



Βρυξέλλες, 24 Μαΐου 2017  
(OR. en)

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2017/0015 (COD)

---

---

8596/1/17  
REV 1

TRANS 155  
CODEC 667  
MI 359  
EDUC 157  
IA 66

## ΕΚΘΕΣΗ

---

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

---

αριθ. προηγ. εγγρ.: 6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4

---

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/59/EK σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και της οδηγίας 2006/126/EK για την άδεια οδήγησης

– Γενική προσέγγιση

---

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Την 1η Φεβρουαρίου 2017, η Επιτροπή διαβίβασε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
2. Μολονότι, κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, η οδηγία 2003/59/EK εφαρμόστηκε χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα συμβάλλοντας σημαντικά στην οδική ασφάλεια και την κινητικότητα της εργασίας, η πρόταση αποσκοπεί στο να αντιμετωπίσει ορισμένες αδυναμίες που είχαν εντοπιστεί από το 2012 έως το 2014 σε εκ των υστέρων αξιολόγηση.

3. Η πρόταση έχει ως στόχο:
- να βελτιώσει την αμοιβαία αναγνώριση της υποχρεωτικής κατάρτισης στην οποία υποβάλλονται οι επαγγελματίες οδηγοί,
  - να εκσυγχρονίσει τις απαιτήσεις κατάρτισης και να διευκρινίσει τη σχέση τους με απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπονται σε άλλες πράξεις του ενωσιακού δικαίου,
  - να περιορίσει την ασάφεια όσον αφορά τις εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις της οδηγίας, και
  - να αποσαφηνίσει τις απαιτήσεις ελάχιστης ηλικίας για οδήγηση που προκύπτουν από την εφαρμογή των οδηγιών 2003/59/EK και 2006/126/EK, για να εξασφαλίσει εναρμονισμένη εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων.
4. Πριν από την υπό συζήτηση πρόταση, στις 14 Δεκεμβρίου 2016, η Επιτροπή είχε προτείνει τροπολογίες σχετικά με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία και στην οδηγία 2006/126/EK, ως τμήμα οριζόντιας πρότασης<sup>1</sup>.
5. Στις 3 Απριλίου 2017, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (TRAN) όρισε τον κ. Peter Lundgren (EFDD, SE) ως εισηγητή. Η Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (EMPL) αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει.
6. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σχεδιάζει να εκφέρει γνώμη στις 31 Μαΐου 2017. Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει για την πρόταση αυτή.
7. Η ρουμανική Κοινοβουλευτική Γερουσία διαβίβασε τη γνώμη της σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας με επιστολή της 26ης Απριλίου 2017<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Βλ. έγγρ. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

<sup>2</sup> Βλ. έγγρ. ST 8562/17 INIT.

## ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

8. Η Ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» ξεκίνησε την εξέταση της πρότασης στις 3 Φεβρουαρίου 2017. Μελέτησε την εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής στις 7 Φεβρουαρίου 2017. Οι αντιπροσωπίες γενικώς αναγνώρισαν ότι η εκτίμηση αυτή είναι κατάλληλη να χρησιμοποιηθεί ως βάση για ρυθμιστικές προτάσεις. Αρκετές αντιπροσωπίες τόνισαν ότι είναι σημαντικό να επιλεγεί κατάλληλη πολιτική ώστε να επιτευχθεί αμοιβαία αναγνώριση κατάρτισης που πραγματοποιείται σε άλλο κράτος μέλος. Ζητήθηκαν περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις διοικητικές δαπάνες για την έκδοση δελτίων επιμόρφωσης οδηγού σε οδηγούς από άλλα κράτη μέλη. Ορισμένες αντιπροσωπίες παρατήρησαν ότι η εκτίμηση αντικτύπου θα μπορούσε να έχει εμβαθύνει περισσότερο τη σύγκριση των διοικητικών απαιτήσεων που ισχύουν για τους οδηγούς της ΕΕ με εκείνες που ισχύουν για τους οδηγούς τρίτων χωρών. Αρκετές αντιπροσωπίες διατύπωσαν αποκλίνουσες απόψεις σχετικά με την ερμηνεία του όρου «ηλεκτρονική μάθηση» και τον ορισμό των εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις κατάρτισης. Όσον αφορά το τελευταίο σημείο, η Προεδρία σημείωσε ότι η Επιτροπή δεν ανέλυσε λεπτομερώς την εξαίρεση των οδηγών οι οποίοι, στο πλαίσιο της γεωργικής τους δραστηριότητας, μεταφέρουν εμπορεύματα που σχετίζονται με τη γεωργία (πόσους οδηγούς αφορά, κατά πόσον είναι συμβατή με τους σκοπούς της οδηγίας).
9. Μεταξύ 14ης Μαρτίου και 11ης Απριλίου 2017, η Προεδρία υπέβαλε σειρά συμβιβαστικών εγγράφων προκειμένου να βρεθεί κοινό έδαφος για ορισμένες από τις αλλαγές που προτείνονται. Τα αποτελέσματα των εργασιών της Ομάδας έχουν ενσωματωθεί στο κείμενο του παραρτήματος.
10. Οι συμφωνημένες τροποποιήσεις αφορούν κυρίως τη διατύπωση και την ερμηνεία των εξαιρέσεων, τη διαδικασία και τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν για να διευκολυνθεί η αμοιβαία αναγνώριση της ολοκλήρωσης μαθημάτων οδήγησης, η οργάνωση των μαθημάτων οδήγησης και μεταβατικές διατάξεις.
- 10.α. Στις 24 Μαΐου 2017, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε το συμβιβαστικό κείμενο και συμφώνησε να το υποβάλει στο Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) στις 8 Ιουνίου 2017 για την έγκριση γενικής προσέγγισης.

## **ΕΚΚΡΕΜΗ ΘΕΜΑΤΑ**

11. Η ομάδα εξέτασε όλα τα ζητήματα που έθεσαν οι αντιπροσωπίες, καταλήγοντας σε συμβιβαστικό κείμενο που φαίνεται να είναι αποδεκτό από όλες τις αντιπροσωπίες. Σε ό,τι αφορά τις εξαιρέσεις, η ομάδα ήταν σε θέση να παράσχει περαιτέρω διευκρινίσεις, ενώ διατηρεί ορισμένους όρους ανοικτούς σε ερμηνεία, λόγω διαφορετικών πρακτικών και περιστάσεων στα κράτη μέλη. Μία αντιπροσωπία επανέλαβε τη δυσαρέσκεία της για τη συμβιβαστική λύση όσον αφορά τις εξαιρέσεις.
12. Αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχία ότι η λύση που βρέθηκε για να βελτιωθεί η αμοιβαία αναγνώριση ίσως συνεπάγεται σημαντικές διοικητικές δαπάνες. Άλλες αντιπροσωπίες θα προτιμούσαν μια πιο φιλόδοξη πρόταση που να προετοιμάζει την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών. Μία αντιπροσωπία ζήτησε πρόσθετες διευκρινίσεις όσον αφορά τις μεταβατικές διατάξεις.<sup>3</sup>
13. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες ως προς τη διατήρηση της χωριστής διαδικασίας που επιτρέπει σε υπηκόους τρίτων χωρών οδηγούς οχημάτων που μεταφέρουν εμπορεύματα να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τη βεβαίωση οδηγού, που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης. Το συμβιβαστικό κείμενο, ωστόσο, επιδιώκει να βελτιώσει την υφιστάμενη διαδικασία μέσω της υποχρεωτικής εισαγωγής ενός ειδικού κωδικού για τη βεβαίωση οδηγού.
14. Η Επιτροπή διατηρεί στο παρόν στάδιο της διαδικασίας γενική επιφύλαξη σχετικά με τις αλλαγές στην πρότασή της, αν και γενικά θεωρεί ευπρόσδεκτες τις προσπάθειες του Συμβουλίου προς μια γενική προσέγγιση.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

15. Το Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει τη γενική προσέγγιση ως έχει στο παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

---

<sup>3</sup> Βλέπε προσθήκη στην παρούσα έκθεση.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της , σ. .

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011<sup>3</sup>, η Επιτροπή καθορίζει στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», με βάση τον οποίο έως το 2050 η Ένωση θα πρέπει να φθάσει κοντά σε μηδέν νεκρούς από τροχαία ατυχήματα.
- (2) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2011-2020<sup>4</sup>, πρότεινε να μειωθεί περαιτέρω στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση έως το 2020, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η Επιτροπή έθεσε επτά στρατηγικούς στόχους, μεταξύ των οποίων είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών των δρόμων και η προστασία ευάλωτων χρηστών των δρόμων.
- (3) Όταν αξιολόγησε την εφαρμογή της οδηγίας 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>5</sup>, η Επιτροπή διαπίστωσε ορισμένες αδυναμίες. Οι βασικές αδυναμίες που διαπιστώθηκαν ήταν οι δυσκολίες και η έλλειψη ασφάλειας δικαίου στην ερμηνεία των εξαιρέσεων· το περιεχόμενο της κατάρτισης, το οποίο σχετιζόταν μόνον εν μέρει με τις ανάγκες των οδηγών· οι δυσκολίες των οδηγών να λάβουν αμοιβαία αναγνώριση της ολοκληρωμένης ή εν μέρει ολοκληρωμένης κατάρτισης που έχουν παρακολουθήσει σε άλλο κράτος μέλος· και οι ανακολουθίες μεταξύ της οδηγίας 2003/59/EK και της οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις των κατώτατων ορίων ηλικίας<sup>6</sup>.
- (4) Για να βελτιωθεί η νομική σαφήνεια στην οδηγία 2003/59/EK, πρέπει να απαλειφθούν ή να τροποποιηθούν όλες οι παραπομπές σε πράξεις της Ένωσης που έχουν καταργηθεί ή αντικατασταθεί.

---

<sup>3</sup> Λευκή Βίβλος της 28ης Μαρτίου 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», COM(2011) 144 final.

<sup>4</sup> Ανακοίνωση «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM (2010) 389 final)

<sup>5</sup> Οδηγία 2003/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).

<sup>6</sup> Οδηγία 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).

- (5) Για να διασφαλισθεί βεβαιότητα και συνέπεια με άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, πρέπει να επέλθουν ορισμένες αλλαγές στις εξαιρέσεις της οδηγίας 2003/59/EK, λαμβανομένων υπόψη παρεμφερών εξαιρέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>7</sup>. Ορισμένες από τις εξαιρέσεις αυτές αφορούν άτομα για τα οποία η οδήγηση δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα, για παράδειγμα όταν καταλαμβάνει λιγότερο από το 30 % του μηνιαίου χρόνου εργασίας, και για τα οποία η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/59/EK θα συνιστούσε δυσανάλογη επιβάρυνση.
- (5α) Οι οδηγοί που είχαν εξαιρεθεί από την αρχική επιμόρφωση θα πρέπει, χωρίς να καταργείται η εξαίρεση αυτή, να υποχρεούνται να παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση ώστε να επικαιροποιούν τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για την εργασία τους.
- (6) Με βάση τις εξελίξεις στην κατάρτιση και την εκπαίδευση και προκειμένου η οδηγία 2003/59/EK να συμβάλει περαιτέρω στην οδική ασφάλεια και τη συνάφεια της κατάρτισης των οδηγών, στα μαθήματα θα πρέπει να ενισχυθούν θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, όπως η αντίληψη του κινδύνου, η προστασία ευάλωτων χρηστών των δρόμων και η εξοικονόμηση καυσίμων κατά την οδήγηση.
- (7) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σαφή δυνατότητα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των εκπαιδευτικών πρακτικών με τη χρήση εργαλείων ΤΠΕ, όπως η ηλεκτρονική μάθηση και η μεικτή μάθηση, για μέρος της κατάρτισης, διασφαλίζοντας παράλληλα την ποιότητα της κατάρτισης. Σημαντικό μέρος της κατάρτισης που απαιτείται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας πρέπει να συντελείται σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης.
- (8) Για λόγους ομοιογένειας μεταξύ των διαφόρων μορφών κατάρτισης που απαιτούνται βάσει του ενωσιακού δικαίου, θα πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να συνδυάζουν διαφορετικά είδη σχετικής κατάρτισης, όπως η κατάρτιση στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, η ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών ή στη μεταφορά ζώων, με την κατάρτιση που προβλέπεται στην οδηγία 2003/59/EK.

---

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

- (9) Για να αποτραπούν διαφορετικές πρακτικές μεταξύ των κρατών μελών που εμποδίζουν την αμοιβαία αναγνώριση και περιορίζουν το δικαίωμα των οδηγών να παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου εργάζονται, οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να υποχρεούνται να εκδίδουν το σχετικό έγγραφο για κάθε οδηγό που πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/59/EK. Το έγγραφο θα πρέπει να αναγνωρίζεται αμοιβαία, μεταξύ άλλων και κατά τους οδικούς ελέγχους. Αυτή η ελάχιστη απαίτηση τεκμηρίωσης δεν θα πρέπει να εμποδίζει περαιτέρω ανάπτυξη στη συνεργασία των κρατών μελών στο πεδίο αυτό μέσω ηλεκτρονικής καταγραφής και ανταλλαγής πληροφοριών.
- (9α) Η χρήση βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς τρίτων χωρών ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο για τους οδηγούς όταν ο μεταφορέας επιστρέφει τη βεβαίωση στις αρχές έκδοσης, ιδίως όταν οι οδηγοί επιθυμούν να αναλάβουν εργασία σε άλλο κράτος μέλος. Για να αποφεύγονται καταστάσεις κατά τις οποίες, σε παρόμοιες περιστάσεις, οι οδηγοί υποχρεώνονται να επαναλάβουν την κατάρτισή τους όταν προσληφθούν σε νέα θέση εργασίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τα προσόντα των οδηγών.
- (9β) Για να επιτραπεί η ομαλή μετάβαση, οι έγκυρες βεβαιώσεις οδηγού και τα έγκυρα διπλώματα οδήγησης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν πριν την εφαρμογή των τροποποιημένων διατάξεων πρέπει να συνεχίσουν να αναγνωρίζονται μέχρι την ημερομηνία λήξης τους. Οι τροπολογίες δεν ακυρώνουν την κατάρτιση στην οποία έχουν υποβληθεί οι οδηγοί ή τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί για να πιστοποιήσουν αυτή την κατάρτιση, πριν την έναρξη εφαρμογής τους.
- (10) Προκειμένου να υπάρχει νομική σαφήνεια και να διασφαλισθούν εναρμονισμένες απαιτήσεις για τα κατώτατα όρια ηλικίας για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/59/EK, θα πρέπει να προβλεφθεί σαφής παρέκκλιση από την οδηγία 2006/126/EK, η οποία ορίζει ότι οι άδειες οδήγησης επιτρέπεται να εκδίδονται για τις κατώτατες ηλικίες που προβλέπονται στην οδηγία 2003/59/EK. Η διευκρίνιση αυτή αφορά το γενικό κατώτατο όριο ηλικίας για οδηγούς οχημάτων ορισμένων κατηγοριών που κατέχουν πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ) και δεν θίγει τις υπάρχουσες δυνατότητες μείωσης του εν λόγω ελαχίστου ορίου ηλικίας ή πρόβλεψης εξαιρέσεων από αυτό.



(10α) Οι τροποποιήσεις στην οδηγία 2006/126/EK πρέπει να περιορίζονται σε όσες συνδέονται άμεσα με την αναθεώρηση της οδηγίας 2003/59/EK. Μια πιο διεξοδική ανάλυση της εφαρμογής της οδηγίας 2006/126/EK, που να περιλαμβάνει την οριοθέτηση μεταξύ ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, φαίνεται ευκατὰ και θα πρέπει να περιληφθεί στην προσεχή αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK.

(11) Επειδή ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση του πανευρωπαϊκού προτύπου αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά αντιθέτως, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των ζητημάτων που πρόκειται να αντιμετωπισθούν με την παρούσα οδηγία, είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(12) Συνεπώς, οι οδηγίες 2003/59/EK και 2006/126/EK θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### *Άρθρο 1*

Η οδηγία 2003/59/EK τροποποιείται ως εξής:

(1) στο άρθρο 1, το πρώτο και δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται με το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

(2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες των ενόπλων δυνάμεων, της πολιτικής άμυνας, της πυροσβεστικής υπηρεσίας, δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και υπηρεσιών επείγουσας διακομιδής ασθενών, ή τα οποία τίθενται υπό τον έλεγχο των υπηρεσιών αυτών, όταν η μεταφορά εκτελείται συνεπεία των καθηκόντων που επιτελούν οι εν λόγω υπηρεσίες.»·

β) τα στοιχεία δ) έως ζ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης, περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας·

ε) οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης κάθε προσώπου που επιθυμεί να αποκτήσει άδεια οδήγησης ή ΠΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, εφόσον δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Επιπλέον, η παρούσα οδηγία δεν ισχύει για πρόσωπα που επιθυμούν να αποκτήσουν άδεια οδήγησης ή ΠΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, όταν τα πρόσωπα αυτά ακολουθούν συμπληρωματική κατάρτιση για την απόκτηση άδειας οδήγησης κατά τη διάρκεια μάθησης στον χώρο εργασίας, αρκεί το εν λόγω πρόσωπο να συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με ΠΕΙ, ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό·

στ) οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·

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

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν οδηγούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, με την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την «κύρια δραστηριότητα» του οδηγού. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαρτούν τις εξαιρέσεις αυτές από συγκεκριμένες προϋποθέσεις στο δικό τους έδαφος και, με τη συμφωνία των ενδιαφερομένων κρατών μελών, στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις εξαιρέσεις που χορηγούν δυνάμει της παρούσας διάταξη και η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.»·

(3) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η περιοδική κατάρτιση συνίσταται σε κατάρτιση που επιτρέπει στους κατόχους ΠΕΙ να επικαιροποιούν τις βασικές γνώσεις για την άσκηση του επαγγέλματός τους, με ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια και την ορθολογική κατανάλωση καυσίμων.»·

β) το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμπάθυνση και την επανάληψη ορισμένων θεμάτων του τμήματος 1 του παραρτήματος Ι. Πρέπει πάντοτε να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια και να καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων. Τα θέματα της κατάρτισης λαμβάνουν υπόψη τις εξελίξεις-στη συναφή νομοθεσία και τεχνολογία και θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.»·

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

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

(5) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 10*

#### Ενωσιακός κωδικός

1. Βάσει του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 και του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 καθώς και του άρθρου 8, αναγράφουν δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης τον εναρμονισμένο κωδικό 95 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προβλέπεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2006/126/ΕΚ:

- επί της άδειας οδήγησης, ή/και
- επί του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού το οποίο καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II.

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

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

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

Βεβαιώσεις οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από [ΕΕ: να εισαχθεί η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 1] σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, και ιδίως την παράγραφο 7, για να πιστοποιήσουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις κατάρτισης δυνάμει της παρούσας οδηγίας, οι οποίες δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό 95, γίνονται δεκτές ως απόδειξη επιμόρφωσης έως την ημερομηνία λήξης τους.

---

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

- (6) τα παραρτήματα I και II τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

## *Άρθρο 2*

Η οδηγία 2006/126/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

- α) Η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

- θ) στο στοιχείο ε), η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και C1E είναι 18 έτη.»
- ii) στο στοιχείο ζ), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και CE είναι 21 έτη.»

(iii) στο στοιχείο θ), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

– «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D1 και D1E είναι 21 έτη.»

(iv) στο στοιχείο ια), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

– «το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE είναι 24 έτη.»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

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

(2) Στο άρθρο 15, το υπάρχον κείμενο γίνεται παράγραφος 1 και προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος:

«2. Το δίκτυο των αδειών οδήγησης της ΕΕ μπορεί επίσης να χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης για σκοπούς που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ.»

### *Άρθρο 3*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία [ΥΕ: παρακαλείσθε να εισαγάγετε την ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ υπολογισμένη σε 24 μήνες από την έναρξη ισχύος]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο αυτών των διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

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

### *Άρθρο 4*

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

### *Άρθρο 5*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*

*Για το Συμβούλιο*

*Ο Πρόεδρος*

*Ο Πρόεδρος*

A. Τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 2003/59/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

(1) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

(Α) το τμήμα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 2008/С 111/01(\*)».

—————  
(\*) Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008, σχετικά με τη θέσπιση του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων για τη διά βίου μάθηση (ΕΕ С 111 της 6.5.2008, σ. 1).»·

β) το σημείο 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1,2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών:

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



γ) το σημείο 1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.3. Στόχος: ικανότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου:

βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, σημασία της πρόβλεψης της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων.»·

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

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

Επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων, προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας και αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων·

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

ε) το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

στ) το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

ζ) το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

---

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

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

η) το σημείο 3.7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

θ) το σημείο 3.8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών επιβατών και της οργάνωσης της αγοράς:

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

(B) το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1. *Επιλογή που συνδυάζει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση*

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

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

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή μέρους της κατάρτισης από το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης μέσω εργαλείων της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών, όπως η ηλεκτρονική μάθηση, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται η ποιότητα της κατάρτισης, και επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη απαιτούν αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου.

Τα κράτη μέλη μπορούν να συνυπολογίζουν την ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μέρος της κατάρτισης. Πρόκειται κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, για την ειδική κατάρτιση που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*) για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση που αφορά ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*) και την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου (\*\*\*)

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

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

---

(\*) Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (EE L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

(\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (EE L 55 της 28.2.2011, σ. 1).

(\*\*\*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την προστασία των ζώων κατά τη μεταφορά και συναφείς δραστηριότητες και για την τροποποίηση των οδηγιών 64/432/ΕΟΚ και 93/119/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/97 (EE L 3 της 5.1.2005, σ. 1).»·

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης. Η περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι συνολικής διάρκειας 35 ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον 7 ωρών. Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης μπορεί να παρέχει την περιοδική αυτή κατάρτιση, εν μέρει, σε προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας και με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών όπως η ηλεκτρονική μάθηση, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται η ποιότητα της κατάρτισης και επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη απαιτούν αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Τουλάχιστον μία από τις επτάωρες περιόδους καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Το περιεχόμενο της κατάρτισης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις σχετικές νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις και, στο μέτρο του δυνατού, τις ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Κατά τη διάρκεια των 35 ωρών πρέπει να καλύπτονται διάφορα θέματα, περιλαμβανομένης επανάληψης της κατάρτισης εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Τα κράτη μέλη μπορούν να υπολογίζουν την ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, για την ειδική κατάρτιση που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/EK για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 1/2005, και για την μεταφορά επιβατών την κατάρτιση που αφορά ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Συμβουλίου.»·

(2) Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

(Α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

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

(B) το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

α) όσον αφορά την πλευρά 1 του δελτίου επιμόρφωσης:

(i) στο στοιχείο δ), το σημείο 9) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης.»

ii) στο στοιχείο ε), η πρώτη φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«την ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού» στις λοιπές επίσημες γλώσσες της Ένωσης, τυπωμένες σε μπλε χρώμα ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου.»

β) όσον αφορά την πλευρά 2 του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού, στο στοιχείο α) τα σημεία 9 και 10 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης·

10. τον εναρμονισμένο κωδικό 95 της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προβλέπεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2006/126/EK.»

Γ) Στο τμήμα 4, ο τίτλος του υποδείγματος για το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ». Στη 2η πλευρά του μοντέλου, στον αριθμό 10, η φράση «κοινοτικό κωδικό» αντικαθίσταται από τη φράση «ενωσιακό κωδικό».

(Δ) Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«5. Μεταβατικές διατάξεις

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από [ΕΕ να εισαχθεί η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παρ. 1] ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.»



B. Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

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

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

»

---