λεπτό, την αλλαγή ταχυτήτων, την πέδηση και την επιτάχυνση (κατηγορίες B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E μόνο)·

Τροπολογία

β) οδηγεί οικονομικά και με ασφαλή και ενεργειακά αποδοτικό τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τις στροφές ανά λεπτό, την αλλαγή ταχυτήτων, την πέδηση και την επιτάχυνση, **και χρησιμοποιεί ενσωματωμένα στο όχημα βοηθήματα οδήγησης και/ή ασφαλείας** (κατηγορίες B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E μόνο)·

Τροπολογία 197

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 9 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τηρεί τους κανόνες παρατήρησης: σφαιρική παρατήρηση· ορθή χρήση των κατόπτρων· ορατότητα σε μεγάλη, μεσαία και μικρή απόσταση·

Τροπολογία

γ) τηρεί τους κανόνες παρατήρησης: σφαιρική παρατήρηση· ορθή χρήση των κατόπτρων **και νέων τεχνολογιών**· ορατότητα σε μεγάλη, μεσαία και μικρή απόσταση·

Τροπολογία 198

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος I – μέρος B – σημείο 9 – σημείο 3 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) ελέγχει την πέδηση και την 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 πλην των πεδών (μόνο για τις κατηγορίες C, CE, D, DE).

Τροπολογία

ι) ελέγχει την πέδηση και την 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 πλην των πεδών **και χρήση ενσωματωμένων στο όχημα τεχνολογιών** (μόνο για τις κατηγορίες C, CE, D, DE).

Τροπολογία 199

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος II – παράγραφος 1 – περίπτωση 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– να λαμβάνουν υπόψη όλους τους

Τροπολογία

– να λαμβάνουν υπόψη όλους τους

παράγοντες που επηρεάζουν την οδηγική συμπεριφορά (π.χ. κατανάλωση αλκοόλ, κόπωση, κακή όραση κ.λπ.) έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιήσουν όλες τις σωματικές και διανοητικές τους ικανότητες που χρειάζονται για την ασφαλή οδήγηση·

παράγοντες που επηρεάζουν την οδηγική συμπεριφορά (π.χ. κατανάλωση αλκοόλ, κόπωση, κακή όραση, **χρήση ηλεκτρονικών συσκευών** κ.λπ.) έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιήσουν όλες τις σωματικές και διανοητικές τους ικανότητες που χρειάζονται για την ασφαλή οδήγηση·

Τροπολογία 200

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος II – παράγραφος 1 – περίπτωση 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– να διαθέτουν επαρκή γνώση των παραγόντων κινδύνου που σχετίζονται με **τα μέσα** μικροκινητικότητας·

Τροπολογία

– να διαθέτουν επαρκή γνώση των παραγόντων κινδύνου που σχετίζονται με **τους ποδηλάτες, τους πεζούς και τους χρήστες μέσων** μικροκινητικότητας·

Τροπολογία 201

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα II – μέρος II – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη **μπορούν** να εφαρμόζουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί που έχουν απωλέσει τις γνώσεις, τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζουν τα σημεία 1 έως 9 ανωτέρω να μπορούν να ανακτήσουν τις εν λόγω γνώσεις και δεξιότητες και να εξακολουθήσουν να επιδεικνύουν τη συμπεριφορά που απαιτείται για την οδήγηση

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη **ενθαρρύνονται να θεσπίζουν και** να εφαρμόζουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί που έχουν απωλέσει τις γνώσεις, τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζουν τα σημεία 1 έως 9 ανωτέρω να μπορούν να ανακτήσουν τις εν λόγω γνώσεις και δεξιότητες και να εξακολουθήσουν να επιδεικνύουν τη συμπεριφορά που απαιτείται για την

μηχανοκίνητου οχήματος.

οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος. **Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τα έσοδα που προβλέπονται στην οδηγία 2015/413 για τη χρηματοδοτική στήριξη τέτοιων μέτρων.**

Τροπολογίες 258, 327 και 338

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα III – υπότιτλος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

**ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗ
ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΗ
ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

Τροπολογία

**ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

Τροπολογίες 259, 328 και 339

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα III – υπότιτλος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

Τροπολογία

**ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

Τροπολογία 202

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα III – σημείο 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1) Ομάδα 1: οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2, AM, B, B1 **και** BE·

Τροπολογία

1) Ομάδα 1: οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2, AM, B, B1, BE **και** T·

Τροπολογία 203

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 1 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 Β και χρησιμοποιούν την άδεια οδήγησης τους για επαγγελματικούς σκοπούς (ταξί, ασθενοφόρα κ.λπ.).

Τροπολογία

3) Η εθνική νομοθεσία 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 Β και χρησιμοποιούν την άδεια οδήγησης τους για επαγγελματικούς σκοπούς (ταξί, ασθενοφόρα κ.λπ.).

Τροπολογίες 260 και 329

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 3 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αιτούντες προβαίνουν σε αυτοαξιολόγηση **της σωματικής και διανοητικής τους ικανότητας οδήγησης** μηχανοκίνητου οχήματος.

Τροπολογία

Οι αιτούντες **είτε** προβαίνουν σε αυτοαξιολόγηση **είτε υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση για την οδήγηση** μηχανοκίνητου οχήματος **δυνάμει του ισχύοντος εθνικού συστήματος στο κράτος μέλος συνήθους κατοικίας.**

Τροπολογία 205

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 3 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αιτούντες πρέπει να υποβάλλονται σε

Τροπολογία

Οι αιτούντες πρέπει να υποβάλλονται σε

ιατρική εξέταση, **εάν κατά την αυτοαξιολόγηση της σωματικής και διανοητικής τους ικανότητας**, τη διεκπεραίωση των απαιτούμενων διατυπώσεων ή κατά τη διάρκεια των δοκιμασιών στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται για την απόκτηση άδειας, **καταστεί σαφές ότι ενδέχεται να παρουσιάζουν μία ή περισσότερες από τις ιατρικές ανικανότητες που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα.**

ιατρική εξέταση, **συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης εξέτασης όρασης, όπως περιγράφεται στο σημείο 6, κατά τη διεκπεραίωση των απαιτούμενων διατυπώσεων ή κατά τη διάρκεια των δοκιμασιών στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται για την απόκτηση άδειας οδήγησης, που καταλήγει στην έκδοση αιτιολογημένης ιατρικής γνωμάτευσης από ιατρική αρχή της οποίας η εμπειρογνώσια είναι κατάλληλη για την πολυπλοκότητα των συνδυασμένων σκοπών του παρόντος παραρτήματος.**

Τροπολογίες 262, 331 και 341

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 3 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι οδηγοί **υπόκεινται στην ίδια διαδικασία κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησής τους.**

Τροπολογία

Κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης, οι οδηγοί μπορεί να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση για την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, σε αυτοαξιολόγηση ή σε οποιαδήποτε άλλη μορφή αξιολόγησης της ικανότητας οδήγησης δυνάμει του ισχύοντος εθνικού συστήματος στο κράτος μέλος συνήθους κατοικίας.

Τροπολογία 206

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α) Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν αυστηρότερα πρότυπα και

κανόνες από εκείνους που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα για την έκδοση ή την επακόλουθη ανανέωση των αδειών οδήγησης.

Τροπολογία 207

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αιτούντες 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 συνήθους κατοικίας όποτε ανανεώνεται η άδεια οδήγησης.

Τροπολογία

Οι αιτούντες πρέπει να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση **για τη σωματική και διανοητική ικανότητά τους να οδηγούν μηχανοκίνητο όχημα** πριν από την αρχική χορήγηση άδειας και στη συνέχεια, οι οδηγοί ελέγχονται δυνάμει του ισχύοντος εθνικού συστήματος στο κράτος μέλος συνήθους κατοικίας όποτε ανανεώνεται η άδεια οδήγησης. **Η ιατρική εξέταση μπορεί να πραγματοποιηθεί από γενικό ιατρό, εφόσον έχει ολοκληρώσει το διαδικτυακό μάθημα κατάρτισης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 8α.**

Τροπολογία 208

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α) Οι οδηγοί υπόκεινται στην ίδια διαδικασία κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησής τους.

Τροπολογία 209

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κάθε αιτών **άδεια** οδήγησης υποβάλλεται στις ενδεδειγμένες εξετάσεις ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτει επαρκή οπτική οξύτητα και πεδίο όρασης για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Σε περίπτωση βάσιμων αμφιβολιών όσον αφορά την επάρκεια όρασης του αιτούντος, αυτός θα πρέπει να εξετάζεται από αρμόδια ιατρική αρχή. Κατά την εξέταση αυτή δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα εξής: οπτική οξύτητα, οπτικό πεδίο, όραση σε ημίφως, ευαισθησία σε θάμβος και σε αντίθεση, διπλωπία και άλλες οπτικές παράμετροι που μπορεί να είναι σημαντικές για την ασφαλή οδήγηση.

Τροπολογία

Κάθε αιτών **που ζητεί έκδοση ή ανανέωση άδειας** οδήγησης υποβάλλεται στις ενδεδειγμένες εξετάσεις ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτει επαρκή οπτική οξύτητα, **μετρούμενη με επικυρωμένο πίνακα οπτικής οξύτητας**, και πεδίο όρασης για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Σε περίπτωση βάσιμων αμφιβολιών όσον αφορά την επάρκεια όρασης του αιτούντος, αυτός θα πρέπει να εξετάζεται από αρμόδια ιατρική αρχή **ή από ειδικευμένο επαγγελματία οφθαλμικής υγείας εξουσιοδοτημένο δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας**. Κατά την εξέταση αυτή δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα εξής: οπτική οξύτητα, οπτικό πεδίο, όραση σε ημίφως, ευαισθησία σε θάμβος και σε αντίθεση, διπλωπία και άλλες οπτικές παράμετροι που μπορεί να είναι σημαντικές για την ασφαλή οδήγηση.

Τροπολογία 210

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όσον αφορά οδηγούς της ομάδας 1, είναι δυνατόν να εξετάζεται το ενδεχόμενο χορήγησης άδειας σε «εξαιρετικές μεμονωμένες περιπτώσεις», έστω και αν δεν πληρούνται οι προδιαγραφές σχετικά

Τροπολογία

Όσον αφορά οδηγούς της ομάδας 1, είναι δυνατόν να εξετάζεται το ενδεχόμενο χορήγησης άδειας σε «εξαιρετικές μεμονωμένες περιπτώσεις», έστω και αν δεν πληρούνται οι προδιαγραφές σχετικά

με το οπτικό πεδίο ή την οπτική οξύτητα, αλλά υπάρχουν βάσιμοι λόγοι για να θεωρηθεί ότι η χορήγηση άδειας οδήγησης στον αιτούντα δεν θα υπονομεύσει την οδική ασφάλεια. Στις περιπτώσεις αυτές ο οδηγός υποβάλλεται σε εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή, ώστε να αποδείξει ότι δεν υφίσταται άλλη διαταραχή της οπτικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων της ευαισθησίας σε θάμβος και σε αντίθεση και της όρασης σε ημίφως. Επίσης, ο οδηγός ή ο αιτών υποβάλλεται σε πρακτική εξέταση με θετική έκβαση από αρμόδια αρχή.

με το οπτικό πεδίο ή την οπτική οξύτητα, αλλά υπάρχουν βάσιμοι λόγοι για να θεωρηθεί ότι η χορήγηση άδειας οδήγησης στον αιτούντα δεν θα υπονομεύσει την οδική ασφάλεια. Στις περιπτώσεις αυτές ο οδηγός υποβάλλεται σε εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή, **ή από ειδικευμένο επαγγελματία οφθαλμικής υγείας εξουσιοδοτημένο δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας**, ώστε να αποδείξει ότι δεν υφίσταται άλλη διαταραχή της οπτικής λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων της ευαισθησίας σε θάμβος και σε αντίθεση και της όρασης σε ημίφως. Επίσης, ο οδηγός ή ο αιτών υποβάλλεται σε πρακτική εξέταση με θετική έκβαση από αρμόδια αρχή.

Τροπολογία 211

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 6 – παράγραφος 3 – σημείο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αιτούντες άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης, όταν χρησιμοποιούν ταυτόχρονα και τους δύο οφθαλμούς, διαθέτουν διοφθαλμική οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς.

Τροπολογία

Οι αιτούντες άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης, όταν χρησιμοποιούν ταυτόχρονα και τους δύο οφθαλμούς, διαθέτουν διοφθαλμική οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5 **(δεκαδικός συμβολισμός)**, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς.

Τροπολογία 212

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 6 – παράγραφος 3 – σημείο 2

2) Οι αιτούντες άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης που πάσχουν από ολική λειτουργική απώλεια όρασης στον ένα οφθαλμό ή χρησιμοποιούν μόνο ένα οφθαλμό (π.χ. σε περίπτωση διπλωπίας) έχουν οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Η αρμόδια ιατρική αρχή βεβαιώνει ότι αυτή η κατάσταση μονόφθαλμης όρασης προϋπάρχει επί επαρκώς μακρό χρόνο ώστε να επιτρέπει την προσαρμογή και ότι το οπτικό πεδίο για αυτό τον οφθαλμό πληροί την απαίτηση του σημείου 6.(1).

2) Οι αιτούντες άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης που πάσχουν από ολική λειτουργική απώλεια όρασης στον ένα οφθαλμό ή χρησιμοποιούν μόνο ένα οφθαλμό (π.χ. σε περίπτωση διπλωπίας) έχουν οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,5 **(δεκαδικός συμβολισμός)**, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Η αρμόδια ιατρική αρχή βεβαιώνει ότι αυτή η κατάσταση μονόφθαλμης όρασης προϋπάρχει επί επαρκώς μακρό χρόνο ώστε να επιτρέπει την προσαρμογή και ότι το οπτικό πεδίο για αυτό τον οφθαλμό πληροί την απαίτηση του σημείου 6.(1).

Τροπολογία 213

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 6 – παράγραφος 3 – σημείο 3

3) Μετά από διπλωπία που εκδηλώθηκε πρόσφατα ή μετά από την απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, προβλέπεται επαρκής χρόνος προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά τη διάρκεια του οποίου δεν επιτρέπεται η οδήγηση. Μετά από αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση.

3) Μετά από διπλωπία που εκδηλώθηκε πρόσφατα ή μετά από την απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, προβλέπεται επαρκής χρόνος προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά τη διάρκεια του οποίου δεν επιτρέπεται η οδήγηση. Μετά από αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση. **Η αρχή δύναται να χορηγήσει άδειες περιορισμένης διάρκειας και, κατά περίπτωση, να επιβάλει περιορισμούς στη νυχτερινή οδήγηση.**

Τροπολογία 214

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 6 – παράγραφος 4 – σημείο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αιτούντες άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης διαθέτουν οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,8 για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση και τουλάχιστον 0,1 για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Εάν για να επιτευχθούν οι τιμές 0,8 και 0,1 χρησιμοποιούνται διορθωτικοί φακοί, η ελάχιστη οξύτητα (0,8 και 0,1) πρέπει να επιτυγχάνεται είτε με γυαλιά ισχύος όχι μεγαλύτερης από 8 διοπτρίες είτε με φακούς επαφής. Η διόρθωση πρέπει να είναι ικανοποιητικά ανεκτή.

Τροπολογία

Οι αιτούντες άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης διαθέτουν οπτική οξύτητα τουλάχιστον 0,8 **(δεκαδικός συμβολισμός)** για τον οφθαλμό με την καλύτερη όραση και τουλάχιστον 0,1 **(δεκαδικός συμβολισμός)** για τον οφθαλμό με τη λιγότερο καλή όραση, εν ανάγκη με διορθωτικούς φακούς. Εάν για να επιτευχθούν οι τιμές 0,8 και 0,1 χρησιμοποιούνται διορθωτικοί φακοί, η ελάχιστη οξύτητα (0,8 και 0,1) πρέπει να επιτυγχάνεται είτε με γυαλιά ισχύος όχι μεγαλύτερης από 8 διοπτρίες είτε με φακούς επαφής. Η διόρθωση πρέπει να είναι ικανοποιητικά ανεκτή. **Η ιατρική εξέταση μπορεί να πραγματοποιηθεί από γενικό ιατρό ο οποίος έχει παρακολουθήσει τη διαδικτυακή κατάρτιση που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 8α.**

Τροπολογία 215

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 6 – παράγραφος 4 – σημείο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δεν εκδίδονται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης **σε** αιτούντες ή **για** οδηγούς **με** δυσλειτουργική ευαισθησία σε αντίθεση ή

Τροπολογία

Δεν εκδίδονται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης **για** αιτούντες ή οδηγούς **που παρουσιάζουν σημαντικές αλλαγές στην**

με διπλωπία.

όραση σε ημίφως και δυσλειτουργική ευαισθησία σε αντίθεση, **καθώς και ανεπαρκή όραση μετά από θάμβος, με ανεπαρκή χρόνο αποκατάστασης ακόμη και στον λιγότερο προβληματικό οφθαλμό ή με διπλωπία.**

Τροπολογία 216

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 6 – παράγραφος 4 – σημείο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Μετά από ουσιώδη απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, προβλέπεται κατάλληλο χρονικό διάστημα προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά το οποίο το συγκεκριμένο άτομο δεν επιτρέπεται να οδηγεί. Αφού παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση.

Τροπολογία

Μετά από ουσιώδη απώλεια όρασης σε ένα οφθαλμό, προβλέπεται κατάλληλο χρονικό διάστημα προσαρμογής (παραδείγματος χάρη έξι μήνες), κατά το οποίο το συγκεκριμένο άτομο δεν επιτρέπεται να οδηγεί. Αφού παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση. **Η αρμόδια ιατρική αρχή δύναται να επιτρέψει την οδήγηση εφόσον πληρούνται ορισμένες απαιτήσεις ή να επιβάλει περιορισμούς.**

Τροπολογία 217

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 10 – παράγραφος 3 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2) Αιτούντες ή οδηγοί με διαβήτη που ακολουθούν φαρμακευτική αγωγή η οποία συνεπάγεται κίνδυνο

Τροπολογία

2) Αιτούντες ή οδηγοί με διαβήτη που ακολουθούν φαρμακευτική αγωγή η οποία συνεπάγεται κίνδυνο

υπογλυκαιμίας αποδεικνύουν ότι αντιλαμβάνονται πλήρως τον κίνδυνο έλευσης υπογλυκαιμίας και ότι διαθέτουν επαρκή έλεγχο της κατάστασης.

υπογλυκαιμίας αποδεικνύουν ότι αντιλαμβάνονται πλήρως τον κίνδυνο έλευσης υπογλυκαιμίας και ότι διαθέτουν επαρκή έλεγχο της κατάστασης, **μεταξύ άλλων μέσω συστήματος συνεχούς παρακολούθησης εάν κρίνεται αναγκαίο από αρμόδια ιατρική αρχή.**

Τροπολογία 218

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 10 – παράγραφος 7 – σημείο 3 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Επιπλέον, στις περιπτώσεις αυτές, προϋποθέσεις για την έκδοση των υπόψη αδειών είναι η γνωμάτευση αρμόδιας ιατρικής αρχής και τακτική ιατρική εξέταση, εντός χρονικών διαστημάτων που δεν υπερβαίνουν την τριετία.

Τροπολογία

Επιπλέον, στις περιπτώσεις αυτές, προϋποθέσεις για την έκδοση **ή ανανέωση** των υπόψη αδειών είναι η **θετική** γνωμάτευση αρμόδιας ιατρικής αρχής και τακτική ιατρική εξέταση **η οποία πραγματοποιείται από ειδικό ιατρό**, εντός χρονικών διαστημάτων που δεν υπερβαίνουν την τριετία.

Τροπολογία 219

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 11 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με σοβαρή νευρολογική πάθηση, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από έγκυρη ιατρική γνωμάτευση.

Τροπολογία

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με σοβαρή νευρολογική πάθηση, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από **θετική** έγκυρη ιατρική γνωμάτευση **η οποία χορηγείται από ειδικό ιατρό ή αρμόδια ιατρική αρχή.**

Τροπολογία 220

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 11 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Προς τον σκοπό αυτόν, οι νευρολογικές διαταραχές που οφείλονται σε παθήσεις ή **εγχειρήσεις του κεντρικού ή του περιφερειακού νευρικού συστήματος**, και οι οποίες εκφράζονται με **αισθητικές** ή κινητικές αναπηρίες που διαταράσσουν την ισορροπία και τον συντονισμό, αντιμετωπίζονται ανάλογα με τις λειτουργικές **δυνατότητες και την εξελξιμότητά** τους. Στις περιπτώσεις αυτές, η χορήγηση ή η ανανέωση άδειας οδήγησης μπορεί να εξαρτάται από περιοδικές εξετάσεις, σε περίπτωση κινδύνου επιδείνωσης.

Τροπολογία

Προς τον σκοπό αυτόν, οι νευρολογικές διαταραχές που οφείλονται σε **αναπτυξιακές διαταραχές**, παθήσεις ή **ιατρικές ή χειρουργικές επεμβάσεις που επηρεάζουν το κεντρικό ή το περιφερειακό νευρικό σύστημα**, και οι οποίες εκφράζονται με **γνωσιακές, συμπεριφορικές, αισθητηριακές** ή κινητικές αναπηρίες που διαταράσσουν **τις επιδόσεις ή τη λειτουργία**, την ισορροπία και τον συντονισμό, αντιμετωπίζονται ανάλογα με τις λειτουργικές **δυνατότητές** τους. **Η εξελξιμότητα της αναπηρίας και η τήρηση της αναγκαίας αγωγής πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.** Στις περιπτώσεις αυτές, η χορήγηση ή η ανανέωση άδειας οδήγησης μπορεί να εξαρτάται από περιοδικές εξετάσεις, σε περίπτωση κινδύνου επιδείνωσης.

Τροπολογία 222

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 12 – παράγραφος 6 – σημείο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Προκαλούμενη επιληπτική κρίση: ο αιτών

Τροπολογία

Προκαλούμενη επιληπτική κρίση: ο αιτών

που παρουσίασε κατά το παρελθόν προκαλούμενη επιληπτική κρίση οφειλόμενη σε αναγνωρίσιμο παράγοντα ο οποίος δεν εμφανίζει μεγάλες πιθανότητες να εκδηλωθεί κατά την οδήγηση, επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται ικανός να οδηγεί σε ατομική βάση, αφού προηγηθεί σχετική νευρολογική γνωμάτευση. Έπειτα από το οξύ επεισόδιο, εκτελείται ηλεκτροεγκεφαλογράφημα και η ενδεδειγμένη νευρολογική εκτίμηση.

που παρουσίασε κατά το παρελθόν προκαλούμενη επιληπτική κρίση οφειλόμενη σε αναγνωρίσιμο παράγοντα ο οποίος δεν εμφανίζει μεγάλες πιθανότητες να εκδηλωθεί κατά την οδήγηση, επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται ικανός να οδηγεί **μόνο** σε ατομική βάση **για οχήματα ιδιωτικής χρήσης και όχι για τη μεταφορά τρίτων**, αφού προηγηθεί σχετική νευρολογική γνωμάτευση. Έπειτα από το οξύ επεισόδιο, εκτελείται ηλεκτροεγκεφαλογράφημα και η ενδεδειγμένη νευρολογική εκτίμηση.

Τροπολογία 223

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 12 – παράγραφος 6 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

12) Πρώτη ή μοναδική μη προκαλούμενη κρίση: ο αιτών που παρουσίασε μια αρχική μη προκαλούμενη επιληπτική κρίση επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται ικανός να οδηγεί μετά από χρονικό διάστημα πέντε ετών χωρίς κρίσεις, και χωρίς χρήση αντιεπιληπτικών φαρμάκων, κατόπιν ενδεδειγμένης ιατρικής εκτίμησης. **Σε οδηγούς με αναγνωρισμένους ικανοποιητικούς δείκτες πρόγνωσης, οι εθνικές αρχές μπορούν να επιτρέπουν να οδηγήσουν νωρίτερα.**

Τροπολογία

12) Πρώτη ή μοναδική μη προκαλούμενη κρίση: ο αιτών που παρουσίασε μια αρχική μη προκαλούμενη επιληπτική κρίση επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται ικανός να οδηγεί μετά από χρονικό διάστημα πέντε ετών χωρίς κρίσεις, και χωρίς χρήση αντιεπιληπτικών φαρμάκων, κατόπιν ενδεδειγμένης ιατρικής εκτίμησης.

Τροπολογία 224

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 13 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) σοβαρές διανοητικές διαταραχές, συγγενείς ή επίκτητες λόγω ασθενειών, τραυματισμών ή νευρο-χειρουργικών επεμβάσεων·

Τροπολογία

α) σοβαρές διανοητικές, **γνωσιακές ή συμπεριφορικές** διαταραχές, συγγενείς ή επίκτητες λόγω ασθενειών, τραυματισμών ή νευρο-χειρουργικών επεμβάσεων·

Τροπολογία 225

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 13 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) **σοβαρή νοητική υστέρηση·**

Τροπολογία

β) **διαγράφεται**

Τροπολογία 226

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 13 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) **σοβαρά προβλήματα συμπεριφοράς που συνδέονται με τη γήρανση· ή την προσωπικότητα και οδηγούν σε σοβαρές διαταραχές της κριτικής, της συμπεριφοράς και προσαρμοστικής ικανότητας,**

Τροπολογία

γ) **διαταραχές της προσωπικότητας που επηρεάζουν σοβαρά την κρίση, τη συμπεριφορά ή την προσαρμοστική ικανότητα,**

Τροπολογία 227

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 13 – παράγραφος 3 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

2) Η αρμόδια ιατρική αρχή λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής.
Η αρμόδια ιατρική αρχή μπορεί να θεσπίζει προσωρινές απαιτήσεις ή να επιβάλλει περιορισμούς στην οδήγηση.

Τροπολογία 228

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα ΙΙΙ – σημείο 14 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που **είναι εξαρτημένοι από το** αλκοόλ ή δεν είναι σε θέση να απέχουν από την κατανάλωση αλκοόλ κατά την οδήγηση, εκτός εάν εφαρμόζονται κατάλληλοι περιορισμοί μέσω της χρήσης τεχνολογιών που επιτρέπουν την αντιστάθμιση της εξάρτησης **(για παράδειγμα, μέσω της υποχρεωτικής χρήσης συστήματος ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού).**

Τροπολογία

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που **πάσχουν από διαταραχές που οφείλονται στην κατανάλωση** αλκοόλ ή δεν είναι σε θέση να απέχουν από την κατανάλωση αλκοόλ κατά την οδήγηση, εκτός εάν εφαρμόζονται κατάλληλοι περιορισμοί μέσω της **συμμετοχής τους σε προγράμματα απεξάρτησης, συμπεριλαμβανομένων της παρακολούθησης και ιατρικής εποπτείας και της** χρήσης τεχνολογιών που επιτρέπουν την αντιστάθμιση της εξάρτησης **(μεταξύ άλλων μέσω της υποχρεωτικής χρήσης συστήματος ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού).**

Τροπολογία 229

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 14 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άδειες οδήγησης επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται χωρίς περαιτέρω περιορισμούς σε αιτούντες ή οδηγούς που είχαν κατά το παρελθόν εξάρτηση από το αλκοόλ, αφού περατωθεί μια περίοδος αποδεδειγμένης αποχής και υπό την προϋπόθεση έγκυρης ιατρικής γνωμάτευσης και τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Τροπολογία

Άδειες οδήγησης επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται χωρίς περαιτέρω περιορισμούς σε αιτούντες ή οδηγούς που είχαν κατά το παρελθόν εξάρτηση από το αλκοόλ, αφού περατωθεί μια περίοδος αποδεδειγμένης αποχής και υπό την προϋπόθεση **θετικής** έγκυρης ιατρικής γνωμάτευσης και τακτικού ιατρικού ελέγχου **από την αρμόδια ιατρική αρχή.**

Τροπολογία 230

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – μέρος 14 – παράγραφος 3 – σημείο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α) Η αρμόδια ιατρική αρχή μπορεί να θεσπίζει προσωρινές απαιτήσεις και, κατά περίπτωση, περιορισμούς στην οδήγηση.

Τροπολογία 231

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 15 – παράγραφος 2 – σημείο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που **είναι εξαρτημένοι από** ψυχοτρόπες ουσίες ή **που, χωρίς να είναι εξαρτημένοι, καταναλώνουν τακτικά τις ουσίες αυτές**, ανεξάρτητα από την κατηγορία της αιτούμενης άδειας.

Τροπολογία

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που **καταναλώνουν** ψυχοτρόπες ουσίες ή **ναρκωτικά**, ανεξάρτητα από την κατηγορία της αιτούμενης άδειας.

Τροπολογία 232

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 15 – παράγραφος 2 – σημείο 2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που καταναλώνουν τακτικά ψυχοτρόπες ουσίες, **υπό οποιαδήποτε μορφή, οι οποίες ενδέχεται να υπονομεύουν την ικανότητά τους να οδηγούν με ασφάλεια, 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.

Τροπολογία

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που καταναλώνουν **καταχρηστικά ή** τακτικά ψυχοτρόπες ουσίες, **εάν** η λαμβανόμενη ποσότητα είναι τέτοια που να **επηρεάζει την ικανότητα οδήγησης**. Το ίδιο ισχύει για οποιοδήποτε άλλο φάρμακο ή συνδυασμό φαρμάκων που επιδρά στην ικανότητα οδήγησης.

Η αρμόδια ιατρική αρχή μπορεί να θεσπίζει προσωρινές απαιτήσεις και, κατά περίπτωση, περιορισμούς στην οδήγηση.

Τροπολογία 233

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – σημείο 15 – παράγραφος 2 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

3) Η αρμόδια ιατρική αρχή λαμβάνει δεόντως υπόψη της τους πρόσθετους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση οχημάτων από άτομα που εμπίπτουν στον ορισμό της ομάδας αυτής **και μπορεί να θεσπίζει προσωρινές απαιτήσεις και, κατά περίπτωση, περιορισμούς στην οδήγηση.**

Τροπολογία 234

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα IV – μέρος 1 – σημείο 3 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) κατανόηση και προσοχή στην ευαλωτότητα των μη μηχανοκίνητων χρηστών του οδικού δικτύου.

Τροπολογία 235

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα IV – μέρος 4 – σημείο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) Οι εξετάσεις οδήγησης παρακολουθούνται και εποπτεύονται από φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος, ώστε να εξασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης.

ε) Οι εξετάσεις οδήγησης παρακολουθούνται και εποπτεύονται από **ανεξάρτητο** φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος, ώστε να εξασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης.

Τροπολογία 236

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα IV – μέρος 4 – σημείο 2 – στοιχείο α – σημείο i – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- να διατηρούν και να επικαιροποιούν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες εξέτασης·

Τροπολογία

- να διατηρούν και να επικαιροποιούν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες εξέτασης **και επικοινωνίας**·

Τροπολογία 237

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα IV – μέρος 5 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- 1) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στα άτομα που είναι αρμόδια να διεξάγουν εξετάσεις οδήγησης αμέσως πριν από την έναρξη ισχύος **των διατάξεων** της οδηγίας **2006/126/ΕΚ** να εξακολουθούν να διεξάγουν εξετάσεις 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.

Τροπολογία

- 1) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στα άτομα που είναι αρμόδια να διεξάγουν εξετάσεις οδήγησης αμέσως πριν από την έναρξη ισχύος της **παρούσας** οδηγίας να εξακολουθούν να διεξάγουν εξετάσεις 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.