2025/2205

5.11.2025

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2025/2205 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 22ας Οκτωβρίου 2025

για τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής

(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 παράγραφος 1,

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 [1],

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το 2017 το άτυπο Συμβούλιο Μεταφορών στη Μάλτα συμφώνησε ότι ο σταθερά υψηλός αριθμός τόσο θανάτων όσο και σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα αποτελεί μείζον κοινωνικό πρόβλημα και όρισε ως στόχο να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των σοβαρών τραυματισμών στην Ένωση έως το 2030. Στη διακήρυξη της Βαλέτα για την οδική ασφάλεια που εγκρίθηκε από τους Υπουργούς Μεταφορών των κρατών μελών της Ένωσης στις 29 Μαρτίου 2017 κλήθηκε η Επιτροπή να καταρτίσει ενισχυμένη πολιτική και νομικό πλαίσιο της Ένωσης για την οδική ασφάλεια για τη δεκαετία που ξεκίνησε το 2020, που περιλαμβάνουν τον φιλόδοξο μακροπρόθεσμο στόχο για σχεδόν μηδενικούς θανάτους έως το 2050 και θα ενισχύσουν παράλληλα την προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, που συχνότατα είναι θύματα τροχαίων ατυχημάτων. Χάρη στις προσπάθειες που έχουν καταβάλει στο παρελθόν οι δημόσιες αρχές, οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν από 51 400 το 2001 σε 19 800 το 2021. Ωστόσο, τα εν λόγω στοιχεία υπολείπονταν του στόχου της Ένωσης για μείωση κατά 75 % των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στο διάστημα 2001-2020· αργότερα δε διαπιστώθηκε στασιμότητα στην πρόοδο ως προς τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων αυτών κατά την πρώτη δεκαετία. Η Ένωση έχει δεσμευτεί ο αριθμός των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων να πλησιάσει όσο το δυνατόν περισσότερο το μηδέν έως το 2050. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, της 9ης Δεκεμβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» («στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα») καθορίζεται το «Όραμα μηδενικών απωλειών» που σχετίζεται με αυτόν τον στόχο.

(2) Οι κανόνες σχετικά με τις άδειες οδήγησης αποτελούν βασικές συνιστώσες της κοινής πολιτικής μεταφορών, συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που έχει εκδώσει την άδεια οδήγησης. Λόγω της σημασίας των ατομικών μέσων μεταφοράς, η κατοχή άδειας οδήγησης που αναγνωρίζεται δεόντως από το κράτος μέλος υποδοχής προωθεί και διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία και την ελευθερία εγκατάστασης των προσώπων. Ομοίως, η παράνομη απόκτηση τέτοιου εγγράφου ή του δικαιώματος οδήγησης, ή η απώλεια νομίμως αποκτηθείσας άδειας οδήγησης λόγω παράνομης συμπεριφοράς, επηρεάζει όχι μόνο το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκαν οι εν λόγω παραβάσεις, αλλά και την οδική ασφάλεια στο σύνολο της Ένωσης.

[1] ΕΕ C 293 της 18.8.2023, σ. 133.

[2] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Φεβρουαρίου 2024 (ΕΕ C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 29ης Σεπτεμβρίου 2025 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2025 (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

(3) Το πλαίσιο που θεσπίστηκε με την οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) θα πρέπει να επικαιροποιηθεί, ώστε να καταστεί κατάλληλο για τη νέα εποχή, βιώσιμο, συμπεριληπτικό, έξυπνο και ανθεκτικό. Προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της Ένωσης, σε αυτό θα πρέπει να συνεκτιμηθούν η ανάγκη μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής κατανάλωσης από τις μεταφορές, μεταξύ άλλων, χάρη στη μεγαλύτερη χρήση οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, η ψηφιοποίηση, οι δημογραφικές τάσεις και οι τεχνολογικές εξελίξεις. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά ορισμένα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, στο εύρος οχημάτων που καλύπτουν οι κατηγορίες αδειών οδήγησης θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι έχουν μεγαλύτερη μάζα σε σύγκριση με τα συμβατικά οχήματα. Είναι σημαντικό να απλοποιηθούν και να ψηφιοποιηθούν οι διοικητικές διαδικασίες, προκειμένου να αρθούν οι εναπομείναντες φραγμοί, όπως ο διοικητικός φόρτος, στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που είναι οδηγοί οι οποίοι εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που έχει εκδώσει την άδεια οδήγησης. Ένα εναρμονισμένο πρότυπο ενωσιακό πλαίσιο για την άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τις έντυπες άδειες οδήγησης όσο και τις ψηφιακές άδειες οδήγησης (άδειες οδήγησης ψηφιακής μορφής σε κινητές ηλεκτρονικές συσκευές) σε όλες τις κατηγορίες και να προβλέπει την αμοιβαία αναγνώρισή τους, εφόσον έχουν εκδοθεί δεόντως σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

(4) Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θέσπισε το πρώτο «κοινοτικό υπόδειγμα» έντυπης άδειας οδήγησης στις 4 Δεκεμβρίου 1980. Έκτοτε, στους κανόνες που αφορούν το κοινοτικό υπόδειγμα έχουν θεμελιωθεί οι πλέον προηγμένες δομές χορήγησης αδειών οδήγησης στον κόσμο, οι οποίες καλύπτουν πάνω από 250 εκατομμύρια οδηγούς. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να βασιστεί στη συσσωρευμένη πείρα και πρακτική και να θεσπίσει εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τα ενωσιακά πρότυπα για τις έντυπες άδειες οδήγησης. Ειδικότερα, οι έντυπες άδειες οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ένωσης θα πρέπει να παρέχουν υψηλό επίπεδο προστασίας έναντι της απάτης και της πλαστογράφησης, χάρη σε μέτρα κατά της πλαστογράφησης, και τη δυνατότητα ενσωμάτωσης μικροεπεξεργαστών και κωδικών QR.

(5) Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να συμμορφώνεται με το πλαίσιο προστασίας δεδομένων της Ένωσης, ιδίως με την οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]), τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) και την οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]).

(6) Η παρούσα οδηγία θεσπίζει νομική βάση για την αποθήκευση ενός υποχρεωτικού συνόλου δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στις έντυπες άδειες οδήγησης και στους μικροεπεξεργαστές ή στους κωδικούς QR, καθώς και στις ψηφιακές 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. 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 αποθήκευση και λοιπή επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων πρέπει να συμμορφώνεται, ειδικότερα, με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) —και, σε ό,τι αφορά τα βιομετρικά δεδομένα, το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ζ)— του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Η παρούσα οδηγία προβλέπει επίσης πρόσθετες διασφαλίσεις για την κατοχύρωση της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αποκαλύπτονται σε ελεγκτή κατά τη διαδικασία επαλήθευσης, και διατηρούνται από αυτόν. Ειδικότερα, ο ελεγκτής θα πρέπει να είναι σε θέση να διατηρεί τέτοια δεδομένα, μόνον εφόσον εξουσιοδοτείται προς τούτο από το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο. Για παράδειγμα, ένας αστυνομικός μπορεί να είναι εξουσιοδοτημένος να συμπεριλάβει δεδομένα άδειας οδήγησης σε αστυνομική έκθεση ή μια εταιρεία ενοικίασης μπορεί να είναι εξουσιοδοτημένη να συμπληρώσει δεδομένα άδειας οδήγησης σε σύμβαση μίσθωσης οχήματος.

(7) Προκειμένου να εξασφαλιστούν νομική σαφήνεια και απρόσκοπτη μετάβαση από την οδηγία 2006/126/ΕΚ στην παρούσα οδηγία, 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 λειτουργεί αυτή καθαυτή ως νομική βάση για τη συμπερίληψη τέτοιων πρόσθετων δεδομένων.

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Αντιθέτως, ο κωδικός QR που θεσπίζεται από την παρούσα οδηγία θα πρέπει να επιτρέπει την επαλήθευση της γνησιότητας των πληροφοριών που είναι τυπωμένες στην έντυπη άδεια οδήγησης. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να καθιστά δυνατή την αποθήκευση πληροφοριών επιπλέον εκείνων που αναγράφονται στην έντυπη άδεια οδήγησης.

(9) Η παρούσα οδηγία δεν παρέχει νομική βάση για τη δημιουργία ή την τήρηση βάσεων δεδομένων σε εθνικό επίπεδο για την αποθήκευση βιομετρικών δεδομένων στα κράτη μέλη, ζήτημα που εμπίπτει στο εθνικό δίκαιο το οποίο πρέπει να συμμορφώνεται με το δίκαιο της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων. Επιπλέον, η παρούσα οδηγία δεν παρέχει νομική βάση για τη δημιουργία ή την τήρηση κεντρικής βάσης βιομετρικών δεδομένων σε επίπεδο Ένωσης.

(10) Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι μία από τις προτεραιότητες της Ένωσης. Στην περίπτωση των οδικών μεταφορών, συμβάλλει στην άρση των εναπομεινάντων διοικητικών εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, όπως εκείνα που σχετίζονται με τον χρόνο που απαιτείται για την έκδοση των έντυπων αδειών οδήγησης. Θα πρέπει, επομένως, να θεσπιστεί χωριστό ενωσιακό πρότυπο για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ένωσης. Προκειμένου να διευκολυνθεί η ψηφιοποίηση, στους αιτούντες θα πρέπει να χορηγούνται εκ προεπιλογής ψηφιακές άδειες οδήγησης με ισχύ 54 μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης από τις εκτελεστικές πράξεις που είναι αναγκαίες για τη θέσπιση των ψηφιακών αδειών οδήγησης, με την επιφύλαξη του δικαιώματός τους να λάβουν άδεια οδήγησης είτε σε έντυπη μορφή είτε και στις δύο μορφές μέσω μίας και της αυτής αίτησης ταυτόχρονα. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εκδίδουν ψηφιακές άδειες οδήγησης πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η ψηφιακή μορφή θα γίνει η προεπιλεγμένη μορφή.

(11) Σύμφωνα με τον στόχο του ψηφιακού μετασχηματισμού να μην μείνει κανένας πολίτης στο περιθώριο, όπως εκφράστηκε στην ευρωπαϊκή διακήρυξη του 2023 σχετικά με τα ψηφιακά δικαιώματα και τις ψηφιακές αρχές για την ψηφιακή δεκαετία, είναι επιτακτική ανάγκη οι πολίτες να διατηρήσουν το δικαίωμα να αιτούνται άδεια οδήγησης σε έντυπη μορφή επιπλέον της άδειας οδήγησης σε ψηφιακή μορφή. Τα κράτη μέλη, επομένως, θα πρέπει να παρέχουν στον αιτούντα την άδεια οδήγησης σε έντυπη μορφή, κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και εν γένει εντός τριών εβδομάδων, όταν ο αιτών διαθέτει ήδη ψηφιακή άδεια οδήγησης του εν λόγω κράτους μέλους που βεβαιώνει τα δικαιώματα οδήγησης του αιτούντος. Επιπλέον, σε επείγουσες περιπτώσεις, όταν η καθυστερημένη παραλαβή της έντυπης άδειας οδήγησης αναμένεται να ζημιώσει δυσανάλογα τον αιτούντα, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να προβλέπουν τη δυνατότητα χρήσης διαδικασίας επείγοντος με την οποία θα εκδίδεται η έντυπη άδεια οδήγησης εντός ημερών έναντι αναλογικής αύξησης των σχετικών διοικητικών τελών.

(12) Η ψηφιακή άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιέχει όχι μόνο τις πληροφορίες που αναγράφονται στην έντυπη άδεια οδήγησης, αλλά και πληροφορίες που επιτρέπουν την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων αυτών. Ωστόσο, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι ακόμη και σε περίπτωση επαλήθευσης, ο όγκος των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που διατίθενται περιορίζεται σε αυτά που θα αναγράφονταν στην έντυπη άδεια οδήγησης και σε αυτά που είναι απολύτως απαραίτητα για την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων αυτών. Επιπλέον, τα δεδομένα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση δεν θα πρέπει να διατηρούνται μετά τη διενέργειά της, εκτός εάν αυτό επιτρέπεται από το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η έντυπη και η ψηφιακή άδεια οδήγησης που εκδίδονται για το ίδιο πρόσωπο είναι ισοδύναμες όσον αφορά τα δικαιώματα και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων το εν λόγω άτομο επιτρέπεται να οδηγεί και όσον αφορά τη διάρκεια της διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης, όπως καθορίζεται στην παρούσα οδηγία.

(13) Τα κράτη μέλη έχουν την αρμοδιότητα να θεσπίζουν δικούς τους εθνικούς κανόνες με τους οποίους απαιτείται καταβολή τέλους για την έκδοση άδειας οδήγησης. Εντούτοις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν δεόντως ώστε να μην επηρεάζουν την ελεύθερη επιλογή των πολιτών σε σχέση με τη μορφή των αδειών οδήγησης θεσπίζοντας δυσανάλογα διοικητικά τέλη που ευνοούν αδικαιολόγητα τη μία μορφή έναντι της άλλης.

(14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν για την επίτευξη της παγκόσμιας χρήσης και αμοιβαίας αναγνώρισης των ψηφιακών αδειών οδήγησης. Το εγχείρημα αυτό ενδεχομένως θα προϋποθέτει να τροποποιηθούν η διεθνής σύμβαση για τις μηχανοκίνητες μεταφορές της 24ης Απριλίου 1926, η σύμβαση της Γενεύης για την οδική κυκλοφορία της 19ης Σεπτεμβρίου 1949 και η σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία της 8ης Νοεμβρίου 1968. Η Επιτροπή είναι η πλέον κατάλληλη να παράσχει συνδρομή στα κράτη μέλη στο πλαίσιο αυτό, ιδίως σε ό,τι αφορά τους όρους διαλειτουργικότητας που καθιστούν δυνατή την ευρεία αναγνώριση των ψηφιακών αδειών οδήγησης της Ένωσης. Ως πρώτο βήμα στη διαδικασία αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη τις σχετικές εξελίξεις σε τρίτες χώρες κατά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης.

(15) Στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα καθορίζεται το όραμα της Ένωσης να βελτιώσει σημαντικά τον βιώσιμο χαρακτήρα 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 οδοστρώματος. Ο τρόπος οδήγησης επηρεάζει την ποσότητα των εκπομπών αυτών, που έχουν πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Ως εκ τούτου, οι εξετάσεις οδήγησης θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η εκπαίδευση των οδηγών τους παρέχει τη δυνατότητα να μειώσουν τον αντίκτυπό τους ως προς τις εκπομπές, μεταξύ άλλων μέσω της οικολογικής οδήγησης, καθώς και τους προετοιμάζει να οδηγούν οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών.

(16) Προκειμένου οι πολίτες και οι κάτοικοι να έχουν τη δυνατότητα να απολαμβάνουν άμεσα τα οφέλη της εσωτερικής αγοράς χωρίς να επιβαρύνονται με περιττή πρόσθετη διοικητική επιβάρυνση, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]) προβλέπει πρόσβαση σε επιγραμμικές διαδικασίες σχετιζόμενες με τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών χρηστών. Οι πληροφορίες για την απόκτηση και ανανέωση άδειας οδήγησης καλύπτονται ήδη στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού. Το παράρτημα ΙΙ του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διασφαλίζεται ότι χρήστες που ακολουθούν διοικητική διαδικασία σχετικά με άδειες οδήγησης επωφελούνται από πλήρως επιγραμμικές διαδικασίες.

(17) Οι άδειες οδήγησης θα πρέπει να κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τους τύπους οχημάτων για τα οποία αναφέρουν το δικαίωμα οδήγησης. Η κατηγοριοποίηση αυτή θα πρέπει να γίνεται με σαφή και συνεκτικό τρόπο και με πλήρη σεβασμό προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σχετικών οχημάτων και των δεξιοτήτων που απαιτούνται για την οδήγησή τους.

(18) Σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία της 13ης Δεκεμβρίου 2006, στην οποία η Ένωση 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 κράτη μέλη ενθαρρύνονται, χωρίς να υποβαθμίζουν τις ελάχιστες προδιαγραφές σχετικά με την ικανότητα οδήγησης και τις δεξιότητες οδήγησης που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, να ανταποκρίνονται στις ειδικές ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και να διευκολύνουν τις δυνατότητές τους να αποκτούν και να κατέχουν άδεια οδήγησης. Ως εκ τούτου, με προηγούμενη συμφωνία της Επιτροπής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν ορισμένους τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων από την εφαρμογή των κανόνων σχετικά με τις κατηγορίες αδειών οδήγησης στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

(19) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν να εξαιρούν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας τύπους οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις και τα όργανα πολιτικής άμυνας, ή τελούν υπό τον έλεγχό τους, δεδομένου του ειδικού χαρακτήρα των επιχειρήσεων που διεξάγουν οι εν λόγω δυνάμεις και τα εν λόγω όργανα και των οχημάτων που χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτό.

(20) Τα κατώτατα όρια ηλικίας των αιτούντων για τις διάφορες κατηγορίες αδειών οδήγησης θα πρέπει να καθοριστούν σε ενωσιακό επίπεδο. Θα πρέπει όμως να επιτραπεί στα κράτη μέλη να ορίζουν υψηλότερο όριο ηλικίας για την οδήγηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της οδικής ασφάλειας. Για ορισμένες κατηγορίες και σε έκτακτες περιστάσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ορίζουν χαμηλότερα κατώτατα όρια ηλικίας, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εθνικές συνθήκες, ιδίως όσον αφορά την οδήγηση των πυροσβεστικών και διασωστικών οχημάτων και των οχημάτων πολιτικής προστασίας, καθώς και των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης.

(21) Τα οχήματα έκτακτης ανάγκης, δηλαδή τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης, μεταξύ άλλων με την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης, ή πυροσβεστικά οχήματα, μπορεί να παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως το ότι είναι βαρύτερα λόγω ειδικού εξοπλισμού, και ενδέχεται να χρήζουν ορισμένων παρεκκλίσεων από τους γενικούς κανόνες για άδεια οδήγησης κατηγορίας Β, προκειμένου να ανταποκρίνονται αποτελεσματικά σε καταστάσεις κρίσης και σε ανάγκες διάσωσης. Επιπλέον, προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά εμπόδια στη διασυνοριακή κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων ενώ χρησιμοποιούνται για διασυνοριακές παρεμβάσεις σε διάφορες περιοχές εντός της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να επιτρέπουν, προσωρινά ή επ' αόριστον, την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων έκτακτης ανάγκης στην επικράτειά τους με άδεια οδήγησης κατηγορίας Β. Εν προκειμένω, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να αναγνωρίζουν αμοιβαία τα εθνικά μέτρα, ώστε να μην παρεμποδίζονται οι διασυνοριακές επιχειρήσεις έκτακτης ανάγκης ή να μην τους επιβάλλονται κυρώσεις.

(22) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες κινητικότητας των νεαρών κατοίκων των κρατών μελών, όπως η ανάγκη οδήγησης μεγάλων αποστάσεων σε αραιοκατοικημένες περιοχές χωρίς επαρκή εναλλακτικά μέσα προσωπικής κινητικότητας, τα κράτη μέλη, εφόσον έχει συμφωνήσει προηγουμένως η Επιτροπή, θα πρέπει να μπορούν να μειώνουν το κατώτατο όριο ηλικίας στα 15 έτη για την έκδοση αδειών οδήγησης που περιορίζονται στην επικράτειά τους, για ορισμένους τύπους οχημάτων της κατηγορίας Β1. Είναι σημαντικό η μείωση αυτή του κατώτατου ορίου ηλικίας να μην επηρεάζει αρνητικά την οδική ασφάλεια. Κατά συνέπεια, πριν συμφωνήσει σχετικά, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει δεόντως τον αντίκτυπο της εν λόγω μείωσης του κατώτατου ορίου ηλικίας στην οδική ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν σχετικές πληροφορίες από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών.

(23) Ο συνδυασμός κατάλληλου κατώτατου ορίου ηλικίας για τις άδειες οδήγησης κάθε κατηγορίας, που διευκολύνει τόσο την ανεξάρτητη κινητικότητα των νεαρών οδηγών όσο και την έγκαιρη πρόσβασή τους στην επαγγελματική οδήγηση, και αυστηρότερων προϋποθέσεων για τους αρχάριους οδηγούς όσον αφορά, μεταξύ άλλων, την κατανάλωση αλκοόλ παράλληλα με την οδήγηση, μπορεί να ωφελήσει την οδική ασφάλεια. Τα κατώτατα όρια ηλικίας δεν θα πρέπει να μειωθούν εις βάρος της οδικής ασφάλειας.

([7]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Θα πρέπει να καθιερωθεί σύστημα κλιμάκωσης, δηλαδή της θέσπισης του δικαιώματος κατοχής άδειας οδήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας, ως προϋπόθεσης προκειμένου ο αιτών να είναι επιλέξιμος για κατοχή άδειας οδήγησης ορισμένων άλλων κατηγοριών, και ισοδυναμιών μεταξύ των κατηγοριών και στο πλαίσιο αυτού, να οριστεί, όπου αρμόζει, ελάχιστη περίοδος εμπειρίας πριν από την επίτευξη αυτής της επιλεξιμότητας. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι δεσμευτικό για όλα τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη της δυνατότητας των κρατών μελών να εφαρμόζουν ορισμένες ισοδυναμίες μεταξύ τους, το καθένα στην επικράτειά του. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να καθιερώνουν ορισμένες ισοδυναμίες που περιορίζονται στην επικράτειά τους.

(25) Το κλειδί για την πράσινη μετάβαση είναι η μεγαλύτερη παρουσία οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Η δυνατότητα διάθεσης νέων μοντέλων αυξημένου βάρους στις κατηγορίες αδειών οδήγησης B και BE θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην παρούσα οδηγία. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιτρέπεται στους κατόχους άδειας οδήγησης κατηγορίας B ή BE, εφόσον διαθέτουν εμπειρία οδήγησης στην αποκτηθείσα κατηγορία, να οδηγούν αυτοκίνητα οχήματα, για τη μεταφορά τόσο προσώπων όσο και εμπορευμάτων, τροφοδοτούμενα εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με εναλλακτικά καύσιμα που υπερβαίνουν τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των 3 500 kg.

(26) Το δικαίωμα στην άδεια οδήγησης συνιστά εγγύηση της ελεύθερης κυκλοφορίας και διευκολύνει τη συμμετοχή στην οικονομική και κοινωνική ζωή, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία για τις αγροτικές και λιγότερο αστικοποιημένες περιοχές με περιορισμένο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών. Για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή τα άτομα με αναπηρία, η ατομική μεταφορά αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την υποστήριξη της κινητικότητάς τους. Η ικανότητα του οδηγού να οδηγεί με ασφάλεια θα πρέπει να αξιολογείται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, στα οποία συνεκτιμώνται ιδίως τυχόν παθήσεις του οδηγού σύμφωνα με αντικειμενικά αποτελέσματα εξετάσεων και, κατά περίπτωση, δοκιμών. Οι αποφάσεις για την ακύρωση, την απόσυρση, την αναστολή ή τον περιορισμό αδειών οδήγησης θα πρέπει να λαμβάνονται σε ατομική βάση και δεν θα πρέπει να συντελούν σε διακρίσεις, ιδίως λόγω ηλικίας.

(27) Για τους σκοπούς της οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο να επικαιροποιηθούν οι εναρμονισμένες ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ο αιτών για να μπορεί να του χορηγηθεί άδεια οδήγησης. Στις απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να συμπεριληφθούν οι γνώσεις, οι δεξιότητες και η συμπεριφορά που αφορούν την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, οι εξετάσεις οδήγησης και οι ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων.

(28) Δεδομένης της αυξανόμενης διαθεσιμότητας και χρήσης προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού και συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης, είναι αναγκαίο να συμπεριληφθούν απαιτήσεις σχετικά με τα συστήματα αυτά στις θεωρητικές εξετάσεις, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι ο οδηγός διαθέτει γενικές γνώσεις σχετικά με τα πλεονεκτήματα, τους περιορισμούς και τους κινδύνους που συνδέονται με αυτά τα συστήματα. Η εν λόγω απαίτηση γνώσεων θα πρέπει να καλύπτει, μεταξύ άλλων, το πεδίο χρήσης των συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης, την ύπαρξη αιτημάτων ανάληψης ελέγχου που παράγουν τα συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης και τις υφιστάμενες υποχρεώσεις του οδηγού ενόσω τα συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης είναι ενεργοποιημένα.

(29) Η απόδειξη της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης θα πρέπει να παρέχεται κατά τη στιγμή της έκδοσης της άδειας οδήγησης και περιοδικά στη συνέχεια. Με την εν λόγω τακτική παρακολούθηση, σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες συμμόρφωσης με τις ελάχιστες προδιαγραφές, προωθείται η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και λαμβάνεται υπόψη η ευθύνη των οδηγών. Οι εθνικοί κανόνες συμμόρφωσης με τις ελάχιστες προδιαγραφές θα πρέπει να συνίστανται σε ιατρική εξέταση κατά την έκδοση και κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης. Η εξέταση αυτή θα μπορούσε να διενεργείται από γενικούς ιατρούς ή από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια ιατρική αρχή ή άλλον επαγγελματία του τομέα υγείας, όπως ορίζεται στο δίκαιο κάθε κράτους μέλους.

(30) Η επαρκής όραση αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για να διασφαλίζεται η σωματική ικανότητα οδήγησης. Ως εκ τούτου, όλοι οι αιτούντες άδεια οδήγησης θα πρέπει να υποβάλλονται σε ενδεδειγμένη εξέταση ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτουν επαρκή οπτική οξύτητα, συμπεριλαμβανομένης, όπου απαιτείται, περαιτέρω εξέτασης του οπτικού πεδίου από αρμόδιο επαγγελματία στον τομέα της όρασης εξουσιοδοτημένο από το εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υπερβαίνουν αυτήν την απαίτηση, επιβάλλοντας τη διενέργεια της ίδιας διαδικασίας κατά την ανανέωση των αδειών οδήγησης. Ο δεκαδικός συμβολισμός για την οπτική οξύτητα συνιστά διεθνώς αναγνωρισμένο πρότυπο συγκρισιμότητας κατά τον καθορισμό της όρασης.

(31) Για την έκδοση ή την ανανέωση ορισμένων κατηγοριών αδειών οδήγησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν, αντί για ιατρική εξέταση, να απαιτούν από τον αιτούντα ή τον κάτοχο άδειας οδήγησης να παρέχει εγγράφως ή με ηλεκτρονικά μέσα αυτοαξιολόγηση, ο σχεδιασμός της οποίας θα μπορούσε να είναι περισσότερο προσανατολισμένος στον κίνδυνο. Ωστόσο, θα ήταν ιδιαίτερα επιθυμητό τα κράτη μέλη να συμπεριλάβουν τις ιατρικές εξετάσεις τουλάχιστον στο πλαίσιο της πρώτης διαδικασίας έκδοσης αδειών οδήγησης, προκειμένου να αξιολογείται η συμμόρφωση με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία και στο εθνικό δίκαιο.

(32) Μετά την έκδοση άδειας οδήγησης, αντί να απαιτούν ιατρική εξέταση ή αυτοαξιολόγηση κατά την ανανέωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να θεσπίσουν σύστημα που θα διασφαλίζει ότι τυγχάνουν αντιμετώπισης οι αλλαγές στη σωματική ή διανοητική ικανότητα του κατόχου της άδειας οδήγησης. Δεδομένων των διαφορών στην οργάνωση των εθνικών συστημάτων υγείας και των εθνικών πρακτικών στον τομέα της υγείας σε ό,τι αφορά τον αποτελεσματικό συντονισμό τους με τις αρχές αδειοδότησης για την έκδοση και την ανανέωση, ένα τέτοιο σύστημα θα μπορούσε να λάβει διάφορες μορφές, με βασική συνιστώσα ότι οι ιατρικές αρχές ή οι αρχές αδειοδότησης θα πρέπει να συνδέουν τις παθήσεις των κατόχων αδειών οδήγησης με την ικανότητα και την άδειά τους να οδηγούν. Η εν λόγω αντίδραση των ιατρικών αρχών ή των αρχών αδειοδότησης θα μπορούσε επίσης να βασίζεται στην αξιολόγηση των δηλώσεων του κατόχου άδειας οδήγησης βάσει γενικής υποχρέωσης που επιβάλλεται σε όλους τους κατόχους άδειας οδήγησης να δηλώνουν την κατάσταση της υγείας τους σε σχέση με την οδήγηση, και να οδηγεί σε παραπομπή σε ειδικό γιατρό, απαγόρευση οδήγησης που υπαγορεύεται από ιατρό ή, εντέλει, σε απόσυρση, αναστολή ή περιορισμό της άδειας οδήγησης.

(33) Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να είναι ελεύθερα να συνδυάζουν τα μέτρα αυτά με σκοπό να αυξήσουν την αποτελεσματικότητά τους, και να εφαρμόζουν προδιαγραφές σχετικά με την ικανότητα οδήγησης οι οποίες είναι αυστηρότερες από τις ελάχιστες προδιαγραφές που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.

(34) Οι πρόσφατες εξελίξεις στην ιατρική τεχνολογία έχουν ενισχύσει την οδική ασφάλεια, καθώς αντιμετωπίζουν τους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση με ορισμένες παθήσεις. Καινοτομίες όπως τα συστήματα συνεχούς παρακολούθησης της γλυκόζης για τα άτομα με διαβήτη καθιστούν δυνατή την αποτελεσματική διαχείριση της πάθησής τους σε πραγματικό χρόνο, μειώνοντας έτσι τους κινδύνους που σχετίζονται με την οδήγηση. Οι τεχνολογίες αυτές εξελίσσονται ραγδαία και διασφαλίζουν καλύτερο έλεγχο των ιατρικών προβλημάτων και περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

(35) Λαμβάνοντας υπόψη τις μελέτες που διεξάγονται σχετικά με διάφορες παθολογίες που ενέχουν κίνδυνο υπερβολικής υπνηλίας και νωθρότητας, η Επιτροπή θα πρέπει να ξεκινήσει επανεξέταση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας που αφορούν το σύνδρομο αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο, μόλις ολοκληρωθεί και τεθεί στη διάθεση της επιστημονικής κοινότητας επαρκής αριθμός μελετών. Δεδομένης της επιστημονικής προόδου που έχει σημειωθεί ως προς την αντιμετώπιση των προβλημάτων όρασης, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να ξεκινήσει επανεξέταση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας που αφορούν τις σχετικές παθήσεις.

(36) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαία δικαιώματα στο σύνολο της Ένωσης, με την επιφύλαξη των προβληματισμών περί οδικής ασφάλειας, οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών AM, A1, A2, A, B, B1 και BE θα πρέπει να έχουν διοικητική ισχύ 15 ετών, ενώ οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E θα πρέπει να έχουν διοικητική ισχύ πέντε ετών. Εν τούτοις, θα πρέπει τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν περίοδο ισχύος 10 ετών αντί 15 ετών, εάν η άδεια οδήγησης χρησιμοποιείται επίσης ως προσωπικό έγγραφο ταυτοποίησης. Σύμφωνα με το ήδη ισχύον πλαίσιο, που δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αυξάνουν τη συχνότητα ανανέωσης με την πάροδο της ηλικίας, η γενική διάρκεια ισχύος θα μπορούσε να μειωθεί βάσει αντικειμενικών παραγόντων που συνδέονται γενικά με τη μέση σωματική και διανοητική κατάσταση των οδηγών, όπως η ηλικία, και θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να ορίζουν περιόδους ισχύος συντομότερες από αυτές που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία.

(37) Η επανεκπαίδευση έμπειρων οδηγών μπορεί να βελτιώσει την οδική ασφάλεια, καθώς ενισχύει την ευαισθητοποίηση και υποχρεώνει τους οδηγούς να αποκτήσουν πρόσθετη εμπειρία στις νέες τεχνολογίες, όπως τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού και τα συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης. Στο πλαίσιο αυτό, καθώς και στο πλαίσιο της εκπαίδευσης οδηγών πριν από την έκδοση άδειας οδήγησης, θα ήταν ενδεχομένως χρήσιμη η χρήση προσομοιωτών με σκοπό τη βελτίωση σημαντικών δεξιοτήτων οδήγησης, όπως η αντίδραση σε αντίξοες συνθήκες και σενάρια έκτακτης ανάγκης.

(38) Στο πλαίσιο της σταδιακής ψηφιοποίησης και του σταδιακού αυτοματισμού, των ολοένα και αυστηρότερων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών των οδικών μεταφορών, καθώς και της συνεχούς τεχνολογικής προόδου σε σχέση με τα μηχανοκίνητα οχήματα, είναι απαραίτητο όλοι οι οδηγοί να είναι ενημερωμένοι για τις νέες τεχνολογίες και για ζητήματα οδικής ασφάλειας και βιωσιμότητας. Η προώθηση από τα κράτη μέλη της διά βίου εκπαίδευσης των οδηγών, για παράδειγμα με την παρακολούθηση μαθημάτων ασφαλούς οδήγησης με ανατροφοδότηση, μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της συμπεριληπτικής κινητικότητας. Αυτή η διά βίου εκπαίδευση μπορεί να έχει καθοριστικό ρόλο στο να επικαιροποιούνται οι δεξιότητες των έμπειρων οδηγών αναφορικά με την οδική ασφάλεια, με τις νέες τεχνολογίες και τις αλλαγές της μάζας των οχημάτων, η οποία βελτιώνει την αποδοτική χρήση των καυσίμων και μειώνει τις εκπομπές, καθώς και με τη διαχείριση της ταχύτητας.

(39) Προκειμένου να μπορούν τα κράτη μέλη και, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις η Ένωση στο σύνολό της, να ανταποκρίνονται σε κρίσεις που καθιστούν αδύνατο για τις εθνικές αρχές να ανανεώσουν άδειες οδήγησης η ισχύς των οποίων διαφορετικά θα έληγε, θα πρέπει να είναι δυνατή η παράταση της διοικητικής ισχύος τέτοιων αδειών οδήγησης. Η παράταση αυτή θα πρέπει να είναι δυνατή μόνο για την απολύτως αναγκαία διάρκεια.

(40) Η αρχή «ένας κάτοχος — μία άδεια» θα πρέπει να εμποδίζει οποιοδήποτε άτομο να κατέχει περισσότερες από μία άδειες οδήγησης. Η αρχή θα πρέπει επίσης να διευρυνθεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές ιδιαιτερότητες των ψηφιακών αδειών οδήγησης, καθώς ένας κάτοχος μπορεί να ζητήσει την έκδοση έντυπης άδειας οδήγησης αντί, ή επιπλέον, της ψηφιακής άδειας οδήγησης και μπορεί να παρουσιάζει ψηφιακή άδεια οδήγησης σε περισσότερες από μία ηλεκτρονικές συσκευές.

(41) Για λόγους που αφορούν την οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τις εθνικές τους διατάξεις όσον αφορά την ακύρωση, την απόσυρση, την αναστολή και την ανανέωση της άδειας οδήγησης, σε κάθε κάτοχο άδειας οδήγησης με συνήθη διαμονή στην επικράτειά τους.

(42) Οι οδηγοί που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος στο οποίο διαμένουν έπειτα από την ανταλλαγή άδειας οδήγησης που εκδόθηκε από τρίτη χώρα θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να οδηγούν σε ολόκληρη την Ένωση, όπως εάν είχαν αποκτήσει αρχικά την άδεια οδήγησης εντός της Ένωσης. Τούτο συμβάλλει στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της Ένωσης.

(43) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των τρίτων χωρών που διασφαλίζουν επίπεδο οδικής ασφάλειας συγκρίσιμο με αυτό της Ένωσης, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα σε κατόχους αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τις εν λόγω τρίτες χώρες να ανταλλάσσουν, υπό σχετικές προϋποθέσεις, οι οποίες θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και σαφώς προσδιορισμένες για όλες τις σχετικές κατηγορίες αδειών οδήγησης, τις άδειες οδήγησής τους υπό όρους παρόμοιους με εκείνους που θα ίσχυαν εάν είχαν εκδοθεί από κράτος μέλος. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]).

(44) Όσον αφορά τις άδειες οδήγησης που εκδίδονται από τρίτες χώρες που δεν καθορίζονται σε εκτελεστική πράξη ως τρίτες χώρες με επίπεδο οδικής ασφάλειας συγκρίσιμο με εκείνο της Ένωσης ή εκδίδονται από τρίτες χώρες για τις οποίες τέτοια εκτελεστική πράξη δεν επιτρέπει ούτε απαγορεύει ρητά ανταλλαγή μιας τέτοιας άδειας οδήγησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν τις άδειες οδήγησης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες τους, εφόσον χρησιμοποιούν τον σχετικό ενωσιακό κωδικό ή κωδικούς στην άδεια οδήγησης που εκδίδεται με αυτόν τον τρόπο. Σε περίπτωση που ο κάτοχος τέτοιας άδειας οδήγησης αποκτήσει διαφορετικό τόπο διαμονής σε νέο κράτος μέλος, το τελευταίο δεν θα πρέπει να υποχρεούται να εφαρμόσει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης στην εν λόγω άδεια οδήγησης.

(45) Το νέο πλαίσιο για την ανταλλαγή αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες θα πρέπει επίσης να εκλαμβάνεται ως μέσο για την αντιμετώπιση της έλλειψης επαγγελματιών οδηγών, καθώς οι κανόνες αποσκοπούν στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των κατόχων αδειών οδήγησης διαφόρων κατηγοριών. Δεδομένου ότι η οδήγηση από υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος που εκτελεί οδικές μεταφορές εντός της Ένωσης ή εργάζονται σε αυτήν, μπορεί να υπόκειται στην περαιτέρω απαίτηση προσόντων που βεβαιώνονται από πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ), η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει πώς θα μπορούσαν να υποστηριχθούν περαιτέρω τα προσδοκώμενα θετικά αποτελέσματα του νέου πλαισίου σε σχέση με άλλα έγγραφα οδήγησης, με την επιφύλαξη του γενικού στόχου της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην Ένωση.

(46) Ο «τουρισμός για άδεια οδήγησης», δηλαδή η πρακτική της αλλαγής τόπου διαμονής με σκοπό την απόκτηση νέας άδειας οδήγησης, μεταξύ άλλων προκειμένου να παρακαμφθούν οι συνέπειες ακύρωσης, απόσυρσης, αναστολής ή περιορισμού του δικαιώματος οδήγησης ενός οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος, της άδειας οδήγησής του ή της αναγνώρισης της ισχύος της άδειας οδήγησής του που του έχει επιβληθεί σε άλλο κράτος μέλος, αποτελεί ευρέως διαδεδομένο φαινόμενο, το οποίο έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Οι οδηγοί δεν θα πρέπει, απλά και μόνο αλλάζοντας τον τόπο διαμονής τους, να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που τους επιβάλλονται για να ανακτήσουν την άδεια οδήγησής τους, την αναγνώριση της ισχύος της, ή του δικαιώματος οδήγησης. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οποιαδήποτε συμπεριφορά από την πλευρά των πολιτών, ή η έλλειψη σωματικής ή διανοητικής ικανότητας οδήγησης, θα πρέπει να οδηγεί σε επ' αόριστον απαγόρευση οδήγησης μόνον εφόσον δικαιολογείται δεόντως. Θα πρέπει να καθοριστούν προϋποθέσεις ώστε τα κράτη μέλη εκτός εκείνου που έχει επιβάλει ακύρωση, απόσυρση, αναστολή ή περιορισμό άδειας οδήγησης να μπορούν παρόλα αυτά να χορηγούν άδεια οδήγησης στο εν λόγω πρόσωπο, εφόσον κρίνεται σκόπιμο βάσει τεκμηριωμένης απόφασης, και στην περίπτωση που η ισχύς της άδειας οδήγησης που εκδίδεται κατ' αυτόν τον τρόπο περιορίζεται στην επικράτεια των κρατών μελών που δεν έχουν επιβάλει απαγόρευση επ' αόριστον.

([8]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Θα πρέπει να καθιερωθεί 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 στους αιτούντες τη δυνατότητα να αποκτούν 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, όπως μέλους της οικογένειας. 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.

(48) Το σύστημα οδήγησης με συνοδό θα μπορούσε, με την επιφύλαξη του γενικού στόχου του για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, να συμβάλει στο να καταστεί το επάγγελμα του οδηγού φορτηγού πιο προσβάσιμο και ελκυστικό στις νεότερες γενιές, προκειμένου να διευρύνουν τις επαγγελματικές τους δυνατότητες, και να συντελέσει στην αντιμετώπιση της έλλειψης οδηγών στην Ένωση. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν το εν λόγω σύστημα στις άδειες οδήγησης των κατηγοριών C1, C1E και C επιπλέον των αδειών οδήγησης της κατηγορίας B· οι δε άδειες οδήγησης που εκδίδονται σύμφωνα με αυτό το σύστημα θα αναγνωρίζονται αμοιβαία μεταξύ των κρατών μελών στα οποία το σύστημα έχει αυτό το ευρύτερο πεδίο εφαρμογής.

(49) Το σύστημα οδήγησης με συνοδό δεν θα πρέπει να περιορίζει τις υπάρχουσες επιλογές των κρατών μελών για μείωση του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία B ή για εφαρμογή σχετικών προϋποθέσεων σε εθνικό επίπεδο.

(50) Οι όροι και οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]) για την οδήγηση λεωφορείου κατηγορίας D ή DE από ορισμένη ηλικία μετά την απόκτηση επαγγελματικών προσόντων θα πρέπει να απλουστευθούν, χωρίς να διακυβευθεί η οδική ασφάλεια.

(51) Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εντείνουν τις συμπράξεις μεταξύ φορέων εκπαίδευσης και κατάρτισης, όπως πανεπιστήμια και επαγγελματικές σχολές, και εταιρειών μεταφορών και εφοδιαστικής, με σκοπό να αντιμετωπιστεί η έλλειψη επαγγελματιών οδηγών στην Ένωση. Η ανάπτυξη και η στήριξη της μαθητείας, της πρακτικής άσκησης και παρόμοιων εκπαιδευτικών ευκαιριών στο πλαίσιο αυτών των συμπράξεων θα πρέπει να προσφέρουν 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 Επιτροπή ενθαρρύνεται να στηρίξει τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μεταξύ επαγγελματικών σχολών και εταιρειών εφοδιαστικής και μεταφορών προκειμένου να ενισχυθούν η διαθεσιμότητα και οι δεξιότητες των επαγγελματιών οδηγών, με την αξιοποίηση προγραμμάτων της Ένωσης όπως το Erasmus+.

(52) Κατά την καταγραφή των υφιστάμενων πηγών εσόδων για τη διευκόλυνση της οδικής ασφάλειας, συνιστάται στα κράτη μέλη να αξιοποιούν τα έσοδα που προκύπτουν από χρηματικές ποινές για σχετικές με την οδική ασφάλεια τροχαίες παραβάσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]), προκειμένου να αυξηθεί η οδική ασφάλεια και να διασφαλιστεί η διαφάνεια των μέτρων οδικής ασφάλειας.

(53) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί που αποκτούν άδεια οδήγησης για πρώτη φορά δεν θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια. Για τους αρχάριους αυτούς οδηγούς θα πρέπει να θεσπιστεί δοκιμαστική περίοδος τουλάχιστον δύο ετών κατά τη διάρκεια της οποίας θα πρέπει να εφαρμόζονται αυστηρότεροι κανόνες ή κυρώσεις για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χωρίς να θίγονται οι αρμοδιότητες των κρατών μελών να ρυθμίζουν τη συμπεριφορά των οδηγών. Οι αυστηρότεροι αυτοί κανόνες θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, ή να συνίστανται σε, ειδική εκπαίδευση για αρχάριους οδηγούς στην οποία αυτοί θα λαμβάνουν περαιτέρω οδηγίες σχετικά με την επίγνωση των κινδύνων και θα προβληματίζονται για τη συμπεριφορά τους. Θα πρέπει επίσης να θεσπιστούν ειδικά μέτρα ώστε να διασφαλιστεί η μείωση της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών στους αρχάριους οδηγούς και να ενθαρρυνθεί η ενδεδειγμένη χρήση των απαιτούμενων συστημάτων ασφαλείας. Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν αυστηρότερους κανόνες ή κυρώσεις. Όταν εφαρμόζονται κυρώσεις, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις· θα μπορούσαν δε να περιλαμβάνουν τη στέρηση του δικαιώματος οδήγησης, καθώς και ειδική εκπαίδευση για αρχάριους οδηγούς ως προς την επίγνωση των κινδύνων. Τα ειδικά αυτά μέτρα θα μπορούσαν να αποτελούνται από ειδικά στοχευμένες προσπάθειες επιβολής και εκστρατείες. Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ελεύθερα πρόσθετους κανόνες στην επικράτειά τους για τους αρχάριους οδηγούς με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, όπως η επιβολή δεύτερης δοκιμαστικής περιόδου για πρόσθετη κατηγορία άδειας οδήγησης, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι διαφορετικοί κίνδυνοι και οι απαιτούμενες δεξιότητες που συνδέονται με τη νέα κατηγορία.

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Τα ευρείας εφαρμογής συστήματα μηδενικής ανοχής για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, που συνδέονται με τη στοχευμένη επιβολή, έχουν αποδειχθεί αποτελεσματική μέθοδος βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Το μηδενικό όριο για το αλκοόλ, χωρίς συνεκτίμηση της τυχαίας έκθεσης ή της έκθεσης που δεν έχει αντίκτυπο στις οδηγικές επιδόσεις, θεωρείται ευρέως ως το πλέον αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των θανάτων και των τραυματισμών σε τροχαία ατυχήματα. Θεσπίζονται επίσης πολιτικές μηδενικής ανοχής σε ό,τι αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να διατηρήσουν και να θεσπίσουν τέτοια ευρείας εφαρμογής συστήματα μηδενικής ανοχής στο εθνικό τους δίκαιο, με συμπληρωματικό μέτρο το σύστημα της δοκιμαστικής περιόδου, το οποίο στοχεύει στην αντιμετώπιση της υπερεκπροσώπησης των αρχάριων οδηγών, κυρίως νεαρών ατόμων, σε τροχαία ατυχήματα που σχετίζονται με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών.

(55) 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, ανταποκρινόμενα επίσης στην αυξημένη δημοτικότητα των προσωπικών συσκευών κινητικότητας, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα ηλεκτρικά σκούτερ. Η εκμάθηση των βασικών κανόνων οδικής ασφάλειας σε νεαρή ηλικία μπορεί να συμβάλει στην πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς ενισχύει την ευαισθητοποίηση και την ανάπτυξη υπεύθυνης συμπεριφοράς, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στους πολίτες νεαρής ηλικίας να λαμβάνουν ασφαλείς αποφάσεις βάσει άρτιων γνώσεων σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες και τους κινδύνους. Η Επιτροπή ενθαρρύνεται να διευκολύνει και να στηρίζει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών και των αρχών τους, μεταξύ άλλων μέσω χρηματοδοτικής στήριξης.

(56) Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστα πρότυπα σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του εξεταστή οδήγησης και απαιτήσεις σχετικά με την κατάρτιση των εξεταστών οδήγησης προκειμένου να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των εξεταστών, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμασιών για την αντίληψη του κινδύνου, ώστε να εξασφαλίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο η αντικειμενικότερη αξιολόγηση των αιτούντων άδεια οδήγησης και να επιτυγχάνεται μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των εν λόγω ελάχιστων προτύπων, προκειμένου να τα προσαρμόζει σε τυχόν τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις στον τομέα αυτόν, συμπεριλαμβανομένων των προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού και των συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης, όταν αυτό καθίσταται αναγκαίο.

(57) Η έννοια της συνήθους διαμονής θα πρέπει να οριστεί κατά τρόπο που να επιτρέπει την επίλυση ζητημάτων που προκύπτουν όταν δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί η συνήθης διαμονή βάσει επαγγελματικών ή προσωπικών δεσμών. Ο κανόνας σύμφωνα με τον οποίο οι άδειες οδήγησης μπορούν να εκδίδονται μόνον από το κράτος μέλος συνήθους διαμονής θα μπορούσε να αποτελέσει δυσανάλογο γλωσσικό εμπόδιο σε ορισμένες περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, σε περιπτώσεις όπου το κράτος μέλος της συνήθους διαμονής δεν παρέχει τη δυνατότητα συμμετοχής σε εξετάσεις στην επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους του οποίου είναι πολίτης ο αιτών, θα πρέπει να είναι δυνατόν ο αιτών να υποβληθεί στη θεωρητική ή πρακτική εξέταση, ή και στα δύο, στο κράτος μέλος της ιθαγένειάς του αιτούντος. Η παρέκκλιση αυτή δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν μέτρα κατά των καταχρήσεων ή περιπτώσεων απάτης που ενδέχεται να προκύψουν στο νέο πλαίσιο ευελιξίας. Θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τους διπλωμάτες και την οικογένειά τους, όταν οι επαγγελματικές υποχρεώσεις των διπλωματών τους υποχρεώνουν να διαμείνουν στο εξωτερικό για μεγάλο χρονικό διάστημα.

(58) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνδράμουν το ένα το άλλο στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Στο μέτρο του δυνατού, θα πρέπει να χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ προκειμένου να παρέχουν αυτή τη συνδρομή. Το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης αποσκοπεί στη διασφάλιση της αναγνώρισης εγγράφων και κεκτημένων δικαιωμάτων που προέρχονται από κράτη μέλη, στην καταπολέμηση της απάτης σχετικά με έγγραφα και της οδήγησης χωρίς άδεια, στην αποφυγή της έκδοσης πολλαπλών αδειών οδήγησης και στη διευκόλυνση της επιβολής της στέρησης του δικαιώματος οδήγησης. Θα πρέπει, ειδικότερα, να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επαληθεύουν συστηματικά ότι οι λόγοι που οδήγησαν σε τυχόν προηγούμενη επιβολή ακύρωσης, απόσυρσης, αναστολής ή περιορισμού, δεν υφίστανται πλέον. Η χρήση του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης για την εφαρμογή άλλων πράξεων της Ένωσης θα πρέπει να επιτρέπεται μόνον εφόσον οι εν λόγω χρήσεις προβλέπονται ρητά από την παρούσα οδηγία.

(59) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκπόνηση ουσιαστικών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει πληροφορίες σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των έντυπων και ψηφιακών αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, αντικατασταθεί, αποσυρθεί και ανταλλαχθεί, για κάθε κατηγορία. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να λαμβάνει στατιστικά στοιχεία σχετικά με σοβαρά τροχαία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται οδηγοί ηλικίας 17 ετών [που συμμετέχουν σε σύστημα οδήγησης με συνοδό], στο πλαίσιο της ευρύτερης συλλογής δεδομένων σχετικά με σοβαρά τροχαία ατυχήματα επαγγελματιών οδηγών. Στο πλαίσιο της εκπόνησης των εν λόγω εκθέσεων, της αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κοινών προσπαθειών των κρατών μελών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας γενικά, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να ανταλλάσσουν τακτικά πληροφορίες μεταξύ τους και με την Επιτροπή σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές τους όσον αφορά τα μέτρα οδικής ασφάλειας που σχετίζονται με τον οδηγό, π.χ. κατάρτιση σχετικά με την επίγνωση κινδύνων, συστήματα για αρχάριους οδηγούς, προσοχή στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, διά βίου κατάρτιση ή παρακολούθηση της ικανότητας οδήγησης του οδηγού. Οι ανταλλαγές αυτές μπορούν να πραγματοποιούνται στο πλαίσιο έργων, όπως το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας και το πρόγραμμα ανταλλαγών της ΕΕ για την οδική ασφάλεια, ή τακτικών συνεδριάσεων ομάδων εμπειρογνωμόνων. Οι διαφορές στις μεθόδους, τις πρακτικές και τα εθνικά χαρακτηριστικά μεταξύ των κρατών μελών συνιστούν πολύτιμη πηγή αμοιβαίας μάθησης και ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

(60) Οι τεχνολογικές εξελίξεις και οι καινοτομίες στα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, οι οποίες επηρεάζουν τη μάζα των οχημάτων, εξακολουθούν να επηρεάζουν το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τις άδειες οδήγησης. Δεδομένου ότι το πλαίσιο αυτό είναι τεχνικά περίπλοκο, θα πρέπει να εξελιχθεί κατά τρόπο που να διασφαλίζει την ασφάλεια δικαίου και να τηρεί την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, μεριμνώντας ώστε οι κανόνες να μην ευνοούν ούτε να απαξιώνουν αδικαιολόγητα συγκεκριμένες τεχνολογίες, αλλά να παρέχουν δίκαιο και ανθεκτικό στις μελλοντικές εξελίξεις πλαίσιο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την τεχνολογική πρόοδο στα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και να αξιολογεί τον αντίκτυπό της στην κλιμάκωση και στις ισοδυναμίες μεταξύ των κατηγοριών αδειών οδήγησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφές, ισορροπημένο και επικαιροποιημένο κανονιστικό πλαίσιο που εγγυάται την οδική ασφάλεια χωρίς να παρεμποδίζει την καινοτομία.

(61) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, και ειδικότερα προκειμένου να προσαρμοστούν τα παραρτήματα σε οποιεσδήποτε τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των μερών των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας που διέπουν τις προδιαγραφές για τις έντυπες άδειες οδήγησης· την τροποποίηση του μέρους των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας που καθορίζει τις προδιαγραφές για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης· την τροποποίηση του μέρους των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας που διέπει τους κανόνες σχετικά με τους εφαρμοστέους εθνικούς και ενωσιακούς κωδικούς· την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας που καθορίζουν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με την έκδοση, την ισχύ και την ανανέωση των αδειών οδήγησης· και την τροποποίηση των παραρτημάτων στα οποία καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις για τους εξεταστές οδήγησης. Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να χορηγηθεί για περίοδο πέντε ετών, δεδομένου ότι προκύπτουν συχνά τεχνικές, επιχειρησιακές και επιστημονικές εξελίξεις που επηρεάζουν τα ζητήματα που καλύπτουν αυτά τα παραρτήματα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([11]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(62) Η Επιτροπή θα πρέπει να συγκροτήσει ειδική ομάδα εμπειρογνωμόνων για τις άδειες οδήγησης και συναφή ζητήματα, προκειμένου να είναι σε θέση να βασίζεται, όποτε είναι αναγκαίο, σε σχετικό φάσμα εμπειρογνωμοσύνης για την άσκηση της εξουσίας της να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, καθώς και να διευκολύνει και να ενθαρρύνει τις ανταλλαγές σε επίπεδο Ένωσης μεταξύ ενδιαφερομένων μερών και εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών για όλα τα ζητήματα που αφορούν τις άδειες οδήγησης, τις διαδικασίες αδειοδότησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την άρση των διοικητικών φραγμών που περιορίζουν τους πολίτες ή τις επιχειρήσεις. Ειδικότερα, η ομάδα εμπειρογνωμόνων θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σχετικά με τις απαιτήσεις ηλικίας και ικανότητας για τους αιτούντες άδεια οδήγησης, σχετικά με τα οφέλη των κλιμακούμενων συστημάτων αδειοδότησης και της διά βίου μάθησης, σχετικά με τις συνέπειες των νέων τεχνολογιών, όπως η ψηφιακή άδεια οδήγησης και η αυτοματοποιημένη ή υποβοηθούμενη οδήγηση, σχετικά με τη διευκόλυνση της άρσης των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των κατόχων μη αμοιβαία αναγνωρισμένων αδειών οδήγησης, όπως εκείνων για μη οδικά κινητά μηχανήματα, και σχετικά με τους κανόνες που αφορούν την εκπαίδευση και τις εξετάσεις νέων οδηγών.

(63) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας και τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται μέσω των κωδικών QR που ενσωματώνονται στις έντυπες άδειες οδήγησης και διατάξεων που αφορούν την οπτική εμφάνιση, τη διαλειτουργικότητα, τις δοκιμές, τα πρότυπα επικαιροποίησης δεδομένων και αρχείων και την ασφάλεια των ψηφιακών αδειών οδήγησης, τις οργανωτικές ρυθμίσεις για την επεξεργασία και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και τα τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφάλειας για την ανταλλαγή ψηφιακών αδειών οδήγησης και τους καταλόγους εμπιστοσύνης αξιόπιστων εκδοτών για την επαλήθευση ψηφιακών αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών επαλήθευσης και της διασύνδεσης με εθνικά συστήματα, στο μέτρο του δυνατού, λαμβανομένων επίσης υπόψη του γενικού πλαισίου και των τεχνικών προδιαγραφών που απαιτούνται για την αναγνώριση των εν λόγω αδειών οδήγησης από αρχές τρίτων χωρών και τη θέσπιση κοινού συνόλου κανόνων που θα διέπουν τη λειτουργία του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερών επιχειρησιακών, διεπαφικών και τεχνικών απαιτήσεων, για να διασφαλιστούν η διαλειτουργικότητα μεταξύ των εθνικών συστημάτων που συνδέονται με το δίκτυο αδειών οδήγησης της Ένωσης, η προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ανταλλάσσονται μέσω του δικτύου αδειών οδήγησης της Ένωσης και η ενδεδειγμένη λειτουργία όλων των λειτουργικών δυνατοτήτων του εν λόγω δικτύου όπως ορίζεται στο ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

([11]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής όταν, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις που αφορούν την παράταση της περιόδου διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης σε ολόκληρη την Ένωση, τούτο επιβάλλεται από επιτακτικούς λόγους επείγουσας ανάγκης σε περίπτωση κρίσης.

(65) Για λόγους συνοχής, θα πρέπει να τροποποιηθούν ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 και η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561, η οποία αφορά ορισμένα θέματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

(66) Η οδηγία 2006/126/ΕΚ και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής ([12]) θα πρέπει να καταργηθούν.

(67) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η σημαντική μείωση του αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων στην Ένωση και η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων για το δικαίωμα οδήγησης και την έκδοση και ανανέωση των αδειών οδήγησης και την αμοιβαία αναγνώρισή τους, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, καθώς οι εθνικοί κανόνες που διέπουν την έκδοση, ανανέωση, αντικατάσταση και ανταλλαγή αδειών οδήγησης θα συνεπάγονταν τόσο διαφορετικές απαιτήσεις, ώστε δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών που προβλέπουν οι εναρμονισμένοι κανόνες, μπορεί όμως, εξαιτίας του διασυνοριακού και ενωσιακού χαρακτήρα της οδικής κυκλοφορίας και της ανάγκης καθορισμού κοινών ελάχιστων απαιτήσεων, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(68) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]), ο οποίος γνωμοδότησε στις 25 Απριλίου 2023 ([14]).

(69) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα ([15]), τα κράτη μέλη δεσμεύτηκαν να επισυνάπτουν στην κοινοποίηση των εθνικών μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, όταν δικαιολογείται, ένα ή περισσότερα έγγραφα που διευκρινίζουν τη σχέση ανάμεσα στα στοιχεία μιας οδηγίας και στα αντίστοιχα τμήματα των εθνικών πράξεων μεταφοράς. Για την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης εκτιμά ότι η διαβίβαση των εγγράφων αυτών είναι δικαιολογημένη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινούς κανόνες σχετικά με:

α) τα υποδείγματα, τα πρότυπα και τις κατηγορίες αδειών οδήγησης·

β) την έκδοση, την ισχύ, την ανανέωση και την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης·

γ) ορισμένες πτυχές της ανταλλαγής, της αντικατάστασης, της ακύρωσης, της απόσυρσης, της αναστολής και του περιορισμού αδειών οδήγησης·

δ) ορισμένες πτυχές που ισχύουν για τους αρχάριους οδηγούς, ιδίως όσον αφορά το σύστημα οδήγησης με συνοδό και τη δοκιμαστική περίοδο.

([12]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2012, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων όσον αφορά άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν υπόστρωμα αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή) (ΕΕ L 120 της 5.5.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) ΕΕ C 199 της 7.6.2023, σ. 13.

([15]) ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε:

α) μη οδικά κινητά μηχανήματα, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2025/14 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([16])· και

β) 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 χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών, είναι δευτερεύουσα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

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

2) «έντυπη άδεια οδήγησης»: άδεια οδήγησης σε έντυπη μορφή·

3) «ψηφιακή άδεια οδήγησης»: άδεια οδήγησης ψηφιακής μορφής σε κινητή ηλεκτρονική συσκευή·

4) «μηχανοκίνητο όχημα»: κάθε αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, εκτός από τα οχήματα που κινούνται πάνω σε τροχιές·

5) «δίκυκλο όχημα»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([17])·

6) «τρίκυκλο όχημα»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

7) «ελαφρύ τετράκυκλο»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

8) «μοτοσικλέτα»: δίκυκλο όχημα με ή χωρίς καλάθι, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) και δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

9) «μηχανοκίνητο τρίκυκλο»: όχημα με τρεις συμμετρικά διατεταγμένους τροχούς, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

10) «αυτοκίνητο όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως για την οδική μεταφορά προσώπων ή αγαθών ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των τρόλεϊ·

11) «τρόλεϊ»: κάθε όχημα το οποίο μπορεί να συνδέεται με γραμμή μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος και δεν κυκλοφορεί σε τροχιά·

12) «βαρύ τετράκυκλο»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

13) «μηχανοκίνητο τροχόσπιτο»: όχημα ειδικού σκοπού της κατηγορίας Μ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 και στο σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

14) «κρίση»: έκτακτο, απροσδόκητο και αιφνίδιο φυσικό ή ανθρωπογενές συμβάν ασυνήθιστου χαρακτήρα και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και το οποίο επίσης εμποδίζει ή περιορίζει σημαντικά τη δυνατότητα των κατόχων αδειών οδήγησης ή των αρμόδιων εθνικών αρχών να εκτελούν τις αναγκαίες διαδικασίες για την ανανέωσή τους.

([16]) Κανονισμός (ΕΕ) 2025/14 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 (ΕΕ L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Άρθρο 3

Τυποποιημένες προδιαγραφές της Ένωσης για τις άδειες οδήγησης και την αμοιβαία αναγνώριση

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές τους άδειες οδήγησης εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και συμμορφώνονται με τις τυποποιημένες προδιαγραφές της Ένωσης που καθορίζονται στο παράρτημα Ι, και άλλα κριτήρια σύμφωνα με:

α) το άρθρο 4 για τις έντυπες άδειες οδήγησης·

β) το άρθρο 5 για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι έντυπες και ψηφιακές άδειες οδήγησης που χορηγούνται στο ίδιο πρόσωπο είναι πλήρως ισοδύναμες όσον αφορά τα δικαιώματα και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων το εν λόγω άτομο επιτρέπεται να οδηγεί, και όσον αφορά τη διοικητική ισχύ τους.

3. Με την επιφύλαξη της μεταχείρισης υφιστάμενων αδειών οδήγησης σε περιπτώσεις ανταλλαγής ή αντικατάστασης, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφοι 3 και 4, τα κράτη μέλη δεν απαιτούν, ως προϋπόθεση, την κατοχή έντυπης ή ψηφιακής άδειας οδήγησης από τον αιτούντα κατά την έκδοση, αντικατάσταση, ανανέωση ή ανταλλαγή άδειας οδήγησης σε άλλη μορφή.

4. Με ισχύ 54 μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης από τις εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 7, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ψηφιακές άδειες οδήγησης εκδίδονται ως προεπιλεγμένη μορφή της άδειας οδήγησης, με την επιφύλαξη του δικαιώματος του αιτούντος να αποκτήσει την άδεια οδήγησης σε έντυπη μορφή ή και στις δύο μορφές μέσω μίας και της αυτής αίτησης ταυτόχρονα. Μετά την έκδοση άδειας οδήγησης σε μία μορφή, ο κάτοχος άδειας οδήγησης εξακολουθεί να έχει το δικαίωμα να ζητήσει την έκδοση άδειας οδήγησης στην άλλη μορφή, μεταξύ άλλων και όταν η άδεια οδήγησης του εν λόγω κατόχου δεν έχει ακόμη λήξει.

5. Τα κράτη μέλη δύνανται να εκδίδουν ψηφιακές άδειες οδήγησης πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 4.

6. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις άδειες οδήγησης που εκδίδουν. Ωστόσο, οι ψηφιακές άδειες οδήγησης που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 5 αναγνωρίζονται αμοιβαία μόνο μετά την ημερομηνία που ορίζεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 4

Έντυπες άδειες οδήγησης

1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν έντυπες άδειες οδήγησης βάσει των τυποποιημένων προδιαγραφών της Ένωσης που καθορίζονται στο παράρτημα Ι.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποφεύγεται ο κίνδυνος πλαστογράφησης των αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013. Ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν.

Οι έντυπες άδειες οδήγησης προστατεύονται από την πλαστογράφηση, τουλάχιστον, μέσω των τυποποιημένων προδιαγραφών της Ένωσης που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Α2. Τα κράτη μέλη δύνανται να καθιερώνουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας.

3. Όταν ο κάτοχος έγκυρης έντυπης άδειας οδήγησης, η οποία δεν έχει περίοδο διοικητικής ισχύος, αποκτά συνήθη διαμονή σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος έκδοσης, το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί, δύο έτη από την ημερομηνία κατά την οποία ο κάτοχος απέκτησε συνήθη διαμονή στην επικράτειά του, να εφαρμόζει τις περιόδους διοικητικής ισχύος που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, ανανεώνοντας την άδεια οδήγησης.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, έως τις 19 Ιανουαρίου 2033, όλες οι έντυπες άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία πληρούν όλες τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

5. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ενσωματώσουν μικροεπεξεργαστή στην έντυπη άδεια οδήγησης. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να ενσωματώσει μικροεπεξεργαστή στην έντυπη άδεια οδήγησης, δύναται, εφόσον προβλέπεται από την εθνική του νομοθεσία σχετικά με τις άδειες οδήγησης, να αποφασίσει επίσης να αποθηκεύσει στον μικροεπεξεργαστή δεδομένα επιπλέον εκείνων που ορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Δ.

Όταν τα κράτη μέλη προβλέπουν μικροεπεξεργαστή ως μέρος της έντυπης άδειας οδήγησης, εφαρμόζουν τουλάχιστον τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρη Β έως Β4. Τα κράτη μέλη δύνανται να καθιερώνουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας.

Όταν τα κράτη μέλη εκδίδουν απόφαση για την ενσωμάτωση μικροεπεξεργαστή στις έντυπες άδειες οδήγησης που εκδίδουν ή όταν τροποποιούν στη συνέχεια την εν λόγω απόφαση, ενημερώνουν την Επιτροπή εντός τριών μηνών από την έκδοση της σχετικής απόφασης. Τα κράτη μέλη που έχουν ήδη ενσωματώσει μικροεπεξεργαστή στις έντυπες άδειες οδήγησης ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή έως τις 26 Φεβρουαρίου 2026.

6. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ενσωματώνουν, στον χώρο που προορίζεται για τον μικροεπεξεργαστή στις έντυπες άδειες οδήγησης που εκδίδουν, έναν κωδικό QR αντί του μικροεπεξεργαστή ή μαζί με αυτόν. Ο κωδικός QR καθιστά δυνατή την επαλήθευση της γνησιότητας των πληροφοριών που αναφέρονται στην έντυπη άδεια οδήγησης.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε μέτρο που αποσκοπεί στην εισαγωγή κωδικού QR στις άδειες οδήγησης και για οποιεσδήποτε μεταγενέστερες τροποποιήσεις στο μέτρο αυτό, εντός τριών μηνών από την έγκρισή του.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις οι οποίες καθορίζουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας και τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να τηρούνται από τους κωδικούς QR που ενσωματώνονται στις έντυπες άδειες οδήγησης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 26 παράγραφος 2.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση των πληροφοριών που αναφέρονται στην έντυπη άδεια οδήγησης δεν διατηρούνται από τον ελεγκτή, εκτός εάν η διατήρηση αυτή επιτρέπεται από το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο, και διασφαλίζουν ότι η αρχή που εξέδωσε την άδεια οδήγησης δεν ενημερώνεται για την επαλήθευση.

8. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 25, για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρη Α1 και Α2, Β έως Β4 και Δ, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 5

Ψηφιακές άδειες οδήγησης

1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν ψηφιακές άδειες οδήγησης βάσει των τυποποιημένων προδιαγραφών της Ένωσης που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος Γ.

2. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι ψηφιακές άδειες οδήγησης που εκδίδει μπορούν να ανακτηθούν ηλεκτρονικά δωρεάν από τους κατόχους τους.

Οι ψηφιακές άδειες οδήγησης χορηγούνται σε κατόχους για χρήση με ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας ως ηλεκτρονικές βεβαιώσεις χαρακτηριστικών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([18]).

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ψηφιακές άδειες οδήγησης δεν περιέχουν δεδομένα επιπλέον εκείνων που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος Δ και ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, πέραν εκείνων που είναι αναγκαία για την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου, δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία από τον ελεγκτή για τους σκοπούς της επαλήθευσης.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου της ψηφιακής άδειας οδήγησης δεν διατηρούνται από τον ελεγκτή, εκτός εάν η εν λόγω διατήρηση επιτρέπεται από το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο.

5. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κατάλογο των εκδοτών ψηφιακών αδειών οδήγησης και επικαιροποιούν τον εν λόγω κατάλογο. Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμους στο κοινό, μέσω ασφαλούς διαύλου, τους εν λόγω καταλόγους, και σε ηλεκτρονικά υπογεγραμμένη ή σφραγισμένη μορφή κατάλληλη για αυτοματοποιημένη επεξεργασία.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 25, για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρος Γ, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

([18]) 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 και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Έως τις 26 Νοεμβρίου 2026, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την οπτική εμφάνιση, τη διαλειτουργικότητα, τις δοκιμές, τα πρότυπα επικαιροποίησης δεδομένων και αρχείων και την ασφάλεια των ψηφιακών αδειών οδήγησης, τα οργανωτικά μέτρα για την επεξεργασία και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και τα τεχνικά πρότυπα και τα πρότυπα ασφάλειας για την ανταλλαγή ψηφιακών αδειών οδήγησης και τους καταλόγους εμπιστοσύνης αξιόπιστων εκδοτών για την επαλήθευση των ψηφιακών αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών επαλήθευσης και της διασύνδεσης με εθνικά συστήματα. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, το γενικό πλαίσιο και τις τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται για την αναγνώριση των εν λόγω αδειών οδήγησης από τις αρχές τρίτων χωρών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 26 παράγραφος 2.

Άρθρο 6

Κατηγορίες αδειών οδήγησης

1. Η άδεια οδήγησης παρέχει στον κάτοχο το δικαίωμα να οδηγεί μηχανοκίνητα οχήματα σύμφωνα με την ακόλουθη κατηγοριοποίηση:

α) μοτοποδήλατα:

κατηγορία AM:

— δίκυκλα οχήματα ή τρίκυκλα οχήματα με μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής όχι μεγαλύτερη από 45 km/h και μέγιστης καθαρής ισχύος που δεν υπερβαίνει τα 4kW, εξαιρουμένων εκείνων με μεγίστη ταχύτητα εκ κατασκευής κατώτερη ή ίση με 25 km/h,

— ελαφριά τετράκυκλα οχήματα·

β) μοτοσικλέτες και μηχανοκίνητα τρίκυκλα:

i) κατηγορία A1:

— μοτοσικλέτες μέγιστου κυλινδρισμού 125 κυβικών εκατοστών, μέγιστης καθαρής ισχύος που δεν υπερβαίνει τα 11 kW και με λόγο ισχύος/βάρους μικρότερο από 0,1 kW/kg,

— μηχανοκίνητα τρίκυκλα μέγιστης καθαρής ισχύος που δεν υπερβαίνει τα 15 kW·

ii) κατηγορία A2:

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

iii) κατηγορία A:

— μοτοσικλέτες,

— μηχανοκίνητα τρίκυκλα μέγιστης καθαρής ισχύος άνω των 15 kW.

Τα μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών που αναφέρονται στο στοιχείο α) και στο παρόν στοιχείο μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει το ήμισυ της μάζας άνευ φορτίου του ρυμουλκού οχήματος. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν πρόσθετους όρους στις άδειες οδήγησης που εκδίδουν, βάσει κριτηρίων οδικής ασφάλειας.

γ) αυτοκίνητα οχήματα:

i) κατηγορία B1:

— βαριά τετράκυκλα.

Η κατηγορία B1 είναι προαιρετική· στα κράτη μέλη που δεν καθιερώνουν αυτή την κατηγορία άδειας οδήγησης, απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας B για την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων. Τα εν λόγω κράτη μέλη δύνανται να αρνηθούν την ανταλλαγή άδειας οδήγησης για την κατηγορία B1·

Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να αποφασίσουν να θεσπίσουν, όσον αφορά την οδήγηση στην επικράτειά τους, αυτή την κατηγορία αποκλειστικά για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ), υπό τους όρους που προβλέπονται στην εν λόγω παράγραφο και με την επιφύλαξη των πρόσθετων απαιτήσεων ότι ο οδηγός είναι κάτω των 21 ετών κατά τον χρόνο έκδοσης της άδειας οδήγησης και ότι η άδεια οδήγησης για την εν λόγω κατηγορία λήγει όταν ο κάτοχος συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας του. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να το πράξει, αναγράφει στην άδεια οδήγησης τον ενωσιακό κωδικό 60.03 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος E·

ii) κατηγορία Β:

— αυτοκίνητα οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg, σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών εκτός από τον οδηγό,

— αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο κατηγορίας Ο1 που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο κατηγορίας Ο2 που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού αυτού δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg. Όταν η μάζα ενός τέτοιου συνδυασμού υπερβαίνει τα 3 500 kg, τα κράτη μέλη απαιτούν, σύμφωνα με το παράρτημα V, ο συνδυασμός αυτός να οδηγείται μόνο μετά από:

— την ολοκλήρωση εκπαίδευσης, ή

— επιτυχή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να απαιτούν τόσο την ολοκλήρωση εκπαίδευσης όσο και την επιτυχή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Υπό την προϋπόθεση της ολοκλήρωσης τέτοιας εκπαίδευσης ή της επιτυχούς εξέτασης, ή και των δύο, σύμφωνα με το παράρτημα V, και με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα εν λόγω οχήματα, τα αυτοκίνητα οχήματα αυτής της κατηγορίας μπορούν να περιλαμβάνουν:

— μηχανοκίνητο τροχόσπιτο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 4 250 kg, ακόμη και σε συνδυασμό με ρυμουλκούμενο, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού δεν υπερβαίνει τα 5 000 kg,

— με την επιφύλαξη έγκρισης από κράτος μέλος σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο δ), μηχανοκίνητο όχημα έκτακτης ανάγκης που χρησιμοποιείται για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης, μεταξύ άλλων με την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης ή πυροσβεστικά οχήματα, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 5 000 kg, ακόμη και σε συνδυασμό με ρυμουλκούμενο, ή

— αυτοκίνητο όχημα που κινείται με εναλλακτικά καύσιμα το οποίο εμπίπτει στην ισοδυναμία που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ι), σε συνδυασμό με ρυμουλκούμενο, το οποίο δεν καλύπτεται ήδη από τη δεύτερη περίπτωση, εάν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του εν λόγω συνδυασμού υπερβαίνει τα 4 250 kg, αλλά όχι τα 5 000 kg.

Τα κράτη μέλη αναγράφουν στην άδεια οδήγησης, μέσω του σχετικού ενωσιακού κωδικού που καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε, το δικαίωμα οδήγησης τέτοιου συνδυασμού, μηχανοκίνητου τροχόσπιτου ή οχήματος έκτακτης ανάγκης.

iii) κατηγορία ΒΕ:

— με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο των κατηγοριών μάζας Ο1 ή Ο2, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

iv) κατηγορία C1:

— αυτοκίνητα οχήματα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 7 500 kg, και τα οποία είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών εκτός από τον οδηγό,

— αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο κατηγορίας O1 που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

v) κατηγορία C1E:

— με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα τη κατηγορίας C1 και ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 750 kg, υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg,

— με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 3 500 kg, υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg·

vi) κατηγορία C:

— αυτοκίνητα οχήματα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg και τα οποία είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών εκτός από τον οδηγό,

— αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο κατηγορίας O1 που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

vii) κατηγορία CE:

— με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C και ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg·

viii) κατηγορία D1:

— αυτοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά περισσότερων από 8 αλλά όχι άνω των 16 επιβατών εκτός από τον οδηγό, μέγιστου μήκους που δεν υπερβαίνει 8 m,

— αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο κατηγορίας O1 που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

ix) κατηγορία D1E:

— με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 750 kg·

x) κατηγορία D:

— αυτοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά άνω των οκτώ επιβατών εκτός από τον οδηγό,

— αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο κατηγορίας O1 που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

xi) κατηγορία DE:

— με την επιφύλαξη των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D και ρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 750 kg.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου ορισμένους ειδικούς τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών οχημάτων για άτομα με αναπηρία, κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας της Επιτροπής, η οποία βασίζεται σε εκτίμηση των επιπτώσεων της προτεινόμενης εξαίρεσης στην οδική ασφάλεια.

Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας τύπους οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις και τα όργανα πολιτική άμυνας, ή τελούν υπό τον έλεγχό τους. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Άρθρο 7

Κατώτατα όρια ηλικίας

1. Η ελάχιστη ηλικία του αιτούντος στον οποίο μπορεί να χορηγηθεί άδεια οδήγησης είναι η ακόλουθη:

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

β) 18 έτη για τις κατηγορίες A2, B, BE, C1 και C1E·

γ) όσον αφορά την κατηγορία A:

i) 20 έτη για τις μοτοσικλέτες. Ωστόσο, η οδήγηση μοτοσικλετών αυτής της κατηγορίας προϋποθέτει διετή τουλάχιστον πείρα στην οδήγηση μοτοσικλετών με άδεια οδήγησης κατηγορίας A2. Η εν λόγω απαίτηση διετούς προηγούμενης πείρας μπορεί να αρθεί εάν ο αιτών είναι τουλάχιστον 24 ετών·

ii) 21 έτη για τα μηχανοκίνητα τρίκυκλα που υπερβαίνουν τα 15 kW·

δ) 21 έτη για τις κατηγορίες C, CE, D1 και D1E·

ε) 18 έτη για τις κατηγορίες C και CE, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός είναι κάτοχος πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ) όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·

στ) 24 έτη για τις κατηγορίες D και DE·

ζ) 21 έτη για τις κατηγορίες D και DE, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 ή στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561.

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

α) για την κατηγορία AM, μπορεί να μειωθεί ως τα 14 έτη ή να αυξηθεί ως τα 18 έτη·

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

Για την κατηγορία B1, τα κράτη μέλη δύνανται, κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας της Επιτροπής, να μειώσουν το κατώτατο όριο ηλικίας στα 15 έτη για την έκδοση άδειας οδήγησης που περιορίζεται στην επικράτειά τους, για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο γ) και υπό τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) και στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο γ)·

γ) για την κατηγορία A1, μπορεί να αυξηθεί ως τα 18 έτη, εφόσον πληρούνται και οι δύο ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) υπάρχει διαφορά τουλάχιστον δύο ετών μεταξύ του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία A1 και του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία A2·

ii) απαιτείται διετής τουλάχιστον πείρα σε μοτοσικλέτες της κατηγορίας A2, πριν επιτραπεί η οδήγηση μοτοσικλετών της κατηγορίας A, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) σημείο i)·

δ) για τις κατηγορίες B και BE, μπορεί να μειωθεί ως τα 17 έτη·

ε) για τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE, μπορεί να μειωθεί ως τα 18 έτη, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·

ii) μόνο για τις κατηγορίες D και DE, ο οδηγός υπόκειται στους περιορισμούς που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·

στ) για τις κατηγορίες D και DE, μπορεί να μειωθεί ως τα 20 έτη, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να μειώνουν το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία C στα 18 έτη και για την κατηγορία D στα 21 έτη, όσον αφορά:

α) μηχανοκίνητα οχήματα έκτακτης ανάγκης που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης, μεταξύ άλλων με την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης ή πυροσβεστικά οχήματα·

β) οχήματα που υποβάλλονται σε οδικές δοκιμές για λόγους επισκευής ή συντήρησης.

4. Οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 ισχύουν μόνο στην επικράτεια του κράτους μέλους έκδοσης μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας οδήγησης συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στην παράγραφο 1, μετά το οποίο ισχύουν σε ολόκληρη την Ένωση.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αναγνωρίζουν στην επικράτειά τους την ισχύ των αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε οδηγούς ηλικίας μικρότερης των κατώτατων ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 1. Ωστόσο, δεν αναγνωρίζουν την ισχύ των αδειών οδήγησης που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία β), ε) και στ).

Τα κράτη μέλη δύνανται να αναγνωρίζουν αμοιβαία στις αντίστοιχες επικράτειές τους την ισχύ των αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε οδηγούς ηλικίας μικρότερης των κατώτατων ορίων όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 στοιχείο α).

Άρθρο 8

Προϋποθέσεις και περιορισμοί

1. Σε περίπτωση που τα κράτη μέλη εκδίδουν άδεια οδήγησης υποκείμενη σε προϋποθέσεις, αναγράφουν τις προϋποθέσεις αυτές στην άδεια οδήγησης με τους σχετικούς ενωσιακούς κωδικούς που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος Ε. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν εθνικούς κωδικούς για να δηλώνουν τις προϋποθέσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα I μέρος Ε. Όταν το πράττουν, ενημερώνουν εγκαίρως την Επιτροπή και της παρέχουν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τους εθνικούς κωδικούς και τις περιπτώσεις στις οποίες χρησιμοποιούνται, τόσο κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας όσο και σε περίπτωση μεταγενέστερων προσθηκών ή τροποποιήσεων των εν λόγω εθνικών κωδικών.

Εάν, λόγω σωματικής αναπηρίας του οδηγού, χορηγείται στον οδηγό άδεια οδήγησης μόνο για ορισμένους τύπους οχημάτων ή μόνο για οχήματα προσαρμοσμένα προς αντιστάθμιση της εν λόγω σωματικής αναπηρίας, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 διενεργείται σε τέτοιο όχημα. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες διατάξεις ώστε τα άτομα με σωματική αναπηρία να μπορούν να υποβάλλονται σε εξέταση σε όχημα προσαρμοσμένο στη σωματική αναπηρία τους.

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 25, για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρος Ε, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 9

Κλιμάκωση και ισοδυναμίες μεταξύ κατηγοριών

1. Οι άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE χορηγούνται μόνο σε οδηγούς που έχουν ήδη δικαίωμα να οδηγούν οχήματα της κατηγορίας B.

2. Η ισχύς της άδειας οδήγησης ορίζεται ως εξής:

α) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για τις κατηγορίες C1E, CE, D1E ή DE ισχύουν επίσης για τους συνδυασμούς οχημάτων της κατηγορίας BE·

β) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για την κατηγορία CE ισχύουν επίσης για την κατηγορία DE, εάν οι κάτοχοί τους έχουν δικαίωμα να οδηγούν οχήματα της κατηγορίας D·

γ) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για την κατηγορία C1E ή CE ισχύουν επίσης για την κατηγορία D1E, εάν οι κάτοχοί τους έχουν δικαίωμα να οδηγούν οχήματα της κατηγορίας D1·

δ) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για τις κατηγορίες CE και DE ισχύουν επίσης για τις κατηγορίες C και C1, καθώς και τις κατηγορίες D και D1 αντίστοιχα·

ε) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για τις κατηγορίες CE και DE ισχύουν επίσης για τους συνδυασμούς οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E αντίστοιχα·

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

ζ) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για οποιαδήποτε κατηγορία ισχύουν επίσης για μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας AM. Ωστόσο, για άδειες οδήγησης που εκδίδονται στην επικράτεια κράτους μέλους, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται να περιορίζει τις ισοδυναμίες της κατηγορίας AM στις άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες A1, A2 και A, στην περίπτωση που το εν λόγω κράτος μέλος επιβάλλει πρακτική εξέταση ως προϋπόθεση για την απόκτηση άδειας οδήγησης για την κατηγορία AM·

η) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για την κατηγορία A2 ισχύουν επίσης για την κατηγορία A1·

θ) οι άδειες οδήγησης που εκδίδονται για τις κατηγορίες A, B, C ή D ισχύουν επίσης για τις κατηγορίες A1 και A2, B1, C1, D1, αντίστοιχα·

ι) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης κατηγορίας B, ισχύει επίσης για την οδήγηση αυτοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων οχημάτων έκτακτης ανάγκης που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης, μεταξύ άλλων με την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης ή πυροσβεστικά οχήματα, που κινούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 96/53/ΕΚ, και τα οποία έχουν εγκριθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 4 250 kg. Όταν πληρούται η προϋπόθεση του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο ii) της παρούσας οδηγίας, τα εν λόγω οχήματα μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού δεν υπερβαίνει τα 5 000 kg. Τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα δεν καλύπτονται από την ισοδυναμία που αναφέρεται στο παρόν σημείο·

ια) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης κατηγορίας BE, ισχύει επίσης για την οδήγηση συνδυασμού αυτοκίνητου οχήματος που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 96/53/ΕΚ και το οποίο έχει εγκριθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 4 250 kg, ως έλκον όχημα και ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο κατηγορίας μάζας O1 ή O2 που καθορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εγκρίνουν, για την οδήγηση στην αντίστοιχη επικράτειά τους, τις ακόλουθες ισοδυναμίες:

α) μηχανοκίνητα τρίκυκλα με άδεια οδήγησης κατηγορίας B, για μηχανοκίνητα τρίκυκλα με μέγιστη καθαρή ισχύ άνω των 15 kW, υπό τον όρο ότι ο κάτοχος της άδειας οδήγησης κατηγορίας B είναι τουλάχιστον 21 ετών·

β) μοτοσικλέτες κατηγορίας A1 με άδεια οδήγησης κατηγορίας B.

Οι ισοδυναμίες που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα κράτη μέλη που τις ενέκριναν.

Τα κράτη μέλη αναγράφουν στην άδεια οδήγησης ότι ο κάτοχος έχει δικαίωμα να οδηγεί τα οχήματα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο μόνο μέσω των σχετικών ενωσιακών κωδικών που ορίζονται στο παράρτημα I μέρος E.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με τις ισοδυναμίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο οι οποίες εγκρίνονται στην επικράτειά τους, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κωδικών που χρησιμοποιήθηκαν πριν από τις 25 Νοεμβρίου 2025. Η Επιτροπή θέτει τις πληροφορίες στη διάθεση των κρατών μελών.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να επιτρέπουν στην επικράτειά τους την οδήγηση των ακόλουθων κατηγοριών οχημάτων:

α) οχήματα της κατηγορίας D1 μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας 3 500 kg, εξαιρουμένου οποιουδήποτε ειδικού εξοπλισμού που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών με αναπηρία, από οδηγούς ηλικίας άνω των 21 ετών, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας B, τουλάχιστον δύο έτη μετά την πρώτη χορήγηση της εν λόγω άδειας οδήγησης στον οδηγό και υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται από μη εμπορικές οντότητες για κοινωνικούς σκοπούς και ότι ο οδηγός παρέχει τις υπηρεσίες του σε εθελοντική βάση·

β) οχήματα μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 3 500 kg, από οδηγούς ηλικίας άνω των 21 ετών, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας B, τουλάχιστον δύο έτη μετά την πρώτη χορήγηση της εν λόγω άδειας οδήγησης στον οδηγό, υπό τον όρο ότι τα εν λόγω οχήματα πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) προορίζονται να χρησιμοποιηθούν, όταν είναι σταθερά, μόνο ως χώρος διδασκαλίας ή αναψυχής·

ii) χρησιμοποιούνται από μη εμπορικές οντότητες για κοινωνικούς σκοπούς·

iii) έχουν διαρρυθμιστεί με τρόπο ώστε να μην μπορούν να χρησιμοποιηθούν ούτε για τη μεταφορά περισσότερων των εννέα ατόμων ούτε για τη μεταφορά αγαθών άλλων από τα απολύτως αναγκαία για τους σκοπούς που αναφέρονται στα σημεία i) και ii)·

γ) οχήματα της κατηγορίας B με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg και μέγιστη ταχύτητα που περιορίζεται με τεχνικά μέσα στα 45 km/h, από οδηγούς ηλικίας κάτω των 21 ετών που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας B1, η οποία εκδόθηκε υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) δεύτερο εδάφιο και, κατά περίπτωση, στο άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β)·

δ) μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης, μεταξύ άλλων με την παροχή άμεσης βοήθειας κατά τη διάρκεια φυσικών ή ανθρωπογενών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως αστυνομικά οχήματα, ασθενοφόρα, οχήματα πολιτικής προστασίας και διάσωσης, ή πυροσβεστικά οχήματα, μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 3 500 kg, αλλά όχι άνω των 5 000 kg, τα οποία μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο όταν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του εν λόγω συνδυασμού δεν υπερβαίνει τα 5 000 kg, από οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 20ο έτος της ηλικίας τους, είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας B, έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση, έχουν υποβληθεί επιτυχώς στις εξετάσεις, ή και τα δύο, όπως απαιτείται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο ii), και οι οποίοι οδηγούν αποκλειστικά για τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται το όχημα έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων της αναγκαίας συντήρησης και της δοκιμαστικής οδήγησης.

Όταν τα κράτη μέλη αναγράφουν στην άδεια οδήγησης ότι ο κάτοχος έχει δικαίωμα να οδηγεί τα οχήματα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β), το πράττουν μόνο μέσω των σχετικών εθνικών κωδικών.

Τα κράτη μέλη δύνανται, προσωρινά ή επ' αόριστον, να αναγνωρίζουν αμοιβαία στην επικράτειά τους την ισχύ των αδειών οδήγησης που εκδίδονται δυνάμει του πρώτου εδαφίου στοιχείο δ).

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τυχόν αδειοδοτήσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

5. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να επιτρέπουν την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας D ή D1, στην επικράτειά τους, από κατόχους άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί για την κατηγορία C, υπό τον όρο ότι κανένα άλλο πρόσωπο δεν μεταφέρεται στο όχημα και ότι ο οδηγός είναι πρόσωπο το οποίο:

α) εκτελεί τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([19]), σε ακτίνα 5 km από το κέντρο ελέγχου· ή

β) είναι μηχανικός συνεργείου επισκευής οχημάτων που εκτελεί δοκιμαστική οδήγηση, σε ακτίνα 5 km από το συνεργείο, μετά την επισκευή του οχήματος, ή για λόγους συντήρησης ή επιθεώρησης, αντίστοιχα.

Κατά την έξοδό του από το κέντρο ελέγχου ή το συνεργείο, ο κάτοχος της άδειας οδήγησης κατηγορίας C είναι σε θέση να αποδείξει, κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε επιθεώρησης, ότι το όχημα οδηγείται με σκοπό τον τεχνικό έλεγχο που αναφέρεται στο στοιχείο α) ή τη δοκιμαστική οδήγηση που αναφέρεται στο στοιχείο β). Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τυχόν αδειοδοτήσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

([19]) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Άρθρο 10

Χορήγηση, ισχύς και ανανέωση

1. Άδειες οδήγησης χορηγούνται μόνο σε αιτούντες που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) έχουν επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς και θεωρητική εξέταση, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ, και πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης, σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ·

β) όσον αφορά την κατηγορία AM, έχουν επιτύχει μόνο σε θεωρητική εξέταση· Ωστόσο, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τους αιτούντες να έχουν επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, μπορούν δε να εφαρμόζουν το άρθρο 11 όσον αφορά την κατηγορία αυτή.

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

γ) όσον αφορά την κατηγορία A2 ή την κατηγορία A, και υπό την προϋπόθεση ότι έχουν αποκτήσει τουλάχιστον διετή πείρα οδήγησης μοτοσικλέτας της κατηγορίας A1 ή της κατηγορίας A2 αντίστοιχα, είτε:

i) έχουν επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς μόνον· είτε

ii) έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση σύμφωνα με το παράρτημα VI·

δ) έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση ή έχουν επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, ή έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση και έχουν επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με το παράρτημα V όσον αφορά την κατηγορία B για την οδήγηση συνδυασμού οχημάτων, μηχανοκίνητου τροχόσπιτου, οχήματος έκτακτης ανάγκης ή οχήματος με εναλλακτικά καύσιμα που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο ii)·

ε) έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην επικράτεια του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια οδήγησης, ή εμπίπτουν στις εξαιρέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 20 παράγραφος 3 ή 4, ή μπορούν να αποδείξουν ότι, κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησής τους, σπούδαζαν εκεί για τους έξι προηγούμενους μήνες τουλάχιστον.

2. Η διάρκεια της διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη έχει ως εξής:

α) 15 έτη για τις κατηγορίες AM, A1, A2, A, B, B1 και BE. Τα κράτη μέλη δύνανται να μειώσουν την εν λόγω διάρκεια σε 10 έτη σε περίπτωση που η εθνική τους νομοθεσία επιτρέπει τη χρήση της άδειας οδήγησης και ως προσωπικού εγγράφου ταυτοποίησης·

β) πέντε έτη για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E.

Η ανανέωση της άδειας οδήγησης μπορεί να ενεργοποιήσει νέα περίοδο διοικητικής ισχύος για μία ή περισσότερες κατηγορίες που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος, εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με την παρούσα οδηγία.

Η ύπαρξη μικροεπεξεργαστή ή κωδικού QR δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 5 και 6, αντίστοιχα, δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εγκυρότητα της άδειας οδήγησης. Η απώλεια, η αδυναμία ανάγνωσης ή οποιαδήποτε άλλη βλάβη του μικροεπεξεργαστή ή κωδικού QR δεν επηρεάζουν την ισχύ της άδειας οδήγησης.

Τα κράτη μέλη δύνανται, με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, να περιορίζουν την περίοδο διοικητικής ισχύος οποιασδήποτε κατηγορίας αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε αρχάριους οδηγούς, προκειμένου να εφαρμόζουν στους οδηγούς αυτούς ειδικά μέτρα.

Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν την περίοδο διοικητικής ισχύος επιμέρους αδειών οδήγησης για οποιαδήποτε κατηγορία εάν κρίνεται αναγκαία η συχνότερη διεξαγωγή ιατρικών ελέγχων και αυτοαξιολογήσεων ή λήψη άλλων ειδικών μέτρων, όπως οι περιορισμοί για τους παραβάτες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Τα κράτη μέλη περιορίζουν την περίοδο διοικητικής ισχύος των ατομικών αδειών οδήγησης σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) δεύτερο εδάφιο. Η άδεια οδήγησης που περιορίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο δεν είναι ανανεώσιμη.

Τα κράτη μέλη δύνανται να μειώσουν τις περιόδους διοικητικής ισχύος που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο για άδειες οδήγησης κατόχων που διαμένουν στην επικράτειά τους και έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους, προκειμένου να απαιτούν τη συχνότερη διεξαγωγή ιατρικών ελέγχων και αυτοαξιολογήσεων ή τη συχνότερη λήψη άλλων ειδικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της επανεκπαίδευσης. Η εν λόγω μειωμένη περίοδος διοικητικής ισχύος εφαρμόζεται μόνον κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης.

Τα κράτη μέλη δύνανται να μειώνουν την περίοδο διοικητικής ισχύος που ορίζεται στην παρούσα παράγραφο για τις άδειες οδήγησης ατόμων στα οποία έχει χορηγηθεί προσωρινή άδεια διαμονής ή τα οποία απολαύουν στην επικράτειά τους προσωρινής προστασίας, ή επαρκούς προστασίας βάσει του εθνικού δικαίου.

3. Η ανανέωση της άδειας οδήγησης κατά τη λήξη της διοικητικής ισχύος της υπόκειται και σε αμφότερες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) τη συνεχή συμμόρφωση του αιτούντος την ανανέωση με τις ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης που ορίζονται στο παράρτημα III·

β) ο αιτών την ανανέωση έχει τη συνήθη διαμονή του στην επικράτεια του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια οδήγησης, ή εμπίπτει στις εξαιρέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 20 παράγραφος 3, ή διαθέτει απόδειξη ότι ο αιτών την ανανέωση, κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησής του, σπούδαζε εκεί για τους έξι προηγούμενους μήνες τουλάχιστον.

4. Με την επιφύλαξη της εθνικής ποινικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας για την αστυνόμευση, τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν για την έκδοση αδειών οδήγησης εθνικές διατάξεις που αφορούν προϋποθέσεις διαφορετικές από αυτές που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

5. Ένα άτομο επιτρέπεται να είναι κάτοχος μόνο μίας άδειας οδήγησης. Ωστόσο, μια ψηφιακή άδεια οδήγησης μπορεί να εμφανίζεται ταυτόχρονα σε περισσότερες από μία ηλεκτρονικές συσκευές.

Ένα κράτος μέλος αρνείται την έκδοση άδειας οδήγησης εάν ο αιτών κατέχει ήδη άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του δεύτερου εδαφίου. Τα αναγκαία μέτρα όσον αφορά την έκδοση, την αντικατάσταση, την ανανέωση ή την ανταλλαγή άδειας οδήγησης, όταν υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι ο αιτών είναι ήδη κάτοχος άλλης άδειας οδήγησης, περιλαμβάνουν την επαλήθευση με άλλα κράτη μέλη του κατά πόσον ο αιτών είναι κάτοχος άλλης άδειας οδήγησης. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 παράγραφος 6, τα κράτη μέλη που εκδίδουν άδεια οδήγησης επιδεικνύουν τη δέουσα επιμέλεια για να εξασφαλίσουν ότι ένα άτομο πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, και εφαρμόζουν τις οικείες εθνικές διατάξεις περί ακύρωσης της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης, εάν αποδειχθεί ότι μια συγκεκριμένη άδεια οδήγησης έχει εκδοθεί χωρίς να πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 25, για την τροποποίηση των παραρτημάτων II, III, V και VI, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 11

Συμμόρφωση με τις ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας

1. Τα κράτη μέλη, πριν από την έκδοση άδειας οδήγησης για πρώτη φορά, εξασφαλίζουν ότι οι αιτούντες υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση κατά την οποία εφαρμόζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας που καλύπτουν όλες τις παθήσεις που ορίζονται στο παράρτημα III. Αυτό ισχύει για την έκδοση αδειών οδήγησης κατηγορίας AM μόνον εφόσον απαιτείται από τα οικεία κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο β). Ιατρική εξέταση απαιτείται, ωστόσο, για τις αιτήσεις άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, D1, DE ή D1E, ανεξάρτητα από το αν πραγματοποιήθηκε ιατρική εξέταση για άλλη κατηγορία.

2. Πριν από την ανανέωση της άδειας οδήγησης, οι αιτούντες την ανανέωση υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση, η οποία καλύπτει τις παθήσεις που ορίζονται στο παράρτημα III. Αυτό ισχύει για την ανανέωση αδειών οδήγησης κατηγορίας AM μόνον εφόσον απαιτείται από το οικείο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο β).

3. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 1 και 2, και στον βαθμό που δεν προβλέπεται διαφορετικά στο παράρτημα III, όπως στην περίπτωση της κατάλληλης αξιολόγησης της όρασης για τους αιτούντες άδεια οδήγησης σύμφωνα με το παράρτημα III σημείο 3, τα κράτη μέλη δύνανται, για τις κατηγορίες AM, A, A1, A2, B, B1 και BE, αντί να απαιτούν ιατρική εξέταση, να εφαρμόζουν ένα ή και αμφότερα τα ακόλουθα εναλλακτικά μέτρα:

α) απαιτούν από τον αιτούντα ή τον κάτοχο της άδειας οδήγησης να συμπληρώσει έντυπο αυτοαξιολόγησης που να καλύπτει τις παθήσεις που ορίζονται στο παράρτημα III κατά την υποβολή αίτησης για την έκδοση ή ανανέωση άδειας οδήγησης· ή

β) θεσπίζουν εθνικό σύστημα αξιολόγησης της ικανότητας οδήγησης που να εξασφαλίζει ότι οι σημαντικές αλλαγές στη σωματική ή διανοητική ικανότητα θα τυγχάνουν αντιμετώπισης προκειμένου να τηρούνται οι ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ, αφού χορηγηθεί άδεια οδήγησης στον αιτούντα κατόπιν ιατρικής εξέτασης ή αυτοαξιολόγησης.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να προβλέπουν κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση της μη συμμόρφωσης με την απαίτηση συμπλήρωσης εντύπου αυτοαξιολόγησης ή για την εν γνώσει παροχή πληροφοριών στο έντυπο αυτοαξιολόγησης που είναι ανακριβείς ή ελλιπείς, ή για τη μη εκπλήρωση τυχόν απαίτησης που θεσπίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 στοιχείο β).

5. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν το δυνάμει της παραγράφου 3 στοιχείο β) εναλλακτικό μέτρο κατά τρόπο που να καθιστά δυνατή την παρακολούθηση της ικανότητας οδήγησης κατά τη διάρκεια περιόδων διοικητικής ισχύος.

6. Εάν, βάσει των πληροφοριών που συγκεντρώνονται κατ' εφαρμογή των διαφόρων εναλλακτικών μέτρων που προβλέπονται στην παράγραφο 3, καταστεί προφανές ότι ο αιτών ή ο κάτοχος της άδειας οδήγησης ενδέχεται να πάσχει από μία ή περισσότερες από τις παθήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο αιτών ή ο κάτοχος της άδειας οδήγησης να υποβάλλεται σε ιατρική εξέταση πριν τα κράτη μέλη εκδώσουν ή ανανεώσουν την άδεια οδήγησης.

7. Το παρόν άρθρο δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν μέτρα για την ευαισθητοποίηση και τη βελτίωση των γνώσεων του τομέα της υγείας και των κατόχων άδειας οδήγησης σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Εάν τα κράτη μέλη εγκρίνουν κατευθυντήριες γραμμές για τους ιατρούς προκειμένου να βοηθήσουν στον εντοπισμό των κατόχων άδειας οδήγησης που δεν πληρούν πλέον τις ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης, ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Η Επιτροπή θέτει τις κατευθυντήριες γραμμές στη διάθεση των άλλων κρατών μελών.

Εάν τα κράτη μέλη αναπτύξουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού για την ενημέρωση των πολιτών σχετικά με ψυχικές ή σωματικές παθήσεις που ενδέχεται να βλάψουν την ικανότητα οδήγησης, ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Η Επιτροπή θέτει τις πληροφορίες στη διάθεση των άλλων κρατών μελών.

8. Για την έκδοση ή κάθε μεταγενέστερη ανανέωση μιας άδειας οδήγησης, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την τήρηση αυστηρότερων προδιαγραφών από αυτές που προβλέπει το παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 12

Παράταση της ισχύος σε περίπτωση κρίσης

1. Σε περίπτωση κρίσης, τα κράτη μέλη δύνανται να παρατείνουν την περίοδο διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που διαφορετικά θα έληγαν, για μέγιστη περίοδο έξι μηνών. Η παράταση επιτρέπεται να ανανεώνεται, εάν η κρίση συνεχίζεται.

2. Οποιαδήποτε τέτοια παράταση δικαιολογείται δεόντως και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τα στοιχεία αυτά στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν την ισχύ των αδειών οδήγησης η περίοδος διοικητικής ισχύος των οποίων έχει παραταθεί δυνάμει του παρόντος άρθρου.

3. Για δεόντως αιτιολογημένους επιτακτικούς λόγους επείγουσας ανάγκης σχετικά με την κρίση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 η οποία επηρεάζει δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής, ώστε να παρατείνει την περίοδο διοικητικής ισχύος όλων ή ορισμένων κατηγοριών αδειών οδήγησης που διαφορετικά θα έληγαν. Η παράταση αυτή δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες και επιτρέπεται να ανανεώνεται, εάν η κρίση συνεχίζεται. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 3.

4. Όταν ένα κράτος μέλος δεν επηρεάζεται και δεν είναι πιθανό να επηρεαστεί από δυσκολίες που κατέστησαν ανέφικτη την ανανέωση αδειών οδήγησης ως συνέπεια της κρίσης που πλήττει δύο ή περισσότερα κράτη μέλη όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3, ή έχει λάβει κατάλληλα εθνικά μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της κρίσης, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται, αφού ενημερώσει την Επιτροπή, να αποφασίσει να μην εφαρμόσει την παράταση που θεσπίζεται με την εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 3. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και δημοσιεύει ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13

Ανταλλαγή και αντικατάσταση αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από κράτη μέλη

1. Σε περίπτωση που ο κάτοχος έγκυρης άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από ένα κράτος μέλος έχει πλέον τη συνήθη διαμονή του σε άλλο κράτος μέλος, ο κάτοχος δύναται να ζητήσει από το κράτος μέλος της συνήθους κατοικίας του την ανταλλαγή της άδεια οδήγησης του εν λόγω κατόχου με νέα ισοδύναμη άδεια οδήγησης. Το κράτος μέλος από το οποίο ζητείται να διενεργηθεί η ανταλλαγή ελέγχει για ποια κατηγορία ή για ποιες κατηγορίες εξακολουθεί να ισχύει η άδεια οδήγησης για την οποία ζητήθηκε ανταλλαγή.

2. Με την επιφύλαξη της αρχής της εδαφικότητας όσον αφορά την ποινική νομοθεσία και τη νομοθεσία για την αστυνόμευση, το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας δύναται να εφαρμόζει τις εθνικές του διατάξεις όσον αφορά την ακύρωση, την απόσυρση, την αναστολή ή τον περιορισμό του δικαιώματος οδήγησης του κατόχου άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος και, αν χρειάζεται, να προβεί, για τους σκοπούς αυτούς, σε ανταλλαγή της άδειας οδήγησης.

3. Το κράτος μέλος που πραγματοποιεί ανταλλαγή έντυπης άδειας οδήγησης αποστέλλει την παλαιά άδεια οδήγησης στις αρχές του κράτους μέλους έκδοσης και εξηγεί τους λόγους της ανταλλαγής.

Το κράτος μέλος που πραγματοποιεί ανταλλαγή ψηφιακής άδειας οδήγησης ενημερώνει σχετικά τις αρχές του κράτους μέλους έκδοσης και εξηγεί τους λόγους της ανταλλαγής. Το κράτος μέλος έκδοσης διασφαλίζει ότι η προηγούμενη ψηφιακή άδεια οδήγησης δεν μπορεί πλέον να εμφανιστεί μέσω της ηλεκτρονικής συσκευής που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό από τον κάτοχο της άδειας οδήγησης. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης για σκοπούς επικοινωνίας.

4. Η αντικατάσταση έντυπης άδειας οδήγησης λόγω φθοράς, απώλειας ή κλοπής και η αντικατάσταση έντυπης ή ψηφιακής άδειας οδήγησης λόγω δόλιας χρήσης επιτρέπεται να γίνεται μόνον από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει τη συνήθη διαμονή του ο κάτοχος της άδειας οδήγησης, ή του κράτους μέλους έκδοσης εάν εφαρμόζεται το άρθρο 20 παράγραφος 3. Οι αρχές αυτές αντικαθιστούν την άδεια με βάση τις πληροφορίες που διαθέτουν ή, κατά περίπτωση, με βάση αποδεικτικό που χορηγούν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσε την αρχική άδεια οδήγησης. Σε περίπτωση που άδεια οδήγησης αντικαταστάθηκε από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος έκδοσης και ο κάτοχος της αντικατασταθείσας άδειας οδήγησης τη διατηρεί ακόμα ή μπορεί να την επιδείξει, εφαρμόζονται οι διαδικασίες που ορίζονται στην παράγραφο 3.

Άρθρο 14

Βεβαίωση του δικαιώματος οδήγησης κατά τη διάρκεια ανταλλαγής ή αντικατάστασης

Κατά την αντικατάσταση ή την ανταλλαγή άδειας οδήγησης, το κράτος μέλος που προβαίνει στην αντικατάσταση ή την ανταλλαγή διασφαλίζει ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών είναι σε θέση να επαληθεύουν την εγκυρότητα των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου της άδειας οδήγησης, ιδίως κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων. Προς τούτο, το κράτος μέλος εισάγει χωρίς καθυστέρηση τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την αντικατάσταση ή την ανταλλαγή άδειας οδήγησης στο ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης, εφόσον επιβάλλεται από τη διάρκεια της διαδικασίας ανταλλαγής ή αντικατάστασης. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος χορηγεί στον κάτοχο της σχετικής άδειας οδήγησης έγγραφο στο οποίο αναφέρεται ότι έχει υποβληθεί αίτηση αντικατάστασης ή ανταλλαγής της άδειας οδήγησης του εν λόγω κατόχου.

Άρθρο 15

Ανταλλαγή αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες

1. Όταν ένα κράτος μέλος προβλέπει την ανταλλαγή άδειας οδήγησης εκδοθείσας από τρίτη χώρα σε κάτοχο τέτοιας άδειας οδήγησης που έχει τη συνήθη διαμονή του στην επικράτειά του, το εν λόγω κράτος μέλος ανταλλάσσει την άδεια οδήγησης σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Όταν ένα κράτος μέλος ανταλλάσσει άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα η οποία δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστική πράξης που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου, η εν λόγω ανταλλαγή καταγράφεται στην άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος αυτό με τη χρήση του σχετικού κωδικού που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος Ε, όπως και κάθε μεταγενέστερη ανανέωση ή αντικατάσταση. Εάν ο κάτοχος της εν λόγω άδειας οδήγησης μεταφέρει σε μεταγενέστερο χρόνο τη συνήθη διαμονή του σε άλλο κράτος μέλος, το τελευταίο δύναται να αποφασίσει να μην εφαρμόσει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 6.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν, για τις ανταλλαγές αυτές, την εθνική τους νομοθεσία, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο.

3. Όταν η άδεια οδήγησης εκδίδεται για κατηγορία και από τρίτη χώρα που έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 7, η ανταλλαγή αυτή καταγράφεται στην άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από το οικείο κράτος μέλος με τη χρήση του σχετικού κωδικού που καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη προβαίνουν στην ανταλλαγή της άδειας οδήγησης σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στη σχετική εκτελεστική πράξη.

4. Όταν άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ανταλλάσσεται με άδεια οδήγησης τρίτης χώρας, τα κράτη μέλη δεν απαιτούν την εκπλήρωση πρόσθετων προϋποθέσεων πέραν εκείνων που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο α), ούτε καταγράφουν πρόσθετες πληροφορίες για την ανταλλαγή της εν λόγω άδειας οδήγησης τρίτης χώρας, όσον αφορά τις κατηγορίες της αρχικής άδειας οδήγησης.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, αν ο αιτών ζητήσει να ανταλλάξει άδεια οδήγησης που ισχύει επίσης για κατηγορίες για τις οποίες ο αιτών απέκτησε το δικαίωμα οδήγησης σε τρίτη χώρα, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

α) εάν η άδεια οδήγησης εκδόθηκε για κατηγορία και από τρίτη χώρα που αποτέλεσε αντικείμενο εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 7, εφαρμόζεται η παράγραφος 3·

β) ελλείψει εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 7, εφαρμόζεται η παράγραφος 2.

5. Οι ανταλλαγές που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 πραγματοποιούνται μόνον εάν η άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από την τρίτη χώρα έχει παραδοθεί στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει υποβληθεί αίτηση για τη διενέργεια ανταλλαγής.

6. Η Επιτροπή δύναται να καθορίσει ότι μια τρίτη χώρα διαθέτει πλαίσιο οδικών μεταφορών που εγγυάται, εν όλω ή εν μέρει, επίπεδο οδικής ασφάλειας συγκρίσιμο με το επίπεδο της Ένωσης, το οποίο καθιστά δυνατή την ανταλλαγή των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από την εν λόγω τρίτη χώρα, εάν είναι αναγκαίο, κατόπιν συμμόρφωσης με ορισμένες προκαθορισμένες προϋποθέσεις, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Όταν η Επιτροπή προβαίνει στον καθορισμό που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, δύναται, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, να αξιολογήσει το πλαίσιο οδικών μεταφορών της τρίτης χώρας. Τα κράτη μέλη διατυπώνουν τη γνώμη τους σχετικά με το πλαίσιο οδικών μεταφορών που ισχύει στη χαρακτηρισμένη τρίτη χώρα εντός προθεσμίας που ορίζει η Επιτροπή. Η εν λόγω προθεσμία είναι τουλάχιστον 6 μήνες και δεν υπερβαίνει τους 18 μήνες. 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.

Κατά την αξιολόγηση του πλαισίου οδικών μεταφορών που ισχύει σε τρίτη χώρα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τις ισχύουσες απαιτήσεις χορήγησης αδειών οδήγησης, όπως η ταξινόμηση των κατηγοριών αδειών οδήγησης, οι απαιτήσεις κατώτατων ορίων ηλικίας, οι απαιτήσεις και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και εξετάσεων οδήγησης, καθώς και τα ιατρικά πρότυπα για την έκδοση της άδειας οδήγησης·

β) εάν η τρίτη χώρα εκδίδει ψηφιακές άδειες οδήγησης και, εάν ναι, τις εφαρμοστέες τεχνικές και δομικές ρυθμίσεις για τη λειτουργία του συστήματος·

γ) τον βαθμό στον οποίο κυκλοφορούν πλαστές άδειες οδήγησης και ποια μέτρα λαμβάνονται για την πρόληψη της πλαστογράφησης αδειών οδήγησης και της σχετικής διαφθοράς·

δ) την περίοδο διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από την τρίτη χώρα·

ε) τις συνθήκες κυκλοφορίας στην τρίτη χώρα και κατά πόσον είναι συγκρίσιμες με τις συνθήκες κυκλοφορίας στα οδικά δίκτυα της Ένωσης·

στ) τις επιδόσεις οδικής ασφάλειας της τρίτης χώρας·

ζ) την πρακτική και το νομικό πλαίσιο της τρίτης χώρας όσον αφορά την ανταλλαγή αδειών οδήγησης που εκδίδονται από κράτη μέλη.

7. Η Επιτροπή δύναται, αφού διενεργήσει την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 6 και μέσω εκτελεστικής πράξης, να αποφασίσει ότι μια τρίτη χώρα έχει θεσπίσει πλαίσιο οδικών μεταφορών που εγγυάται, εν όλω ή εν μέρει, επίπεδο οδικής ασφάλειας συγκρίσιμο με το επίπεδο της Ένωσης, προκειμένου οι άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από την εν λόγω τρίτη χώρα να ανταλλάσσονται σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Η εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου περιέχει τουλάχιστον:

α) τις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται στο άρθρο 6, σύμφωνα με τις οποίες μπορεί να γίνεται ανταλλαγή σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου·

β) τις ημερομηνίες έκδοσης των αδειών οδήγησης τρίτων χωρών μετά τις οποίες μπορεί να γίνεται ανταλλαγή σύμφωνα με την παράγραφο 3·

γ) τυχόν γενικούς όρους που πρέπει να τηρούνται για τον σκοπό της επαλήθευσης της γνησιότητας του επίσημου εγγράφου προς ανταλλαγή·

δ) τυχόν γενικούς όρους τους οποίους πρέπει να τηρεί ο αιτών, πριν από την ανταλλαγή, προκειμένου να αποδεικνύεται ότι ο αιτών συμμορφώνεται με τα ελάχιστες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας που ορίζονται στο παράρτημα III.

Εάν η άδεια οδήγησης του αιτούντος δεν καθιστά δυνατή τη συμμόρφωση του αιτούντος με το δεύτερο εδάφιο στοιχείο α) ή β) της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να ανταλλάξουν την άδεια οδήγησης σύμφωνα με την παράγραφο 2. Εάν ο αιτών δεν είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ) ή δ) της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη αρνούνται να ανταλλάξουν την άδεια οδήγησης.

Οποιοσδήποτε πρόσθετος όρος περιέχεται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου προβλέπει είτε την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων του κράτους μέλους σύμφωνα με την παράγραφο 2, είτε την άρνηση ανταλλαγής της άδειας οδήγησης, εάν οι όροι αυτοί δεν πληρούνται από τον αιτούντα.

Η εκτελεστική πράξη που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 26 παράγραφος 2.

8. Η εκτελεστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 7 προβλέπει περιοδική επανεξέταση της κατάστασης της οδικής ασφάλειας στην οικεία τρίτη χώρα από την Επιτροπή, τουλάχιστον ανά τετραετία. Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να διατυπώνουν τη γνώμη τους. Ανάλογα με τα συμπεράσματα της επανεξέτασης, η Επιτροπή διατηρεί, τροποποιεί ή αναστέλλει, στον βαθμό που απαιτείται, ή καταργεί την εν λόγω εκτελεστική πράξη.

9. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και στον ιστότοπό της κατάλογο των τρίτων χωρών που έχουν αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει της παραγράφου 7, και δημοσιεύει επίσης τυχόν σχετικές αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8.

10. Για τη στήριξη της ένταξης των επαγγελματιών οδηγών τρίτων χωρών στην εσωτερική αγορά της Ένωσης, η Επιτροπή προωθεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την επιμόρφωση και την κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων, η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561.

Άρθρο 16

Επιπτώσεις της ακύρωση, της απόσυρσης, της αναστολής ή του περιορισμού του δικαιώματος οδήγησης οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος, της άδειας οδήγησής του ή της αναγνώρισης της ισχύος της άδειας οδήγησής του

1. Τα κράτη μέλη αρνούνται να εκδώσουν άδειες οδήγησης σε αιτούντες των οποίων η άδεια οδήγησης έχει ακυρωθεί, αποσυρθεί, ανασταλεί ή περιοριστεί σε άλλο κράτος μέλος.

2. Ένα κράτος μέλος αρνείται να αναγνωρίσει την ισχύ άδειας οδήγησης που έχει χορηγηθεί από άλλο κράτος μέλος σε άτομο του οποίου το δικαίωμα οδήγησης, η άδεια οδήγησης, ή η αναγνώριση της ισχύος της άδειας οδήγησής του, ακυρώνεται, αποσύρεται, αναστέλλεται ή περιορίζεται στην επικράτεια εκείνου του πρώτου κράτους μέλους.

3. Το δικαίωμα οδήγησης, η άδεια οδήγησης ή η αναγνώριση της ισχύος της θεωρείται ότι ακυρώνεται, αποσύρεται, αναστέλλεται ή περιορίζεται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, έως ότου το ενδιαφερόμενο άτομο συμμορφωθεί με τυχόν όρους που έχουν επιβληθεί από κράτος μέλος, προκειμένου να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης ή την άδεια οδήγησής του, ή να ανακτήσει την αναγνώριση της άδειας οδήγησής του, ή να μπορέσει να υποβάλει αίτηση για νέα άδεια οδήγησης.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τυχόν όροι που επιβάλλουν για να επιτραπεί σε κάποιο άτομο να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης, ή την άδεια οδήγησής του, ή να ανακτήσει την αναγνώριση της ισχύος της άδειας οδήγησής του, ή για να του επιτραπεί να υποβάλει αίτηση για νέα άδεια οδήγησης είναι αναλογικοί και δεν εισάγουν διακρίσεις για τους κατόχους αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος και ότι δεν οδηγούν, από μόνοι τους, σε επ' αόριστον άρνηση έκδοσης άδειας οδήγησης ή αναγνώρισης άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος.

4. Όταν δικαιολογείται από τη συμπεριφορά ή από τη σωματική ή διανοητική ικανότητα ενός ατόμου, τα κράτη μέλη δύνανται να αποκλείουν επ' αόριστον αυτό το άτομο από το να οδηγεί στην επικράτειά τους χωρίς να παρέχουν στο εν λόγω άτομο τη δυνατότητα ανάκτησης του δικαιώματος οδήγησης ή της άδειας οδήγησής του, ή της ανάκτησης της αναγνώρισης της ισχύος της άδειας οδήγησής του, ή τη δυνατότητα υποβολής αίτησης για νέα άδεια οδήγησης.

Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, κράτος μέλος το οποίο δεν έχει αποκλείσει το εν λόγω άτομο από το να οδηγεί δύναται, έπειτα από διαβούλευση με το κράτος μέλος, κατά τα αναφερόμενα στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, να εκδώσει άδεια οδήγησης στο εν λόγω άτομο. Ωστόσο, δύναται το κράτος μέλος, το οποίο είχε αρχικά αποκλείσει το εν λόγω άτομο από το να οδηγεί, να αρνηθεί να αναγνωρίσει στην επικράτειά του την ισχύ άδειας οδήγησης που έχει χορηγηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο από άλλο κράτος μέλος στο εν λόγω άτομο, επ' αόριστον.

Άρθρο 17

Σύστημα οδήγησης με συνοδό

1. Παρά το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β), τα κράτη μέλη εκδίδουν άδειες οδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, για την κατηγορία B που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος Ε, σε αιτούντες που έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικία τους.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) αντίστοιχα, τα κράτη μέλη δύνανται, για την οδήγηση στην αντίστοιχη επικράτειά τους, να εκδίδουν άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες C1, C1E ή C, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, εφόσον ο αιτών διαθέτει ΠΕΙ, το οποίο έχει χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 για την κατηγορία C ή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 για τις κατηγορίες C1 και C1 E, και φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος Ε, σε αιτούντες που έχουν συμπληρώσει το 17 έτος της ηλικίας τους.

Άδειες οδήγησης που εκδίδονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα κράτη μέλη που εκδίδουν τις εν λόγω άδειες οδήγησης.

3. Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος Ε, οι οποίοι δεν έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους, οδηγούν μόνον όταν συνοδεύονται από άτομο, στο εμπρόσθιο κάθισμα επιβάτη, το οποίο μπορεί να τους παρέχει καθοδήγηση όταν οδηγούν. Ο συνοδός συμμορφώνεται με τους κανόνες για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών. Ο συνοδός:

α) είναι ηλικίας 24 ετών κατ' ελάχιστον·

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

γ) δεν έχει υποστεί στέρηση του δικαιώματος οδήγησης στο κράτος μέλος έκδοσης της άδειας οδήγησης που αναφέρεται στο στοιχείο β) στη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών.

Κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος έκδοσης που αναφέρεται στο στοιχείο γ) μπορεί να προβλέπει την εκτέλεση της στέρησης του δικαιώματος οδήγησης εντός της επικράτειάς του, κατόπιν παράβασης διαπραχθείσης στο έδαφός του, η οποία μπορεί να συνεπάγεται έλλειψη ικανότητας του ατόμου να ενεργεί ως συνοδός σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την ταυτοποίηση των συνοδών που αναφέρονται στην παράγραφο 3, ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με το παρόν άρθρο. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των πιθανών συνοδών όσον αφορά έναν ορισμένο συνοδευόμενο οδηγό. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν στην επικράτειά τους πρόσθετους όρους τους οποίους πρέπει να πληροί το πρόσωπο που συνοδεύει τον κάτοχο άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από αυτά. Οι εν λόγω όροι είναι αναλογικοί και κατάλληλοι για την επίτευξη των στόχων του συστήματος οδήγησης με συνοδό. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τους εν λόγω πρόσθετους όρους. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις πληροφορίες σχετικά με τους εν λόγω πρόσθετους όρους.

Όσον αφορά τα πρόσωπα που συνοδεύουν κάτοχο άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, C1E ή C1, οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο μπορούν να περιλαμβάνουν ιδίως την απαίτηση ο συνοδός:

α) να έχει πραγματοποιήσει τη σχετική επιμόρφωση και να διαθέτει την κατάρτιση που παρέχονται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561· ή

β) να έχει παρακολουθήσει ειδικό κύκλο κατάρτισης τουλάχιστον 7 ωρών, ο οποίος μπορεί να αυξηθεί σε 14 ώρες, για να αποκτήσει τις απαιτούμενες επαγγελματικές και παιδαγωγικές δεξιότητες, στο πλαίσιο της περιοδικής κατάρτισης ΠΕΙ.

5. Το σύστημα οδήγησης με συνοδό δεν περιορίζει την υπάρχουσα δυνατότητα που έχουν τα κράτη μέλη να μειώσουν το κατώτατο όριο ηλικίας για τους αιτούντες άδεια οδήγησης κατηγορίας B, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, ή να εφαρμόσουν σχετικές προϋποθέσεις σε εθνικό επίπεδο.

6. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν πρόσθετους όρους για την έκδοση άδειας οδήγησης που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος E, σε αιτούντες που δεν έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί αυτές τις πληροφορίες.

Άρθρο 18

Δοκιμαστική περίοδος

1. Ο κάτοχος άδειας οδήγησης που εκδίδεται μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της εξέτασης οδήγησης που απαιτείται βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 1 στοιχείο α) θεωρείται «αρχάριος οδηγός» και υπόκειται σε δοκιμαστική περίοδο. Η διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου καθορίζεται από το κράτος μέλος που εκδίδει την άδεια οδήγησης και δεν είναι μικρότερη των δύο ετών.

Εάν ο αρχάριος οδηγός έχει ήδη έγκυρη άδεια οδήγησης για άλλη κατηγορία οχημάτων, η δοκιμαστική περίοδος περιλαμβάνει καταρχήν μόνον ό,τι απομένει από τη δοκιμαστική περίοδο για την υπάρχουσα άδεια οδήγησης. Ωστόσο, όσον αφορά αρχάριους οδηγούς που διαθέτουν μόνον άδεια οδήγησης κατηγορίας AM, η απόκτηση άδειας νέας κατηγορίας συνεπάγεται σε κάθε περίπτωση νέα δοκιμαστική περίοδο. Τα κράτη μέλη δύνανται, όσον αφορά άδειες οδήγησης κατηγοριών άλλων από την AM που εκδίδουν, να απαιτούν πρόσθετη ή συμπληρωματική δοκιμαστική περίοδο, ιδίως προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι διαφορετικοί κίνδυνοι και οι απαιτούμενες δεξιότητες που συνδέονται με τη νέα κατηγορία άδειας οδήγησης.

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν πιο αυστηρούς κανόνες ή κυρώσεις, ή και τα δύο, για αρχάριους οδηγούς που οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ από τους κανόνες ή τις κυρώσεις για μη αρχάριους οδηγούς και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Όταν τα κράτη μέλη αποφασίζουν να θεσπίσουν κυρώσεις, αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα με σκοπό τη μείωση:

α) της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών στους αρχάριους οδηγούς·

β) της μη συμμόρφωσης με τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη μεταφορά της οδηγίας 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([20]) σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα.

([20]) Οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να εισάγουν στο εθνικό τους δίκαιο διατάξεις μηδενικής ανοχής που απαγορεύουν την κατανάλωση αλκοόλ ή ναρκωτικών για όλους τους οδηγούς πριν από την οδήγηση. Όταν τα κράτη μέλη εισάγουν τέτοιες διατάξεις μηδενικής ανοχής στο εθνικό τους δίκαιο, λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να ευθυγραμμιστεί η εθνική νομοθεσία τους με τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει της παραγράφου 2.

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

5. Εάν αρμόδια αρχή του κράτους μέλους συνήθους διαμονής αποφασίσει να παρατείνει τη δοκιμαστική περίοδο για οδηγό λόγω οποιασδήποτε παράνομης συμπεριφοράς του εν λόγω προσώπου, διασφαλίζει ότι η νέα δοκιμαστική περίοδος αναγράφεται στην άδεια οδήγησης.

6. Τα κράτη μέλη αναγράφουν στις άδειες οδήγησης που εκδίδονται κατά τη διάρκεια δοκιμαστικής περιόδου τον σχετικό ενωσιακό κωδικό που καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε.

Άρθρο 19

Εξεταστές

1. Οι εξεταστές οδήγησης πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

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 περιοδικής κατάρτισης που παρατίθενται στο εν λόγω παράρτημα.

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 25, για την τροποποίηση του παραρτήματος IV, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 20

Συνήθης διαμονή

1. Ως τόπος «συνήθους διαμονής» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες εντός των τελευταίων 365 ημερών, 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 το εν λόγω άτομο.

Εντούτοις, ως τόπος συνήθους διαμονής ενός ατόμου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο διαφορετικό από εκείνο των προσωπικών δεσμών του εν λόγω ατόμου και το οποίο, εξαιτίας του γεγονότος αυτού, υποχρεούται να διαμένει εναλλάξ σε διαφορετικούς τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ο τόπος στον οποίο βρίσκονται οι προσωπικοί δεσμοί του εν λόγω ατόμου, υπό τον όρον ότι το άτομο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Το άτομο αυτό δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί με τον όρο τούτο, εάν ζει σε κράτος μέλος με σκοπό την εκτέλεση καθήκοντος ορισμένης διάρκειας. Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σε σχολείο δεν συνεπάγεται μεταφορά της συνήθους διαμονής.

2. Για τους σκοπούς του άρθρου 10 παράγραφος 3 στοιχείο β) και του άρθρου 13 παράγραφος 4, ο τόπος συνήθους διαμονής του προσωπικού των διπλωματικών υπηρεσιών της Ένωσης, δηλαδή των υπαλλήλων των αρμόδιων υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου και της Επιτροπής, καθώς και του αποσπασμένου προσωπικού των διπλωματικών υπηρεσιών των κρατών μελών και κάθε άλλου υπαλλήλου ή αντισυμβαλλομένου που εργάζεται για τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης στον τομέα της εξωτερικής εκπροσώπησης και οι οποίοι, προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελούν τα συμβατικά καθήκοντά τους, έχουν ζήσει τουλάχιστον 181 ημέρες εντός των τελευταίων 365 ημερών εκτός της Ένωσης, ή του διαπιστευμένου σε τρίτες χώρες προσωπικού των διπλωματικών υπηρεσιών των κρατών μελών της ή των μελών των οικογενειών τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους, θεωρείται ότι βρίσκεται στην επικράτεια του κράτους μέλους ή των κρατών μελών έκδοσης των αδειών οδήγησης που ανανεώνονται ή αντικαθίστανται.

3. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εάν ο κάτοχος άδειας οδήγησης δεν μπορεί να αποδείξει την εγκατάσταση της συνήθους διαμονής του σε συγκεκριμένο κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο κάτοχος δύναται να ανανεώσει ή να αντικαταστήσει την άδεια οδήγησής του στο κράτος μέλος έκδοσης.

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και για τον ειδικό σκοπό της πρώτης έκδοσης άδειας οδήγησης κατηγορίας Β, αιτών του οποίου το κράτος μέλος συνήθους διαμονής είναι διαφορετικό από το κράτος μέλος ιθαγένειας του εν λόγω αιτούντος δύναται να ζητήσει την έκδοση της άδειας οδήγησής του από το τελευταίο, εάν τούτο δεν είναι δυνατό στο κράτος μέλος συνήθους διαμονής είτε όσον αφορά θεωρητική εξέταση είτε πρακτική εξέταση, ή σε καμία από αυτές, σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους ιθαγένειας του αιτούντος που είναι επίσης επίσημη γλώσσα της Ένωσης, ή με διερμηνέα.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1724, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή παρέχουν στους χρήστες πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τις γλώσσες για τις οποίες παρέχεται μετάφραση ή διερμηνεία για θεωρητικές εξετάσεις και πρακτικές εξετάσεις σε κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 21

Ισοδυναμίες μεταξύ μη ενωσιακών τυποποιημένων αδειών οδήγησης

1. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις ισοδυναμίες που καθορίζονται με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής ([21]) μεταξύ των δικαιωμάτων που χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 και των κατηγοριών που ορίζονται στο άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας.

2. Τυχόν δικαιώματα οδήγησης που χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρούνται ούτε προσδιορίζονται επ' ουδενί από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 22

Αμοιβαία συνδρομή και ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδώσει, ανταλλάξει, αντικαταστήσει, ανανεώσει, περιορίσει, αναστείλει, αποσύρει, ακυρώσει ή ανακαλέσει και σχετικά με τη στέρηση του δικαιώματος οδήγησης που έχουν επιβάλει ή που, κατά περίπτωση, σκοπεύουν να επιβάλουν, και διαβουλεύονται μεταξύ τους όταν υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι ο αιτών άδεια οδήγησης έχει υποστεί στέρηση του δικαιώματος δικαίωμα οδήγησης σε άλλο κράτος μέλος. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης για την ανταλλαγή πληροφοριών.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης προς ανταλλαγή πληροφοριών για τους ακόλουθους σκοπούς:

α) για να μπορούν οι αρχές τους να επαληθεύουν την ισχύ και τη γνησιότητα μιας άδειας οδήγησης, ιδίως κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων, ερευνών ή στο πλαίσιο μέτρων κατά της πλαστογράφησης·

β) για να διευκολύνουν τις έρευνες σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413·

γ) για την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 και για την επαλήθευση της ισχύος και της γνησιότητας μιας άδειας οδήγησης κατά την επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([22]) ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([23]).

3. Η πρόσβαση στο ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης είναι ασφαλής. Το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης επιτρέπει τόσο τη σύγχρονη, δηλ. σε πραγματικό χρόνο, όσο και την ασύγχρονη ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς και την αποστολή και λήψη ασφαλών μηνυμάτων, ειδοποιήσεων και συνημμένων αρχείων.

([21]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) 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 στον τομέα 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μέσω του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης είναι επικαιροποιημένες.

Τα κράτη μέλη χορηγούν πρόσβαση στο ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης μόνο στις αρχές που είναι αρμόδιες για τους σκοπούς που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

4. Τα κράτη μέλη παρέχουν επίσης αμοιβαία συνδρομή για την υλοποίηση των ψηφιακών αδειών οδήγησης, ιδίως για να εξασφαλίσουν απρόσκοπτη διαλειτουργικότητα μεταξύ των εφαρμογών και των χαρακτηριστικών επαλήθευσης που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Γ.

5. Η Επιτροπή εκδίδει έως τις 6 Ιουνίου 2026 εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινού συνόλου κανόνων που θα διέπουν τη λειτουργία του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερών επιχειρησιακών, διεπαφικών και τεχνικών απαιτήσεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 26 παράγραφος 2.

6. Τα κράτη μέλη δύνανται να συνεργάζονται για την επιβολή οποιασδήποτε ακύρωσης, απόσυρσης, αναστολή ή οποιουδήποτε περιορισμού, του δικαιώματος οδήγησης ή άδειας οδήγησης, ή της αναγνώρισης της ισχύος της άδειας οδήγησης, ιδίως όταν τα σχετικά μέτρα περιορίζονται σε ορισμένες κατηγορίες αδειών οδήγησης ή στην επικράτεια ορισμένων κρατών μελών, ιδίως με την αναγραφή μνείας στις άδειες οδήγησης που έχουν εκδώσει.

Άρθρο 23

Υποβολή στοιχείων από τα κράτη μέλη

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, αποσύρθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα δεδομένα παρέχονται χωριστά για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης και τις έντυπες άδειες οδήγησης.

2. Έως τις 26 Νοεμβρίου 2029, και στη συνέχεια ανά πενταετία, τα κράτη μέλη, διευκολύνοντας την εκπόνηση της έκθεσης της Επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 24, παρέχουν στην Επιτροπή στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα στα οποία σημειώνεται τραυματισμός ή θάνατος ατόμου και στα οποία εμπλέκονται οδηγοί που ασκούν επαγγελματική δραστηριότητα, ιδίως οδηγοί ηλικίας 17 ετών που συμμετέχουν στο πλαίσιο του συστήματος οδήγησης με συνοδό που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να ανταλλάσσουν περιοδικά με την Επιτροπή δεδομένα σχετικά με την εθνική νομοθεσία που αφορά τον χειρισμό μη οδικών κινητών μηχανημάτων και συναφή ζητήματα οδικής ασφάλειας, και να παρέχουν πληροφορίες όταν παρατηρούνται ανησυχίες σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων.

Άρθρο 24

Επανεξέταση και υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή

1. Έως τις 26 Νοεμβρίου 2030, και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Στο πλαίσιο της έκθεσης, η Επιτροπή αξιολογεί:

α) τον αντίκτυπο της οδηγίας στην οδική ασφάλεια, και ειδικότερα:

i) αν προκύπτουν τυχόν επιπτώσεις από την έγκριση ισοδυναμιών σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχεία ι) και ια)·

ii) αν προκύπτουν τυχόν επιπτώσεις από την έγκριση ισοδυναμιών σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4·

β) τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στην έλλειψη οδηγών από την εφαρμογή του συστήματος οδήγησης με συνοδό για τις κατηγορίες επαγγελματικών αδειών οδήγησης, με βάση τις εκθέσεις που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 2.

Η έκθεση συνοδεύεται, εάν ενδείκνυται, από νομοθετική πρόταση.

2. Στο πλαίσιο της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή αξιολογεί τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις που αφορούν τα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και επηρεάζουν τη μάζα των εν λόγω οχημάτων. Προς τούτο, η Επιτροπή χρησιμοποιεί πληροφορίες που συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([24]) σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες από τους κατασκευαστές οχημάτων σχετικά με τον πιθανό αντίκτυπο αυτών των νέων τεχνολογικών εξελίξεων στη μάζα των οχημάτων, προς επίρρωση της αξιολόγησής της.

Οι κατασκευαστές οχημάτων υποχρεούνται να χορηγήσουν τα δεδομένα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό δίκαιο.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, έως τις 26 Νοεμβρίου 2026 ή αμέσως μετά την έκδοση της πρώτης από τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσο είναι σκόπιμη η επίσπευση της ημερομηνίας που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 4 και υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα πορίσματά της. Τα κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν στην Επιτροπή πληροφορίες που κρίνουν χρήσιμες για την εν λόγω αξιολόγηση και η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις πληροφορίες αυτές.

Η έκθεση συνοδεύεται, εάν ενδείκνυται, από νομοθετική πρόταση.

Άρθρο 25

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 8, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφος 6 και στο άρθρο 19 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 25η Νοεμβρίου 2025. 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 προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 8, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφος 6 και στο άρθρο 19 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 8, το άρθρο 5 παράγραφος 6, το άρθρο 8 παράγραφος 2, το άρθρο 10 παράγραφος 6 ή το άρθρο 19 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

([24]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Άρθρο 26

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για τις άδειες οδήγησης που συστάθηκε με την οδηγία 97/26/ΕΚ του Συμβουλίου ([25]) («επιτροπή»). Η επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η γνώμη της επιτροπής πρέπει να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η εν λόγω διαδικασία περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εάν, εντός της προθεσμίας για την έκδοση γνώμης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 27

Τροποποιήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561

Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) από ηλικίας 17 ετών, όχημα της κατηγορίας άδειας οδήγησης C1, C1E ή C, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι ΠΕΙ όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 για την κατηγορία C ή όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 για τις κατηγορίες C1 και C1E και μόνον υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 17 παράγραφοι 2 και 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2025/2205 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

(*) Οδηγία (ΕΕ) 2025/2205 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2025, για τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Οι οδηγοί οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών μπορούν να οδηγούν από ηλικίας 21 ετών όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D και D + E, ή όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D1 και D1 + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 ή 2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής οδήγηση, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν σύστημα παρακολούθησης για οδηγούς ηλικίας μικρότερης των 23 ετών που είναι κάτοχοι ΠΕΙ όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2. Εάν τα κράτη μέλη απαιτούν από τους εν λόγω οδηγούς να παρακολουθούν μαθήματα περιοδικής κατάρτισης σε θέματα σχετικά με την οδική ασφάλεια πριν συμπληρώσουν το 23ο έτος της ηλικίας τους, προκειμένου να εδραιώσουν και να επιβεβαιώσουν την ικανότητά τους στα εν λόγω θέματα, η εν λόγω παρακολούθηση συνυπολογίζεται στην απαίτηση παρακολούθησης 35 ωρών μαθημάτων περιοδικής κατάρτισης ανά πενταετία.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει 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 ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει στους οδηγούς οχημάτων κατηγοριών άδειας οδήγησης D και D + E να οδηγούν στο έδαφός του τα οχήματα αυτά από ηλικίας 20 ετών, υπό τον όρο ότι ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1. Το όριο αυτό μπορεί να τεθεί πιο χαμηλά, στην ηλικία των 18 ετών, για την οδήγηση τέτοιων οχημάτων χωρίς επιβάτες ή για τη μεταφορά επιβατών σε τακτικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.».

([25]) Οδηγία 97/26/ΕΚ του Συμβουλίου, της 2ας Ιουνίου 1997, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ σχετικά με την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 150 της 7.6.1997, σ. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Άρθρο 28

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724

Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) στη δεύτερη στήλη, στη σειρά «Μετακίνηση», προστίθεται το ακόλουθο κελί: «Απόκτηση και ανανέωση άδειας οδήγησης»·

β) στην τρίτη στήλη, στη σειρά «Μετακίνηση», προστίθεται το ακόλουθο κελί: «Έκδοση, ανταλλαγή και αντικατάσταση αδειών οδήγησης της Ένωσης».

Άρθρο 29

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, έως τις 26 Νοεμβρίου 2028, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή αμέσως.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις 26 Νοεμβρίου 2029.

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

2. Έως τις 26 Νοεμβρίου 2027, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχεία ι) και ια). Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή αμέσως.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις 26 Νοεμβρίου 2027.

3. Έως τις 26 Νοεμβρίου 2028, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με το άρθρο 17. Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή αμέσως.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις 26 Νοεμβρίου 2028.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 30

Κατάργηση

1. Η οδηγία 2006/126/ΕΚ καταργείται από τις 26 Νοεμβρίου 2029, εκτός από το άρθρο 6 παράγραφος 4 στοιχείο γ) αυτής, το οποίο καταργείται από τις 26 Νοεμβρίου 2027.

Παραπομπές που γίνονται στην οδηγία 2006/126/ΕΚ νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VII της παρούσας οδηγίας.

2. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 καταργείται από τις 26 Νοεμβρίου 2029.

Παραπομπές που γίνονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 383/2012 νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VII.

Άρθρο 31

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 32

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 22 Οκτωβρίου 2025.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Η Πρόεδρος*
R. METSOLA	M. BJERRE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

ΜΕΡΟΣ Α1: **Γενικές προδιάγραφες για την έντυπη/υλική άδεια οδήγησης**

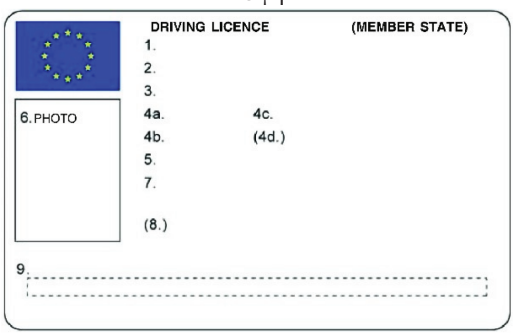
1) Τα χαρακτηριστικά της έντυπης κάρτας άδειας οδήγησης του υποδείγματος της Ένωσης είναι σύμφωνα με το πρότυπο ISO 7810/IEC.

Η κάρτα κατασκευάζεται από πολυανθρακικό.

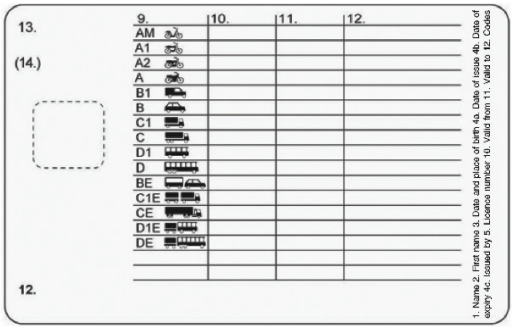
Οι μέθοδοι επαλήθευσης των χαρακτηριστικών των καρτών άδειας οδήγησης οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη συμμόρφωσή τους προς τα διεθνή πρότυπα συμμορφώνονται με το πρότυπο ISO/IEC 10373.

2) Η κάρτα άδειας οδήγησης έχει δύο όψεις και συμμορφώνεται προς το υπόδειγμα της εικόνας 1.

Όψη 1



Όψη 2



Εικόνα 1: Υπόδειγμα άδειας οδήγησης της Ένωσης

Εικόνα 1: κείμενο

1. Επώνυμο 2. Όνομα 3. Ημερομηνία και τόπος γεννήσεως 4a. Ημερομηνία έκδοσης 4b. Ημερομηνία λήξης ισχύος 4c. Εκδίδουσα αρχή 5. Αριθμός άδειας 10. Ισχύει από 11. Ισχύει έως 12. Κωδικοί

3) Στην κάρτα άδειας οδήγησης αναγράφονται οι ακόλουθες πληροφορίες που προβλέπονται στο μέρος Δ:

Στην όψη 1 αναγράφονται:

α) η ένδειξη «άδεια οδήγησης» τυπωμένη με κεφαλαία στη γλώσσα ή τις γλώσσες του εκδίδοντος την άδεια οδήγησης κράτους μέλους·

β) (προαιρετικά) το όνομα του κράτους μέλους έκδοσης·

γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους έκδοσης, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια, όπως προβλέπεται στο μέρος Δ σημείο 1·

δ) πληροφορίες που αφορούν την άδεια οδήγησης που εκδίδεται (πεδία 1 έως 9), όπως προβλέπεται στο μέρος Δ σημείο 3·

ε) η ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στη γλώσσα ή τις γλώσσες του κράτους μέλους έκδοσης και η ένδειξη «άδεια οδήγησης» στις άλλες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε ροζ χρώμα, ώστε να αποτελεί το φόντο της άδειας οδήγησης, όπως προβλέπεται στο μέρος Δ σημείο 2.

Στην όψη 2 αναγράφονται:

στ) πληροφορίες που αφορούν τις κατηγορίες της άδειας οδήγησης που εκδίδεται (πεδία 9 έως 12), όπως προβλέπεται στο μέρος Δ σημείο 4·

ζ) πληροφορίες που αφορούν τη διαχείριση της άδειας οδήγησης (πεδία 13 έως 14), όπως προβλέπεται στο μέρος Δ σημείο 5·

η) επεξήγηση των κάτωθι αριθμημένων πεδίων τα οποία περιλαμβάνονται στις όψεις 1 και 2 της άδειας οδήγησης: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 και 12.

Εάν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να εισάγει τα στοιχεία αυτά σε εθνική γλώσσα, μη συμπεριλαμβανόμενη μεταξύ των ακόλουθων γλωσσών: αγγλική, βουλγαρική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, εσθονική, ιρλανδική, ισπανική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, μαλτέζικη, ολλανδική, ουγγρική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, σουηδική, τσεχική ή φινλανδική, συντάσσει δίγλωσσο κείμενο άδειας οδήγησης, στο οποίο χρησιμοποιείται μία από τις ανωτέρω γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

Προβλέπεται ειδικός χώρος στην άδεια οδήγησης, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ενδεχόμενης εισαγωγής μικροεπεξεργαστή ή παρόμοιας διάταξης ΤΠ, ή ενδεχόμενης τύπωσης κωδικού QR.

Τα χρώματα αναφοράς έχουν ως εξής:

i) μπλε: Pantone Reflex Blue·

ii) κίτρινο: Pantone Yellow.

4) Ειδικές διατάξεις

α) Όταν ο κάτοχος άδειας οδήγησης την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με το παρόν παράρτημα έχει συνήθη τόπο διαμονής σε άλλο κράτος μέλος, το τελευταίο κράτος μέλος μπορεί να εισάγει στην άδεια οδήγησης τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη διαχείρισή της, υπό την προϋπόθεση ότι εισάγει επίσης τα στοιχεία αυτού του είδους στις λοιπές άδειες οδήγησης που εκδίδει και ότι υπάρχει αρκετός χώρος για τον σκοπό αυτόν.

β) Τα κράτη μέλη μπορούν να προσθέτουν χρώματα ή σημάνσεις, όπως ραβδοκωδικούς ή εθνικά σύμβολα, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Στο πλαίσιο της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης, οι ραβδοκωδικοί δεν περιέχουν άλλες πληροφορίες πέραν εκείνων που μπορούν ήδη να διαβαστούν πάνω στην άδεια οδήγησης ή είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης της άδειας οδήγησης.

γ) Οι πληροφορίες που αναγράφονται στην κάρτα άδειας οδήγησης είναι ευανάγνωστες με γυμνό μάτι σε άτομο μέσης οπτικής οξύτητας, και για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται χαρακτήρες ελάχιστου μεγέθους 5 για τα πεδία 9 έως 12 στην όψη 2.

ΜΕΡΟΣ Α2: **Προδιαγραφές κατά της πλαστογράφησης της έντυπης άδειας οδήγησης**

1) Οι κίνδυνοι κατά της υλικής ασφάλειας των αδειών οδήγησης περιλαμβάνουν:

α) την κατασκευή πλαστών καρτών, ήτοι τη δημιουργία νέου αντικειμένου με μεγάλη ομοιότητα προς το γνήσιο έγγραφο, είτε με κατασκευή εξ υπαρχής είτε με την αντιγραφή γνήσιου εγγράφου·

β) την υλική αλλοίωση, ήτοι την αλλαγή μιας ιδιότητας ενός πρωτότυπου εγγράφου, π.χ. με μετατροπή ορισμένων δεδομένων που αναγράφονται στο έγγραφο.

2) Το σύστημα προστασίας έναντι της πλαστογράφησης συνιστά αναπόσπαστο μέρος κάθε στοιχείου του συνολικού συστήματος αδειών, συμπεριλαμβανομένης της διαδικασίας υποβολής αίτησης, της ασφαλούς διαβίβασης δεδομένων, του υλικού του κυρίως σώματος της κάρτας, της τεχνικής κατασκευής, μιας ελάχιστης δέσμης διαφόρων χαρακτηριστικών ασφαλείας και της διαδικασίας εξατομίκευσης.

3) Το υλικό που χρησιμοποιείται για τις άδειες οδήγησης ασφαλίζεται κατά της πλαστογράφησης με τη χρησιμοποίηση των εξής τεχνικών (υποχρεωτικά χαρακτηριστικά ασφαλείας):

α) το κυρίως σώμα των καρτών δεν αντιδρά σε υπεριώδη φωτισμό·

β) σχέδιο ασφαλείας του φόντου, προορισμένο να είναι ανθεκτικό στην παραποίηση με σάρωση, εκτύπωση ή αντιγραφή, και για το οποίο χρησιμοποιείται η εκτύπωση με ιριδισμό με πολύχρωμες μελάνες ασφαλείας και με θετική και αρνητική εκτύπωση των συμπλέκτων κυματοειδών γραμμών. Το σχέδιο δεν συντίθεται από τα βασικά χρώματα (κυανό, ματζέντα, κίτρινο ή μαύρο), περιέχει περίπλοκες γραφικές παραστάσεις σε δύο τουλάχιστον ειδικούς χρωματισμούς και περιλαμβάνει μικροσκοπική γραφή·

γ) μεταβλητά οπτικά στοιχεία που παρέχουν επαρκή προστασία κατά της αντιγραφής και αλλοίωσης της φωτογραφίας·

δ) εγχάραξη μέσω λέιζερ·

ε) στο πεδίο της φωτογραφίας, το σχέδιο ασφαλείας του φόντου και η φωτογραφία αλληλεπικαλύπτονται τουλάχιστον στο περιθώριο της φωτογραφίας (φθίνον σχέδιο).

4) Επιπλέον, το υλικό που χρησιμοποιείται για τις άδειες οδήγησης πρέπει να ασφαλίζεται κατά της πλαστογράφησης με τη χρησιμοποίηση τριών τουλάχιστον από τις κάτωθι τεχνικές (πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας):

α) μελάνες μεταβλητών χρωμάτων*·

β) θερμοχρωματική μελάνη*·

γ) ειδικά ολογραφήματα*·

δ) μεταβλητές παραστάσεις λέιζερ*·

ε) μελάνη με υπεριώδη φθορισμό, ορατή και διαφανή·

στ) ιριδίζουσα εκτύπωση·

ζ) ψηφιακή υδατοσήμανση στο φόντο·

η) υπέρυθρα ή φωσφορίζοντα χρωστικά·

θ) απτικά χαρακτηριστικά, σύμβολα ή σχέδια*.

Κατά το δυνατόν, προτιμώνται οι τεχνικές που επισημαίνονται με αστερίσκο, διότι δίνουν στους υπαλλήλους επιβολής του νόμου τη δυνατότητα να ελέγχουν την εγκυρότητα της κάρτας χωρίς ειδικά μέσα. Τα κράτη μέλη δύνανται να εισάγουν χαρακτηριστικά ασφαλείας διαφορετικά από εκείνα που απαριθμούνται στο παρόν σημείο.

ΜΕΡΟΣ Β: **Προδιαγραφές για τους μικροεπεξεργαστές που περιλαμβάνονται στις έντυπες άδειες οδήγησης**

1) Ο μικροεπεξεργαστής και τα δεδομένα που περιέχονται στον μικροεπεξεργαστή, συμπεριλαμβανομένων πρόσθετων πληροφοριών προβλεπόμενων από την εθνική νομοθεσία που διέπει τις άδειες οδήγησης, συμμορφώνονται με το μέρος Β1.

2) Ο κατάλογος των εφαρμοστέων προτύπων για τις άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή ορίζεται στο μέρος Β2.

3) Οι άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή υπόκεινται σε διαδικασία έγκρισης τύπου της Ένωσης σύμφωνα με το μέρος Β3.

4) Εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές διατάξεις της έγκρισης τύπου της Ένωσης όσον αφορά την άδεια οδήγησης η οποία περιλαμβάνει μικροεπεξεργαστή, σύμφωνα με τα σημεία 1, 2 και 3, τα κράτη μέλη χορηγούν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της Ένωσης στον κατασκευαστή ή τον εκπρόσωπό του.

5) Όπου είναι αναγκαίο, ιδίως για να διασφαλιστεί ότι τηρείται το παρόν μέρος, τα κράτη μέλη δύνανται να αποσύρουν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της Ένωσης που έχουν εκδώσει.

6) Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου της Ένωσης και η κοινοποίηση της απόσυρσής τους συμμορφώνονται με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο μέρος Β4.

7) Η Επιτροπή ενημερώνεται για όλα τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου της Ένωσης που εκδίδονται ή αποσύρονται. Σε περίπτωση απόσυρσης, το κράτος μέλος που αποσύρει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της Ένωσης παρέχει λεπτομερή αιτιολόγηση.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη για κάθε απόσυρση έγκρισης τύπου της Ένωσης.

8) Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου της Ένωσης που εκδίδουν.

9) Εφόσον κράτος μέλος διαπιστώσει ότι σημαντικός αριθμός αδειών οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή εντοπίζονται επανειλημμένα να μην συμμορφώνονται με το παρόν μέρος του παρόντος παραρτήματος, το εν λόγω κράτος μέλος κοινοποιεί το γεγονός αυτό στην Επιτροπή. Αναφέρει τον σχετικό αριθμό του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου της Ένωσης που συνδέεται με τις εν λόγω άδειες οδήγησης, καθώς και περιγραφή της μη συμμόρφωσης. Η Επιτροπή ενημερώνει, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τα γεγονότα που της κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν σημείο.

10) Το κράτος μέλος έκδοσης των αδειών οδήγησης που αναφέρονται στο σημείο 9 διερευνά το πρόβλημα χωρίς καθυστέρηση και λαμβάνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της απόσυρσης του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου της Ένωσης.

ΜΕΡΟΣ Β1: **Γενικές απαιτήσεις για άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή**

Οι περιγραφόμενες στο παρόν παράρτημα γενικές απαιτήσεις για άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή βασίζονται σε διεθνή πρότυπα, ιδίως στα πρότυπα της σειράς ISO/IEC 18013. Πρόκειται για:

α) τις προδιαγραφές για τον μικροεπεξεργαστή και τη λογική δομή δεδομένων του·

β) τις προδιαγραφές για εναρμονισμένα δεδομένα και τυχόν πρόσθετα δεδομένα προς αποθήκευση·

γ) τις προδιαγραφές που αφορούν μηχανισμούς προστασίας δεδομένων για τα αποθηκευμένα στον μικροεπεξεργαστή δεδομένα.

Τίτλος 1

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Συντομογραφία	Σημασία
AID	Application Identifier (αναγνωριστικό εφαρμογής)
BAP	Basic Access Protection (βασική προστασία πρόσβασης)
DG	Data Group (ομάδα δεδομένων)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (επίπεδο διασφάλισης της αξιολόγησης 4+)
EF	Elementary File (βασικό αρχείο)
EFID	Elementary File Identifier (αναγνωριστικό βασικού αρχείου)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents (μηχαναγνώσιμα ταξιδιωτικά έγγραφα)
ICC	Integrated Circuit Card (κάρτα ολοκληρωμένου κυκλώματος)
ISO	International Organisation for Standardisation (Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης)
LDS	Logical Data Structure (λογική δομή δεδομένων)
PICC	Proximity Integrated Circuit Card (ανεπαφική κάρτα ολοκληρωμένου κυκλώματος)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (επέκταση αναγνωριστικού ιδιοταγούς εφαρμογής)
RID	Registered Application Identifier (καταχωρισμένο αναγνωριστικό εφαρμογής)
SOd	Document Security Object (αντικείμενο ασφάλειας εγγράφου)

Τίτλος 2

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΜΕΝΑ ΣΤΟΝ ΜΙΚΡΟΕΠΕΞΕΡΓΑΣΤΗ

1) Εναρμονισμένα υποχρεωτικά και προαιρετικά δεδομένα άδειας οδήγησης

Ο μικροεπεξεργαστής αποθηκεύει τα εναρμονισμένα δεδομένα της άδειας οδήγησης που καθορίζονται στο μέρος Δ. Εάν κράτος μέλος αποφασίσει να συμπεριλάβει στην άδεια οδήγησης στοιχεία δεδομένων τα οποία έχουν χαρακτηριστεί προαιρετικά στο μέρος Δ, τα εν λόγω στοιχεία αποθηκεύονται και στον μικροεπεξεργαστή.

2) Πρόσθετα δεδομένα

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποθηκεύουν στον μικροεπεξεργαστή πρόσθετα δεδομένα, όπως προβλέπεται στην οικεία εθνική νομοθεσία που διέπει τις άδειες οδήγησης. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Τίτλος 3

ΜΙΚΡΟΕΠΕΞΕΡΓΑΣΤΗΣ

1) Τύπος υποστρώματος αποθήκευσης

Το υπόστρωμα αποθήκευσης για δεδομένα άδειας οδήγησης είναι μικροεπεξεργαστής με διεπαφή επαφής, ανεπαφική ή συνδυασμένη (διττή) επαφής και ανεπαφική, όπως ορίζεται στο μέρος Β2 γραμμή 1.

2) Εφαρμογές

Το σύνολο των δεδομένων σε έναν μικροεπεξεργαστή αποθηκεύεται σε ηλεκτρονικές εφαρμογές. Όλες οι εφαρμογές στον μικροεπεξεργαστή ταυτοποιούνται με μοναδικό κωδικό, καλούμενο αναγνωριστικό εφαρμογής (AID), όπως ορίζεται στο μέρος Β2 γραμμή 2.

α) Εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης

Υποχρεωτικά και προαιρετικά δεδομένα αδειών οδήγησης, τα οποία αναφέρονται στο μέρος Δ, αποθηκεύονται στην εξειδικευμένη εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης. Το AID για την εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης είναι:

«A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31»,

και αποτελείται από αμφότερα τα εξής:

— το καταχωρισμένο αναγνωριστικό εφαρμογής (RID) για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή: «A0 00 00 04 56»·

— την επέκταση αναγνωριστικού ιδιοταγούς εφαρμογής (PIX) για την εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης: «45 44 4C 2D 30 31» (EDL-01).

Τα δεδομένα ομαδοποιούνται σε ομάδες δεδομένων (DG) ως μέρος μιας λογικής δομής δεδομένων (LDS).

Οι DG αποθηκεύονται ως βασικά αρχεία (EF) στην εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης και προστατεύονται σύμφωνα με το μέρος Β2 γραμμή 3.

β) Άλλες εφαρμογές

Τυχόν πρόσθετα δεδομένα αποθηκεύονται σε μία ή περισσότερες εξειδικευμένες εφαρμογές που είναι ξεχωριστές από την εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης. Κάθε τέτοια εφαρμογή ταυτοποιείται με μοναδικό AID.

Τίτλος 4

ΛΟΓΙΚΗ ΔΟΜΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΜΙΚΡΟΕΠΕΞΕΡΓΑΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1) Λογική δομή δεδομένων

Τα δεδομένα της άδειας οδήγησης αποθηκεύονται στον μικροεπεξεργαστή, σε λογική δομή δεδομένων (LDS), όπως ορίζεται στο μέρος Β2 γραμμή 4. Στο παρόν σημείο προσδιορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις για υποχρεωτικές και πρόσθετες DG.

Κάθε DG αποθηκεύεται σε ένα EF. Τα EF που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης ταυτοποιούνται με αναγνωριστικά βασικού αρχείου (EFID) και σύντομα EFID, όπως ορίζεται στο μέρος Β2 γραμμή 5.

2) Υποχρεωτικές ομάδες δεδομένων

Τα υποχρεωτικά και προαιρετικά στοιχεία δεδομένων αποθηκεύονται στις ακόλουθες DG:

DG 1: όλα τα υποχρεωτικά και προαιρετικά στοιχεία δεδομένων όπως αναγράφονται στο έγγραφο, εκτός από την απεικόνιση του προσώπου και της υπογραφής του κατόχου της άδειας οδήγησης·

DG 5: απεικόνιση της υπογραφής του κατόχου της άδειας οδήγησης·

DG 6: απεικόνιση του προσώπου του κατόχου της άδειας οδήγησης.

Τα δεδομένα της DG 1 διαρθρώνονται όπως ορίζεται στο σημείο 6 του παρόντος μέρους και όπως ορίζεται στο μέρος Β2 γραμμή 6. Δεδομένα που περιέχονται στην DG 5 και στην DG 6 αποθηκεύονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του μέρους Β2 γραμμή 7.

3) Πρόσθετες ομάδες δεδομένων

Τυχόν πρόσθετα στοιχεία δεδομένων, τα οποία προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο των κρατών μελών που διέπει τις άδειες οδήγησης, αποθηκεύονται στις ακόλουθες DG:

DG 2: στοιχεία του κατόχου της άδειας οδήγησης, εκτός βιομετρικών δεδομένων·

DG 3: στοιχεία της εκδίδουσας αρχής·

DG 4: απεικόνιση σε πορτρέτο·

DG 7: βιομετρικά δεδομένα των δακτυλικών αποτυπωμάτων του κατόχου της άδειας οδήγησης·

DG 11 άλλα στοιχεία, όπως το πλήρες όνομα του κατόχου της άδειας οδήγησης στο εθνικό αλφάβητο.

Δεδομένα που περιέχονται σε αυτές τις DG αποθηκεύονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του μέρους Β2 γραμμή 8.

Τίτλος 5

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Για την επικύρωση της γνησιότητας και της ακεραιότητας του μικροεπεξεργαστή και των δεδομένων που περιέχονται σε αυτόν, καθώς και για τον περιορισμό της πρόσβασης σε δεδομένα της άδειας οδήγησης, χρησιμοποιούνται κατάλληλοι μηχανισμοί.

Τα δεδομένα στον μικροεπεξεργαστή προστατεύονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στο μέρος Β2 γραμμή 3. Ο παρών τίτλος καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται.

1) Επαλήθευση της γνησιότητας

α) Υποχρεωτική παθητική επαλήθευση ταυτότητας

Όλες οι DG που είναι αποθηκευμένες στην εφαρμογή άδειας οδήγησης της Ένωσης προστατεύονται με παθητική επαλήθευση ταυτότητας.

Τα δεδομένα που σχετίζονται με την παθητική επαλήθευση ταυτότητας τηρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος B2 γραμμή 9.

β) Προαιρετική ενεργητική επαλήθευση ταυτότητας

Εφαρμόζονται μηχανισμοί για προαιρετική ενεργητική επαλήθευση ταυτότητας ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν έχει αντικατασταθεί ο αρχικός μικροεπεξεργαστής.

2) Περιορισμός πρόσβασης

α) Υποχρεωτική βασική προστασία πρόσβασης

Ο μηχανισμός βασικής προστασίας πρόσβασης (BAP) εφαρμόζεται στο σύνολο των δεδομένων της εφαρμογής άδειας οδήγησης της Ένωσης. Για λόγους διαλειτουργικότητας με υφιστάμενα συστήματα, όπως αυτά που χρησιμοποιούν μηχαναγνώσιμα ταξιδιωτικά έγγραφα (eMRTD), είναι υποχρεωτική η χρήση της μηχαναγνώσιμης ζώνης (MRZ) μήκους μίας σειράς, όπως ορίζεται στο μέρος B2 γραμμή 10.

Το κλειδί εγγράφου Kdoc για την πρόσβαση στον μικροεπεξεργαστή δημιουργείται από την MRZ μήκους μίας σειράς, που μπορεί να εισαχθεί είτε χειροκίνητα είτε με χρήση συσκευής οπτικής ανάγνωσης (OCR). Εφαρμόζεται η ρύθμιση παραμέτρων BAP 1 που έχει καθοριστεί για MRZ μήκους μίας σειράς, όπως ορίζεται στο μέρος B2 γραμμή 10.

β) Υπό όρους εκτενής έλεγχος πρόσβασης

Σε περίπτωση αποθήκευσης στον μικροεπεξεργαστή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, η πρόσβαση σε αυτά προστατεύεται με πρόσθετα μέτρα.

Οι μηχανισμοί εκτενούς ελέγχου πρόσβασης συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές του μέρους B2 γραμμή 11.

γ) Υποδομή δημόσιου κλειδιού (PKI) για άδειες οδήγησης με μικροεπεξεργαστή

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις απαραίτητες εθνικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση υποδομής δημόσιου κλειδιού, σύμφωνα με το παράρτημα A του προτύπου ISO 18013_3.

Τίτλος 6

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

1) Μορφοποίηση των δεδομένων στην DG 1

<table>
<tr><th>Ετικέτα</th><th>L</th><th colspan="6">Τιμή</th><th>Κωδικοποίηση</th><th>Υ/Π</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">Στοιχεία δεδομένων DG1 (ένθετα)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Ετικέτα</td><td>L</td><td colspan="4">Τιμή</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Αριθμός έγκρισης τύπου</td><td>ans</td><td>Y</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Αντικείμενο δεδομένων συντεθειμένο από δημογραφικά στοιχεία δεδομένων</td><td></td><td>Y</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Ετικέτα</td><td>L</td><td colspan="2">Τιμή</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Κράτος μέλος έκδοσης</td><td>a3</td><td>Y</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td colspan="2">Επώνυμο ή επώνυμα του κατόχου</td><td>as</td><td>Y</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td colspan="2">Άλλο όνομα ή ονόματα του κατόχου</td><td>as</td><td>Y</td></tr>
</table>

Ετικέτα	L	Τιμή					Κωδικοποίηση	Υ/Π
				5F 06	4	Ημερομηνία γέννησης (ηημμεεεε)	n8	Υ
				5F 07	V	Τόπος γέννησης	ans	Υ
				5F 08	3	Υπηκοότητα	a3	Π
				5F 09	1	Φύλο	Α/Θ/Άγν.	Π
				5F 0A	4	Ημερομηνία έκδοσης της άδειας οδήγησης (ηημμεεεε)	n8	Υ
				5F 0B	4	Ημερομηνία λήξης της άδειας οδήγησης (ηημμεεεε)	n8	Υ
				5F 0C	V	Εκδίδουσα αρχή	ans	Υ
				5F 0D	V	Διοικητικός αριθμός (πλην του αριθμού εγγράφου)	ans	Π
				5F 0E	V	Αριθμός εγγράφου	an	Υ
				5F 0F	V	Μόνιμη κατοικία ή ταχυδρομική διεύθυνση	ans	Π
		7F 63	V	Αντικείμενο δεδομένων συντεθειμένο από κατηγορίες οχημάτων/περιορισμούς/όρους				Υ
				Ετικέτα	L	Τιμή (κωδικοποιημένη όπως ορίζεται παρακάτω)		
				02	1	Αριθμός κατηγοριών/ περιορισμών/όρων	N	Υ
				87	V	Κατηγορία/ περιορισμός/όρος	ans	Υ
				87	V	Κατηγορία/ περιορισμός/όρος	ans	Π
				…	…	…	…	…
				87	V	Κατηγορία/ περιορισμός/όρος	247) ans	Π

2) Μορφότυπος λογικής εγγραφής

Οι κατηγορίες που αφορούν οχήματα, περιορισμούς ή όρους συμπληρώνονται σε ένα αντικείμενο δεδομένων ακολουθώντας τη δομή του ακόλουθου πίνακα:

Κωδικός κατηγορίας οχήματος	Ημερομηνία έκδοσης	Ημερομηνία λήξης	Κωδικός	Σήμα	Τιμή

όπου:

α) οι κωδικοί κατηγορίας οχήματος παρουσιάζονται όπως ορίζονται στο άρθρο 6 (όπως ΑΜ, Α1, Α2, Α, Β1, Β κ.λπ.)·

β) η ημερομηνία έκδοσης παρουσιάζεται με τη μορφή ΗΗΜΜΕΕΕΕ (ημέρα διψήφια, ακολουθούμενη από μήνα διψήφιο, ακολουθούμενο από έτος τετραψήφιο) για την κατηγορία οχήματος·

γ) η ημερομηνία λήξης παρουσιάζεται με τη μορφή ΗΗΜΜΕΕΕΕ (ημέρα διψήφια, ακολουθούμενη από μήνα διψήφιο, ακολουθούμενο από έτος τετραψήφιο) για την κατηγορία οχήματος·

δ) κωδικός, σήμα και τιμή αναφέρονται σε πρόσθετες πληροφορίες ή περιορισμούς σχετικούς με την κατηγορία οχήματος ή τον οδηγό.

ΜΕΡΟΣ Β2: **Κατάλογος εφαρμοστέων προτύπων για άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν υπόστρωμα αποθήκευσης**

Γραμμή	Θέμα	Απαίτηση	Πεδίο εφαρμογής
1	Διεπαφή, οργάνωση και εντολές υποστρώματος αποθήκευσης	ISO/IEC σειρά 7816 (επαφή), ISO/IEC σειρά 14443 (ανεπαφική) όπως αναφέρεται στο ISO/IEC 18013-2:2008, παράρτημα C	Μέρος Β1 σημείο 3.(1)
2	Αναγνωριστικό εφαρμογής	ISO/IEC 7816-5:2004	Μέρος Β1 σημείο 3.(2)
3	Μηχανισμοί προστασίας δεδομένων	ISO/IEC 18013-3:2009	Μέρος Β1 σημείο 3.(2) στοιχείο α) Μέρος Β1 σημείο 5
4	Λογική δομή δεδομένων	ISO/IEC 18013-2:2008	Μέρος Β1 σημείο 4.(1)
5	Αναγνωριστικό βασικού αρχείου	ISO/IEC 18013-2:2008 πίνακας C.2	Μέρος Β1 σημείο 4.(1)
6	Παρουσίαση δεδομένων για την DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, παράρτημα C.3.8	Μέρος Β1 σημείο 4.(2) Μέρος Β1 σημείο 6.(1)
7	Παρουσίαση υποχρεωτικών δεδομένων για τις DG 5 και DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, παράρτημα C.6.6 και παράρτημα C.6.7, οι απεικονίσεις προσώπου και υπογραφής αποθηκεύονται σε μορφότυπο JPEG ή JPEG2000	Μέρος Β1 σημείο 4.(2)
8	Παρουσίαση προαιρετικών και πρόσθετων δεδομένων	ISO/IEC 18013-2:2008, παράρτημα C	Μέρος Β1 σημείο 4.(3)
9	Παθητική επαλήθευση ταυτότητας	ISO/IEC 18013-3:2009, παράγραφος 8.1, τα δεδομένα αποθηκεύονται σε EF.SOd (αντικείμενο ασφάλειας εγγράφου) στην LDS	Μέρος Β1 σημείο 5.(1) στοιχείο α)
10	Βασικός περιορισμός πρόσβασης	ISO/IEC 18013-3:2009 και η 1η τροποποίησή του	Μέρος Β1 σημείο 5.(2) στοιχείο α)
	Ρύθμιση παραμέτρων βασικού περιορισμού πρόσβασης	ISO/IEC 18013-3:2009, παράρτημα B.8	
11	Εκτενής περιορισμός πρόσβασης	Τεχνική οδηγία TR-03110, «Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC)», έκδοση 1.11	Μέρος Β1 σημείο 5.(2) στοιχείο β)
12	Μέθοδοι δοκιμών	ISO/IEC 18013-4:2011	Μέρος Β3 σημείο 1
13	Πιστοποιητικό ασφάλειας	Επίπεδο διασφάλισης της αξιολόγησης 4+ (EAL 4+) ή ισοδύναμο	Μέρος Β3 σημείο 2
14	Πιστοποιητικό λειτουργίας	Δοκιμή έξυπνης κάρτας σύμφωνα με τη σειρά ISO/IEC 10373	Μέρος Β3 σημείο 3

ΜΕΡΟΣ Β3: **Διαδικασία έγκρισης τύπου της Ένωσης για άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή**

Τίτλος 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Οι κατασκευαστές που υποβάλλουν αίτηση για έγκριση τύπου της Ένωσης για άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή προσκομίζουν πιστοποιητικό ασφάλειας και πιστοποιητικό λειτουργίας.

Οποιαδήποτε σκοπούμενη τροποποίηση της διαδικασίας παραγωγής, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε σκοπούμενων τροποποιήσεων λογισμικού, υπόκειται σε προηγούμενη κοινοποίηση στην αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου της Ένωσης. Η αρχή μπορεί να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες και δοκιμές πριν από την αποδοχή της τροποποίησης.

Οι δοκιμές ακολουθούν τις μεθόδους που προβλέπονται στο μέρος Β2 γραμμή 12.

Τίτλος 2

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Για την αξιολόγηση της ασφάλειας, οι μικροεπεξεργαστές που πρέπει να περιλαμβάνονται στις άδειες οδήγησης αξιολογούνται με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στο μέρος Β2 γραμμή 13.

Πιστοποιητικό ασφάλειας εκδίδεται μόνον έπειτα από επιτυχή αξιολόγηση της ικανότητας του μικροεπεξεργαστή να είναι ανθεκτικός σε απόπειρες παραποίησης ή αλλοίωσης δεδομένων.

Τίτλος 3

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Η αξιολόγηση λειτουργίας των αδειών οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή διενεργείται με εργαστηριακή δοκιμή σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στο μέρος Β2 γραμμή 14.

Τα κράτη μέλη που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή στις άδειες οδήγησης εξασφαλίζουν ότι τηρούνται τα σχετικά λειτουργικά πρότυπα και οι απαιτήσεις του μέρους Β1.

Πιστοποιητικό λειτουργίας χορηγείται στον κατασκευαστή εάν πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) υπάρχει έγκυρο πιστοποιητικό ασφάλειας για τον μικροεπεξεργαστή·

β) έχει τεκμηριωθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του μέρους Β2·

γ) έχουν διεξαχθεί με επιτυχία οι δοκιμές λειτουργίας.

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους είναι υπεύθυνη για την έκδοση του πιστοποιητικού λειτουργίας. Το πιστοποιητικό λειτουργίας αναφέρει την ταυτότητα της εκδίδουσας αρχής, την ταυτότητα του αιτούντος, την ταυτοποίηση του μικροεπεξεργαστή και λεπτομερή κατάλογο των δοκιμών και των αποτελεσμάτων τους.

Τίτλος 4

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1) Υπόδειγμα πιστοποιητικού

Με την προσκόμιση των πιστοποιητικών ασφάλειας και λειτουργίας, όπως προβλέπεται στο παρόν παράρτημα, τα κράτη μέλη εκδίδουν πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της Ένωσης. Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου της Ένωσης ακολουθούν το υπόδειγμα του μέρους Β4.

2) Σύστημα αρίθμησης

Το σύστημα αρίθμησης της έγκρισης τύπου της Ένωσης αποτελείται από:

α) τον χαρακτήρα «e» ακολουθούμενο από τον ακόλουθο αριθμό που προσδιορίζει το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση τύπου της Ένωσης:

1 για τη Γερμανία·

2 για τη Γαλλία·

3 για την Ιταλία·

4 για τις Κάτω Χώρες·

5 για τη Σουηδία·

6 για το Βέλγιο·

7 για την Ουγγαρία·

8 για την Τσεχία·

9 για την Ισπανία·

12 για την Αυστρία·

13 για το Λουξεμβούργο·

17 για τη Φινλανδία·

18 για τη Δανία·

19 για τη Ρουμανία·

20 για την Πολωνία·

21 για την Πορτογαλία·

23 για την Ελλάδα·

24 για την Ιρλανδία·

25 για την Κροατία·

26 για τη Σλοβενία·

27 για τη Σλοβακία·

29 για την Εσθονία·

32 για τη Λετονία·

34 για τη Βουλγαρία·

36 για τη Λιθουανία·

49 για την Κύπρο·

50 για τη Μάλτα·

β) τους χαρακτήρες «DL», των οποίων προηγείται ενωτικό και έπονται τα δύο ψηφία που δηλώνουν τον αύξοντα αριθμό του παρόντος παραρτήματος ή της πλέον πρόσφατης μείζονος τεχνικής τροποποίησης του παρόντος παραρτήματος. Στο παρόν παράρτημα, ο αύξων αριθμός είναι 00·

γ) έναν μοναδικό αναγνωριστικό αριθμό της έγκρισης τύπου της Ένωσης τον οποίο αποδίδει το κράτος μέλος έκδοσης.

Παράδειγμα του συστήματος αρίθμησης της έγκρισης τύπου της Ένωσης: «e50-DL00 12345»

Για κάθε άδεια οδήγησης που φέρει τέτοιο μικροεπεξεργαστή, ο αριθμός έγκρισης αποθηκεύεται στον μικροεπεξεργαστή στην DG 1.

ΜΕΡΟΣ Β4: **Υπόδειγμα πιστοποιητικού έγκρισης τύπου της Ένωσης για άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν μικροεπεξεργαστή**

Ονομασία της αρμόδιας αρχής: …

Κοινοποίηση που αφορά (*):

— έγκριση □

— απόσυρση έγκρισης □

άδειας οδήγησης της Ένωσης που περιλαμβάνει μικροεπεξεργαστή

Έγκριση αριθ.: …

1. Μάρκα ή εμπορικό σήμα του κατασκευαστή: …

2. Όνομα μοντέλου: …

3. Επωνυμία του κατασκευαστή ή του εκπροσώπου του, κατά περίπτωση: …

…

4. Διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εκπροσώπου του, κατά περίπτωση: …

…

5. Εκθέσεις εργαστηριακών δοκιμών:

5.1 Πιστοποιητικό ασφάλειας αριθ.: … Ημερομηνία: …

Εκδόθηκε από: …

5.2 Πιστοποιητικό λειτουργίας αριθ.: … Ημερομηνία: …

Εκδόθηκε από: …

6. Ημερομηνία έγκρισης: …

7. Ημερομηνία απόσυρσης της έγκρισης: …

8. Τόπος: …

9. Ημερομηνία: …

10. Προσαρτημένα περιγραφικά έγγραφα: …

11. Υπογραφή: …

(*) Σημειώστε το αντίστοιχο τετραγωνίδιο.

ΜΕΡΟΣ Γ: **Προδιαγραφές για την ψηφιακή άδεια οδήγησης**

1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014, τα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας παρέχουν σε εξουσιοδοτημένα πρόσωπα τουλάχιστον τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

   α) την ανάκτηση και αποθήκευση δεδομένων που επαρκούν για να αποδείξουν τα δικαιώματα οδήγησης ενός προσώπου·

   β) την εμφάνιση και μεταφορά των δεδομένων που απαριθμούνται στο στοιχείο α).

2) Οι ψηφιακές άδειες οδήγησης και λοιπά σχετικά συστήματα συμμορφώνονται με το πρότυπο ISO/IEC 18013-5 για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014.

3) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ο κάτοχος ψηφιακής άδειας οδήγησης εκδοθείσας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία θεωρείται ως εξουσιοδοτημένος χρήστης της μόνον εφόσον ο κάτοχος ταυτοποιείται ως τέτοιος.

4) Τα κράτη μέλη δίνουν στον κάτοχο της άδειας οδήγησης τη δυνατότητα να αποκτά ψηφιακή άδεια οδήγησης στο ευρωπαϊκό πορτοφόλι ψηφιακής ταυτότητας που διαθέτει ο εν λόγω κάτοχος.

Το ευρωπαϊκό πορτοφόλι ψηφιακής ταυτότητας που περιέχει την ψηφιακή άδεια οδήγησης επιτρέπει αυτομάτως ή κατόπιν αιτήματος την επικαιροποίηση ή την επανέκδοση της ψηφιακής άδειας οδήγησης.

Τα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας δίνουν στον κάτοχο της ψηφιακής άδειας οδήγησης τη δυνατότητα να εμφανίζει ή να διαβιβάζει σε τρίτο μέρος το σύνολο ή μέρος των δεδομένων που περιέχονται στην ψηφιακή άδεια οδήγησης. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξουσιοδοτούνται να ζητούν από τα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας τα δεδομένα που περιέχονται στις ψηφιακές άδειες οδήγησης, προκειμένου να μπορούν να εξακριβώνουν τα δικαιώματα οδήγησης του κατόχου της εκάστοτε άδειας οδήγησης (επαλήθευση).

Οι πληροφορίες που διαβιβάζονται απευθείας από την ηλεκτρονική βεβαίωση της ψηφιακής άδειας οδήγησης που είναι αποθηκευμένη στο ευρωπαϊκό πορτοφόλι ψηφιακής ταυτότητας δίνουν στις αρμόδιες αρχές τη δυνατότητα να εξακριβώνουν τα δικαιώματα οδήγησης του κατόχου της ψηφιακής άδειας οδήγησης (επαλήθευση), συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών που ισχύουν στην Ένωση ή στην επικράτεια κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη δεν θεωρούν την ψηφιακή άδεια οδήγησης έγκυρη εάν έχει λήξει ή έχει ανακληθεί. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να ανακαλέσει ψηφιακή άδεια οδήγησης, εισάγει τις πληροφορίες σχετικά με την απόφαση αυτή σε κατάλογο ανάκλησης που διαχειρίζεται το ίδιο ή τον καθιστά προσβάσιμο σε άλλα κράτη μέλη για τον σκοπό της επαλήθευσης με άλλον τρόπο, δωρεάν και λειτουργικά. Κράτος μέλος που επιβάλλει στέρηση του δικαιώματος οδήγησης, εάν είναι άλλο από το κράτος μέλος έκδοσης, ενημερώνει αμέσως το τελευταίο αυτό κράτος μέλος.

ΜΕΡΟΣ Δ: **Δεδομένα που πρέπει να περιλαμβάνονται στην άδεια οδήγησης της Ένωσης**

1) Τα διακριτικά σήματα των κρατών μελών που εκδίδουν την άδεια οδήγησης είναι τα ακόλουθα:

B: Βέλγιο

BG: Βουλγαρία

CZ: Τσεχία

DK: Δανία

D: Γερμανία

EST: Εσθονία

GR: Ελλάδα

E: Ισπανία

F: Γαλλία

HR: Κροατία

IRL: Ιρλανδία

I: Ιταλία

CY: Κύπρος

LV: Λετονία

LT: Λιθουανία

L: Λουξεμβούργο

H: Ουγγαρία

M: Μάλτα

NL: Κάτω Χώρες

A: Αυστρία

PL: Πολωνία

P: Πορτογαλία

RO: Ρουμανία

SLO: Σλοβενία

SK: Σλοβακία

FIN: Φινλανδία

S: Σουηδία

2) Η ένδειξη «άδεια οδήγησης» αναγράφεται στις άδειες οδήγησης στη γλώσσα ή τις γλώσσες των κρατών μελών ως εξής:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3) Οι πληροφορίες που αφορούν την ατομική άδεια οδήγησης που εκδίδεται έχουν ως εξής:

Πεδίο	Πληροφορίες
1	επώνυμο του κατόχου
2	όνομα του κατόχου
3	ημερομηνία και τόπος γέννησης του κατόχου
4a	ημερομηνία έκδοσης της άδειας οδήγησης
4b	ημερομηνία λήξης της άδειας οδήγησης
4c	ονομασία της εκδίδουσας αρχής
4d	(προαιρετικά) αριθμός διαφορετικός από εκείνον του πεδίου 5, που χρησιμεύει στη διαχείριση της άδειας οδήγησης
5	αριθμός της άδειας οδήγησης
6	φωτογραφία του κατόχου
7	υπογραφή του κατόχου
8	(προαιρετικά) μόνιμη κατοικία ή ταχυδρομική διεύθυνση του κατόχου
9	κατηγορίες οχημάτων που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας οδήγησης (οι εθνικές κατηγορίες αναγράφονται με άλλη γραμματοσειρά από εκείνη που χρησιμοποιείται για τις εναρμονισμένες κατηγορίες)

4) Οι πληροφορίες που αφορούν τις κατηγορίες της άδειας οδήγησης που εκδίδεται έχουν ως εξής:

Πεδίο	Πληροφορίες
9	κατηγορίες οχημάτων που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας οδήγησης (οι εθνικές κατηγορίες αναγράφονται με άλλη γραμματοσειρά από εκείνη που χρησιμοποιείται για τις εναρμονισμένες κατηγορίες)
10	ημερομηνία πρώτης έκδοσης για κάθε κατηγορία, εκτός εάν δεν είναι διαθέσιμη (η ημερομηνία αυτή πρέπει να επαναλαμβάνεται στη νέα άδεια οδήγησης σε περίπτωση μεταγενέστερης αντικατάστασης ή ανταλλαγής)· κάθε πεδίο της ημερομηνίας συμπληρώνεται με δύο ψηφία και με την εξής ακολουθία: ημέρα.μήνας.έτος (ΗΗ.ΜΜ.ΕΕ)
11	ημερομηνία λήξης της ισχύος για κάθε κατηγορία· κάθε πεδίο της ημερομηνίας συμπληρώνεται με δύο ψηφία και με την εξής ακολουθία: ημέρα.μήνας.έτος (ΗΗ.ΜΜ.ΕΕ)
12	πρόσθετες πληροφορίες ή πρόσθετοι περιορισμοί σε κωδικοποιημένη μορφή για κάθε σχετική κατηγορία, όπως καθορίζεται στο μέρος Ε

Όταν κωδικός που καθορίζεται στο μέρος Ε ισχύει για όλες τις κατηγορίες για τις οποίες εκδίδεται η άδεια οδήγησης, αυτός μπορεί να αναγράφεται στα πεδία 9, 10 και 11.

5) Οι πληροφορίες που αφορούν τη διαχείριση της άδειας οδήγησης που εκδίδεται έχουν ως εξής:

Πεδίο	Πληροφορίες
13	(προαιρετικά) καταχώριση από το κράτος μέλος υποδοχής των πληροφοριών που απαιτούνται για τη διαχείριση της άδειας οδήγησης κατά την εφαρμογή του μέρους Α1 σημείο 4 στοιχείο α)·
14	(προαιρετικά) καταχώριση από το κράτος μέλος έκδοσης των πληροφοριών που απαιτούνται για τη διαχείριση της άδειας οδήγησης ή αφορούν την οδική ασφάλεια· οι πληροφορίες αυτές δύνανται ιδίως να περιλαμβάνουν τυχόν ακύρωση, απόσυρση, αναστολή ή τυχόν περιορισμό του δικαιώματος οδήγησης οδηγού μηχανοκίνητο οχήματος, ή της άδειας οδήγησής του ή της αναγνώρισης της ισχύος της άδειας οδήγησής του, όπως όταν οποιοδήποτε από τα παραπάνω μέτρα περιορίζεται σε ορισμένες κατηγορίες ή στην επικράτεια ορισμένων κρατών μελών. Στην περίπτωση που η πληροφορία εμπίπτει σε στήλη καθοριζόμενη στο παρόν παράρτημα, προηγείται της αναγραφής της ο αριθμός του αντίστοιχου πεδίου. Στο πεδίο αυτό μπορεί επίσης να αναγράφεται, με τη γραπτή επί τούτου συγκατάθεση του κατόχου, μνεία μη συνδεόμενη με τη διαχείριση της άδειας οδήγησης ή με την οδική ασφάλεια· η προσθήκη της εν λόγω μνείας ουδόλως επηρεάζει τη χρήση του αντικειμένου ως άδειας οδήγησης.

ΜΕΡΟΣ Ε: **Ενωσιακοί και εθνικοί κωδικοί**

Οι κωδικοί 01 έως 99 είναι εναρμονισμένοι κωδικοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Τίτλος 1

ΟΔΗΓΟΣ (Ιατρικοί λόγοι)

01		Διόρθωση και/ή προστασία της όρασης
	01.01.	Γυαλιά
	01.02.	Φακός/-οί επαφής
	01.05.	Κάλυπτρο ματιού
	01.06.	Γυαλιά ή φακοί επαφής
	01.07.	Ειδικό οπτικό βοήθημα
02		Ακουστική συσκευή/επικοινωνιακό βοήθημα
03		Κινητική πρόθεση/νάρθηκας άκρων
	03.01.	Κινητική πρόθεση/νάρθηκας άνω άκρου
	03.02.	Κινητική πρόθεση/νάρθηκας κάτω άκρου

Τίτλος 2

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

10		Τροποποιημένο κιβώτιο ταχυτήτων
	10.02.	Αυτόματη επιλογή της σχέσης μετάδοσης
	10.04.	Διάταξη ελέγχου προσαρμοσμένης μετάδοσης
15		Τροποποιημένος συμπλέκτης
	15.01.	Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο συμπλέκτη
	15.02.	Χειροκίνητος συμπλέκτης
	15.03.	Αυτόματος συμπλέκτης
	15.04.	Μέτρα αποφυγής της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του ποδόπληκτρου συμπλέκτη
20		Τροποποιημένα συστήματα πέδησης
	20.01.	Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο πέδησης
	20.03.	Ποδόπληκτρο πέδησης κατάλληλο για το αριστερό πόδι
	20.04.	Συρόμενο ποδόπληκτρο πέδησης
	20.05.	Ποδόπληκτρο πέδησης μεταβλητής κλίσης
	20.06.	Χειροκίνητη πέδηση
	20.07.	Λειτουργία της πέδησης με μέγιστη δύναμη … N [1] [π.χ.: «20.07 (300N)»]
	20.09.	Προσαρμοσμένη πέδηση στάθμευσης
	20.12.	Μέτρα αποφυγής της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του ποδόπληκτρου πέδησης
	20.13.	Λειτουργία της πέδησης με το γόνατο
	20.14.	Λειτουργία του συστήματος πέδησης με την υποβοήθηση εξωτερικής δύναμης
25		Τροποποιημένο σύστημα επιτάχυνσης
	25.01.	Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο επιταχυντή
	25.03.	Ποδόπληκτρο επιταχυντή μεταβλητής κλίσης
	25.04.	Χειροκίνητος επιταχυντής
	25.05.	Λειτουργία του επιταχυντή με το γόνατο

	25.06.	Ενεργοποίηση του επιταχυντή με την υποβοήθηση εξωτερικής δύναμης
	25.08.	Ποδόπληκτρο επιταχυντή στα αριστερά
	25.09.	Μέτρα αποφυγής της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του ποδόπληκτρου του επιταχυντή
31		Προσαρμογές ποδοπλήκτρων και διασφαλίσεις ποδοπλήκτρων
	31.01.	Πρόσθετα παράλληλα ποδόπληκτρα
	31.02.	Ποδόπληκτρα στο ίδιο (ή σχεδόν το ίδιο) επίπεδο
	31.03.	Μέτρα για την αποφυγή της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του επιταχυντή και της πέδησης όταν ο χειρισμός των ποδόπληκτρων δεν γίνεται με το πόδι
	31.04.	Υπερυψωμένο δάπεδο
32		Συνδυασμένα συστήματα πέδησης και επιτάχυνσης
	32.01.	Συνδυασμένο σύστημα επιταχυντή και πέδησης πορείας που λειτουργεί με το ένα χέρι
	32.02.	Λειτουργία συνδυασμένου συστήματος επιταχυντή και πέδησης πορείας με εξωτερική δύναμη
33		Συνδυασμένα συστήματα επιταχυντή, πέδησης πορείας και διεύθυνσης
	33.01.	Λειτουργία συνδυασμένου συστήματος επιταχυντή, πέδησης πορείας και διεύθυνσης με άσκηση εξωτερικής δύναμης με το ένα χέρι
	33.02.	Λειτουργία συνδυασμένου συστήματος επιταχυντή, πέδησης πορείας και διεύθυνσης με άσκηση εξωτερικής δύναμης με τα δύο χέρια
35		Τροποποιημένη διάταξη χειριστηρίων (διακόπτες φώτων, εκτοξευτής ύδατος/υαλοκαθαριστήρας, ηχητικό όργανο, δείκτες διεύθυνσης κ.λπ.)
	35.02.	Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού
	35.03.	Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού με το αριστερό χέρι
	35.04.	Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού με το δεξί χέρι
	35.05.	Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού ή των μηχανισμών επιταχυντή και πέδησης
40		Τροποποιημένο σύστημα διεύθυνσης
	40.01.	Σύστημα διεύθυνσης με μέγιστη ισχύ λειτουργίας … N ([1]) (π.χ. «40.01(140N)»)
	40.05.	Προσαρμοσμένο τιμόνι (φαρδύτερη/παχύτερη διατομή τιμονιού, μειωμένη διάμετρος κ.λπ.)
	40.06.	Προσαρμοσμένη θέση του τιμονιού
	40.09.	Λειτουργία τιμονιού με το πόδι
	40.11.	Διάταξη υποβοήθησης στο τιμόνι

	40.14.	Προσαρμοσμένο σύστημα διεύθυνσης εναλλασσόμενης λειτουργίας με ένα χέρι/έναν βραχίονα
	40.15.	Προσαρμοσμένο σύστημα διεύθυνσης εναλλασσόμενης λειτουργίας με δύο χέρια/δύο βραχίονες
42		Τροποποιημένες διατάξεις οπίσθιας/πλευρικής ορατότητας
	42.01.	Προσαρμοσμένη διάταξη οπίσθιας ορατότητας
	42.03.	Πρόσθετη εσωτερική διάταξη πλευρικής ορατότητας
	42.05.	Διάταξη ορατότητας τυφλού σημείου
43		Θέση καθίσματος οδηγού
	43.01.	Κάθισμα οδηγού σε ύψος που επιτρέπει κανονική ορατότητα και σε κανονική απόσταση από το τιμόνι και τα ποδόπληκτρα
	43.02.	Κάθισμα οδηγού προσαρμοσμένο στη σωματική διαμόρφωση του οδηγού
	43.03.	Κάθισμα οδηγού με πλάγιο υποστήριγμα για καλή ευστάθεια
	43.04.	Κάθισμα οδηγού με βραχίονες
	43.06.	Προσαρμογή της ζώνης ασφαλείας
	43.07.	Τύπος ζώνης ασφαλείας με υποστήριγμα για καλή ευστάθεια
44		Τροποποιήσεις μοτοσικλετών (υποχρεωτική η χρήση υποκωδικού)
	44.01.	Με μία πέδη μόνο
	44.02.	Προσαρμοσμένη πέδη εμπρόσθιου τροχού
	44.03.	Προσαρμοσμένη πέδη οπίσθιου τροχού
	44.04.	Προσαρμοσμένος επιταχυντής
	44.08.	Ύψος καθίσματος που επιτρέπει στον οδηγό, στη στάση καθημένου, να έχει ταυτόχρονα και τα δύο πόδια στο οδόστρωμα και να ισορροπεί τη μοτοσικλέτα κατά την ακινητοποίηση και τη στάση.
	44.09.	Μέγιστη ασκούμενη δύναμη στην πέδη του εμπρόσθιου τροχού … N [1] [π.χ. «44.09(140N)»]
	44.10.	Μέγιστη ασκούμενη δύναμη στην πέδη του οπίσθιου τροχού … N [1] [π.χ. «44.10(240N)»]
	44.11.	Προσαρμοσμένο στήριγμα ποδιών
	44.12.	Προσαρμοσμένη χειρολαβή
45		Μοτοσικλέτα με κάνιστρο μόνο
46		Τρίκυκλα μόνο
47		Ισχύει για τα οχήματα με περισσότερους από δύο τροχούς που δεν απαιτούν ισορροπία από τον οδηγό για την εκκίνηση, την ακινητοποίηση και τη στάση

50		Ισχύει για ειδικό όχημα/αριθμό πλαισίου (αναγνωριστικός αριθμός οχήματος, VIN)

Χαρακτήρες που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τους κωδικούς 01 έως 44 για περαιτέρω εξειδίκευση:

α αριστερά

β δεξιά

γ χέρι

δ πόδι

ε μέσον

στ βραχίονας

ζ αντίχειρας

(1) Αυτή η τιμή δηλώνει τη δύναμη, σε Newtons, την οποία ο οδηγός μπορεί ή πρέπει να ασκήσει για να λειτουργήσει το σύστημα.

Τίτλος 3

ΚΩΔΙΚΟΊ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΈΝΗΣ ΧΡΉΣΗΣ

60		Προαιρετικές ισοδυναμίες (υποχρεωτική η χρήση υποκωδικού)
	60.01.	Ο κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας B ηλικίας τουλάχιστον 21 ετών μπορεί να οδηγεί μηχανοκίνητα τρίκυκλα άνω των 15 kW
	60.02.	Ο κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας B μπορεί να οδηγεί μοτοσικλέτες κατηγορίας A1
	60.03.	Ο κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας B1 μπορεί να οδηγεί μόνο οχήματα με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg και μέγιστη ταχύτητα που περιορίζεται τεχνικά στα 45 km/h
61		Οδήγηση μόνον την ημέρα (π.χ.: μεταξύ μίας ώρας μετά την ανατολή και μίας ώρας πριν από τη δύση του ηλίου)
62		Οδήγηση μόνον εντός ακτίνας … km από τον τόπο κατοικίας του κατόχου της άδειας ή μόνον εντός πόλης/περιφέρειας
63		Οδήγηση χωρίς συνεπιβάτες
64		Οδήγηση μόνο με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα … km/h
65		Οδήγηση επιτρεπόμενη μόνο συνοδεία κατόχου άδειας οδήγησης τουλάχιστον της ίδιας κατηγορίας, εκτός εάν ο όρος καλύπτεται από τον κωδικό 98.02.
66		Χωρίς ρυμουλκούμενο
67		Απαγόρευση οδήγησης σε αυτοκινητόδρομο
68		Απαγόρευση κατανάλωσης αλκοόλ
69		Οδήγηση μόνο με οχήματα εξοπλισμένα με σύστημα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού σύμφωνα με το πρότυπο EN 50436. Η ένδειξη της ημερομηνίας λήξης είναι προαιρετική [π.χ. «69» ή «69(01.01.2016)»]

Τίτλος 4

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ ΘΕΜΑΤΑ

70		Ανταλλαγή της άδειας οδήγησης αριθ. … που εκδόθηκε από … (διακριτικό σήμα ΕΕ, π.χ. «70.0123456789.NL» ή διακριτικό σήμα ΟΗΕ για τρίτη χώρα, π.χ. «70.0123456789.NO»)
71		Αντίγραφο της άδειας οδήγησης αριθ. … (διακριτικό σήμα ΕΕ, π.χ. «71.987654321.HR» ή διακριτικό σήμα ΟΗΕ για τρίτη χώρα, π.χ. «71.987654321.UK»)
72		Ανταλλαγή της άδειας οδήγησης αριθ. … που εκδόθηκε από … (διακριτικό σήμα ΟΗΕ για τρίτη χώρα που υπόκειται σε εκτελεστική απόφαση δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 7), π.χ. «72.0123456789.USA»)
73		Ισχύει για τα οχήματα της κατηγορίας Β μηχανοκίνητου τετράκυκλου τύπου (B1)
78		Ισχύει για οχήματα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων
79		Ισχύει για τα οχήματα που πληρούν τις προδιαγραφές που δηλώνονται εντός αγκύλης ή προσδιορίζονται σε υποκωδικό, για την εφαρμογή του άρθρου 21 της παρούσας οδηγίας
	79.01.	Ισχύει για δίκυκλα οχήματα με ή χωρίς κάνιστρο
	79.02.	Ισχύει για τα τρίκυκλα ή ελαφρά τετράκυκλα τύπου οχήματα της κατηγορίας ΑΜ
	79.03.	Ισχύει για τα τρίκυκλα
	79.04.	Ισχύει για τα τρίκυκλα που έλκουν ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 750 kg
	79.05.	Μοτοσικλέτα της κατηγορίας Α1 με λόγο ισχύος/βάρους άνω του 0,1 kW/kg
	79.06.	Όχημα της κατηγορίας ΒΕ, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου υπερβαίνει τα 3 500 kg
80		Ισχύει για τους κατόχους, ηλικίας κάτω των 24 ετών, άδειας οδήγησης οχήματος της κατηγορίας Α του μηχανοκίνητου τρίκυκλου τύπου
81		Ισχύει για τους κατόχους, ηλικίας κάτω των 21 ετών, άδειας οδήγησης οχήματος της κατηγορίας Α δίκυκλου τύπου μοτοσικλέτας
95		Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ, ο οποίος πληροί την υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας που προβλέπεται στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 έως τις … [π.χ.: «95(01.01.2028)»]
96		Κωδικοί που χρησιμοποιούνται για να δηλώσουν άδεια βάσει πρόσθετης εκπαίδευσης στην κατηγορία
	96	Οχήματα της κατηγορίας Β που έλκουν ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας που υπερβαίνει τα 750 kg, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 4 250 kg
	96.01	Οχήματα έκτακτης ανάγκης, για τους σκοπούς για τους οποίους προορίζονται, που απαιτούν άδεια οδήγησης της κατηγορίας Β, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 5 000 kg, συμπεριλαμβανομένης της μάζας ρυμουλκούμενου εάν χρησιμοποιείται ως συνδυασμός οχημάτων

	96.02	Μηχανοκίνητα τροχόσπιτα που απαιτούν άδεια οδήγησης της κατηγορίας B, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά όχι τα 4 250 kg ή, σε συνδυασμό με ρυμουλκούμενο, δεν υπερβαίνουν τα 5 000 kg
	96.03	Οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και έλκουν ρυμουλκούμενο, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού υπερβαίνει τα 4 250 kg, αλλά όχι τα 5 000 kg.
97		Δεν επιτρέπεται η οδήγηση οχήματος της κατηγορίας C1 το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014.
98		Κωδικοί που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των άρθρων 17 και 18 (υποχρεωτική η χρήση υποκωδικού)
	98.01.	Ο οδηγός θεωρείται νέος οδηγός και υπόκειται στους όρους της δοκιμαστικής περιόδου. Σε περίπτωση ανταλλαγής, ανανέωσης ή αντικατάστασης της άδειας οδήγησης, ο κωδικός συμπληρώνεται με την ημερομηνία λήξης της δοκιμαστικής περιόδου που καταγράφηκε αρχικά (για παράδειγμα 98.01.13.04.2028)
	98.02.	Ο κάτοχος τηρεί τους όρους του καθεστώτος οδήγησης με συνοδό έως ότου συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας του.

Οι κωδικοί 100 και εξής είναι εθνικοί κωδικοί που ισχύουν μόνο για την οδήγηση στην επικράτεια του κράτους μέλους έκδοσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΓΝΩΣΕΩΝ, ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Μέρος Ι

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι αιτούντες άδεια οδήγησης διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και δεξιότητες και επιδεικνύουν την απαιτούμενη συμπεριφορά για την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος. Οι εξετάσεις προς τον σκοπό αυτόν συνίστανται σε:

α) θεωρητική εξέταση·

β) έπειτα από επιτυχή συμμετοχή στη θεωρητική εξέταση, δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

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

Τίτλος Α

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

1. Μορφή

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

Αιτών άδεια οδήγησης για μία κατηγορία οχήματος, ο οποίος έχει περάσει τη θεωρητική εξέταση για άδεια οδήγησης διαφορετικής κατηγορίας, μπορεί να απαλλάσσεται από τις κοινές διατάξεις που προβλέπονται στα σημεία 2, 3 και 4.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τις ερωτήσεις σχετικά με τις βασικές γνώσεις παροχής πρώτων βοηθειών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο ε) τους αιτούντες που έχουν ολοκληρώσει πιστοποιημένη πρακτική εκπαίδευση για την παροχή πρώτων βοηθειών, η οποία περιλαμβάνει την καρδιοπνευμονική ανάνηψη (CPR), πριν από τη διεξαγωγή της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

2. Περιεχόμενο της θεωρητικής εξέτασης για όλες τις κατηγορίες οχημάτων

Τίθενται ερωτήσεις για καθένα από τα θέματα που παρατίθενται κατωτέρω, το δε περιεχόμενο και η μορφή των ερωτήσεων επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους:

α) νομικές διατάξεις οδικής κυκλοφορίας, ιδίως όσον αφορά τα οδικά σήματα, τη σήμανση και τη σηματοδότηση, την προτεραιότητα κυκλοφορίας και τα όρια ταχύτητας·

β) οδηγός:

i) σημασία της ετοιμότητας και της στάσης απέναντι στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και στους χρήστες μικροκινητικότητας·

ii) γενική αντίληψη, συμπεριλαμβανομένης της αντίληψης του κινδύνου, κρίση και λήψη απόφασης, ειδικότερα χρόνος αντίδρασης, καθώς και μεταβολές στην οδηγική συμπεριφορά λόγω χρήσης αλκοόλ, ναρκωτικών ή φαρμάκων, διανοητικής κατάστασης ή κόπωσης·

iii) επιπτώσεις ως προς τον κίνδυνο διάσπασης της προσοχής λόγω της χρήσης κινητών τηλεφώνων ή άλλων ηλεκτρονικών συσκευών κατά την οδήγηση, και συνέπειές τους στην ασφάλεια·

γ) οδός:

i) οι πλέον σημαντικές αρχές σχετικά με την τήρηση ασφαλούς απόστασης μεταξύ των οχημάτων, των αποστάσεων πέδησης και το κράτημα στο οδόστρωμα υπό διαφορετικές καιρικές και οδικές συνθήκες, ιδίως με χιόνι και υπό ολισθηρές συνθήκες, μεταξύ άλλων·

ii) παράγοντες κινδύνου κατά την οδήγηση σχετιζόμενοι με διάφορες οδικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης της αντίληψης και της πρόβλεψης κινδύνων, ιδίως όπως αυτοί αλλάζουν ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και την ώρα της ημέρας ή της νύκτας·

iii) τα χαρακτηριστικά των διαφόρων τύπων οδών και οι σχετικές απαιτήσεις σύμφωνα με τον νόμο·

iv) προσαρμογή της οδηγικής συμπεριφοράς στην κατάσταση του δρόμου, με σκοπό κυρίως να διασφαλίζεται η ασφαλής οδήγηση σε οδικές σήραγγες, καθώς και η οδήγηση σε ανωφέρεια και κατωφέρεια·

v) εντοπισμός τυφλών σημείων·

δ) άλλοι χρήστες της οδού:

i) ειδικοί παράγοντες κινδύνου που συνδέονται με την έλλειψη πείρας άλλων χρηστών της οδού, ιδίως των ευάλωτων χρηστών της οδού οι οποίοι είναι λιγότερο προστατευμένοι στην κυκλοφορία σε σύγκριση με τους χρήστες αυτοκίνητων οχημάτων και εκτίθενται άμεσα στις δυνάμεις που ασκούνται κατά τη σύγκρουση. Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται παιδιά, πεζοί, ποδηλάτες, χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων οχημάτων, χρήστες ατομικών συσκευών κινητικότητας και άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα ή προσανατολισμό·

ii) κίνδυνοι οφειλόμενοι στην κίνηση, την αλληλεπίδραση και την οδήγηση διαφόρων τύπων οχημάτων που διαφέρουν από πλευράς μάζας, διαστάσεων και πεδίου ορατότητας των οδηγών τους, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού και συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης·

iii) ορθή και έγκαιρη χρήση των δεικτών κατεύθυνσης·

ε) γενικοί κανόνες και κανονισμοί και άλλα θέματα:

i) κανόνες σχετικά με τα διοικητικά έγγραφα που απαιτούνται για τη χρήση των οχημάτων·

ii) γενικοί κανόνες που καθορίζουν τη συμπεριφορά του οδηγού σε περίπτωση ατυχήματος (τοποθέτηση διατάξεων προειδοποίησης και ενημέρωση για τον κίνδυνο), περιλαμβανομένων κανόνων σχετικά με τον τρόπο συμπεριφοράς σε περίπτωση έλευσης οχήματος έκτακτης ανάγκης, με το τι πρέπει να κάνει ο οδηγός στο σημείο της σύγκρουσης, καθώς και με τα μέτρα που μπορεί να λάβει ο οδηγός για να βοηθήσει θύματα τροχαίου ατυχήματος, εφόσον απαιτείται, και τις βασικές γνώσεις σχετικά με τις πρώτες βοήθειες, ιδίως την CPR·

iii) παράγοντες ασφάλειας σχετικοί με το όχημα, το φορτίο και τα μεταφερόμενα άτομα·

iv) γνώση πτυχών ασφάλειας που αφορούν οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα·

στ) αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα και έλεγχος ότι η θύρα του οχήματος μπορεί να ανοίξει με ασφάλεια χωρίς αυτό να αποτελέσει κίνδυνο για άλλους χρήστες της οδού όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μέσων μικροκινητικότητας·

ζ) μηχανολογικές πτυχές που αφορούν την οδική ασφάλεια· οι αιτούντες πρέπει να είναι ικανοί να ανιχνεύουν βλάβες, ιδίως στα συστήματα διεύθυνσης, ανάρτησης και πέδησης, στα ελαστικά, τα φώτα, τους δείκτες κατεύθυνσης, τους ανακλαστήρες, τα κάτοπτρα, τους εκτοξευτήρες ύδατος και τους υαλοκαθαριστήρες, το σύστημα εξάτμισης, τις ζώνες ασφαλείας και τα ακουστικά προειδοποιητικά συστήματα·

η) εξοπλισμός ασφαλείας του οχήματος και ιδίως χρήση των ζωνών ασφαλείας, των στηριγμάτων κεφαλής, του εξοπλισμού ασφαλείας των παιδιών·

θ) φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων·

ι) κανόνες και πτυχές που αφορούν τη χρήση του οχήματος ως προς το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων: ενδεδειγμένη χρήση των ακουστικών προειδοποιητικών συστημάτων, μετριασμένη κατανάλωση καυσίμου ή ενέργειας, περιορισμός εκπομπών (εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ατμοσφαιρικοί ρύποι, θόρυβος και μικροσωματίδια από φθορά ελαστικών, συστημάτων πέδησης και οδοστρώματος κ.λπ.)·

ια) πλεονεκτήματα, περιορισμοί και κίνδυνοι που συνδέονται με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού και συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης. Σημασία των διαφορών και της ασφαλούς χρήσης τους, καθώς και αλληλεπίδραση του οδηγού, υποχρεώσεις του οδηγού και τρόπος με τον οποίο τα συστήματα μπορούν να επηρεάσουν την επίγνωση και τη συμπεριφορά του οδηγού. Εδώ περιλαμβάνονται ο βαθμός χρήσης των συστημάτων, η πιθανότητα αιτημάτων ανάληψης ελέγχου που παράγουν τα συστήματα και οι υποχρεώσεις του οδηγού ενώ τα συστήματα είναι ενεργά.

3. Ειδικές διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες A1, A2 και A

Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων σχετικά με τα εξής:

α) χρήση προστατευτικής ένδυσης, όπως γάντια, μπότες, ρουχισμός και κράνη ασφαλείας·

β) ορατότητα των μοτοσικλετιστών από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου·

γ) παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενους με τις διάφορες οδικές συνθήκες όπως αυτές ορίζονται στο σημείο 2 στοιχείο γ), με ιδιαίτερη προσοχή στα ολισθηρά τμήματα όπως οι σχάρες ομβρίων υδάτων, η οδική σήμανση όπως οι διαγραμμίσεις και τα τόξα, οι τροχιές τραμ·

δ) μηχανολογικές πτυχές που αφορούν την οδική ασφάλεια όπως ορίζεται στο σημείο 2 στοιχείο ζ), με ιδιαίτερη προσοχή στον διακόπτη στάσης εκτάκτου ανάγκης, τη στάθμη λαδιού και τον ιμάντα.

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

1) Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων σχετικά με τα εξής:

α) κανόνες των ωρών οδήγησης και του χρόνου ανάπαυσης, όπως ορίζονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006· χρήση της συσκευής ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014·

β) κανόνες σχετικά με το εκάστοτε είδος μεταφοράς: εμπορευματικής ή επιβατικής·

γ) έγγραφα οχήματος και παραστατικά μεταφοράς που απαιτούνται για τις εθνικές και διεθνείς εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές·

δ) τρόπος συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος· γνώση των μέτρων που πρέπει να ληφθούν μετά από ατύχημα ή παρεμφερές συμβάν, όπου συμπεριλαμβάνονται τα μέτρα έκτακτης ανάγκης όπως η εκκένωση επιβατών και οι βασικές γνώσεις παροχής πρώτων βοηθειών·

ε) προφυλάξεις κατά την αφαίρεση και αντικατάσταση τροχών·

στ) κανόνες σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις· κανόνες για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας·

ζ) σκοπός και χρήση συστημάτων συνεχούς πέδησης·

η) παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου εξαιτίας των χαρακτηριστικών των οχημάτων τους, ιδίως όσον αφορά τον εντοπισμό ευάλωτων χρηστών της οδού στο εμπρόσθιο και τα πλευρικά μέρη του οχήματος·

θ) (προαιρετικά) ανάγνωση οδικού χάρτη, σχεδιασμός διαδρομών, καθώς και χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης·

ι) τους παράγοντες ασφαλείας που σχετίζονται με τη φόρτωση του οχήματος: έλεγχος του φορτίου (στοιβασία και πρόσδεση), δυσχέρειες αναλόγως των διαφόρων ειδών φορτίου (π.χ. υγρά, αναρτημένα φορτία, κλπ.), φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων και χρήση εξοπλισμού φόρτωσης (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

ια) την ευθύνη του οδηγού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών· άνεση και ασφάλεια των επιβατών και ειδικότερα των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα· μεταφορά παιδιών· αναγκαίοι έλεγχοι πριν από την αναχώρηση· όλα τα είδη λεωφορείων αποτελούν μέρος της θεωρητικής εξέτασης, όπως τα λεωφορεία και πούλμαν δημόσιας χρήσης, τα λεωφορεία ειδικών διαστάσεων,…) (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).

ιβ) τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τους αιτούντες άδεια οδήγησης οχήματος της κατηγορίας C1 ή C1E εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 από την υποχρέωση απόδειξης των γνώσεών τους στα θέματα των σημείων 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως γ).

2) Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων στις ακόλουθες πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες C, CE, D, και DE:

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

β) λίπανση και αντιψυκτική προστασία·

γ) βασικές αρχές κατασκευής, τοποθέτησης, ορθής χρήσης και φροντίδας ελαστικών·

δ) βασικές αρχές σχετικά με τα είδη, τη λειτουργία, τα κύρια μέρη, τη σύνδεση, τη χρήση και την καθημερινή συντήρηση των εξαρτημάτων πέδησης και των ρυθμιστών ταχύτητας, καθώς και τη χρήση του συστήματος αντιεμπλοκής των τροχών·

ε) βασικές αρχές σχετικά με τα είδη, τη λειτουργία, τα κύρια μέρη, τη σύνδεση, τη χρήση και καθημερινή συντήρηση των συστημάτων ζεύξης, όπως 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 (κατηγορίες CE, DE μόνο)·

στ) μέθοδοι εντοπισμού των αιτιών μηχανικών βλαβών·

ζ) προληπτική συντήρηση οχημάτων και αναγκαίες μικροεπισκευές·

η) ευθύνη του οδηγού όσον αφορά την παραλαβή, μεταφορά και παράδοση εμπορευμάτων κατά τους συμφωνημένους όρους (κατηγορίες C, CE μόνο).

Τίτλος Β

ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

5. Το όχημα και ο εξοπλισμός του

1) Μετάδοση της κίνησης οχήματος

α) Η οδήγηση οχήματος με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης υπόκειται στην επιτυχή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης.

Ως «όχημα με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης» νοείται όχημα στο οποίο υπάρχει ποδόπληκτρος συμπλέκτης (ή χειροκίνητος μοχλός για τις κατηγορίες A, A2 και A1) και τον οποίο πρέπει να χειρίζεται ο οδηγός κατά την εκκίνηση ή τη στάση του οχήματος ή κατά την αλλαγή ταχύτητας.

β) Τα οχήματα που δεν πληρούν τα κριτήρια του σημείου 5 παράγραφος 1) στοιχείο α) θεωρείται ότι έχουν αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.

Με την επιφύλαξη του σημείου 5 παράγραφος 1) στοιχείο γ), εφόσον ο αιτών υποβάλλεται σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, το γεγονός αυτό καταγράφεται σε κάθε άδεια οδήγησης που εκδίδεται με βάση την εν λόγω εξέταση και αναγράφεται ο σχετικός ενωσιακός κωδικός που καθορίζεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε. Οι άδειες οδήγησης που φέρουν αυτή τη μνεία χρησιμοποιούνται μόνο για την οδήγηση οχημάτων με αυτόματη μετάδοση της κίνησης.

Ο ενωσιακός κωδικός που περιγράφεται στο δεύτερο εδάφιο δεν καταγράφεται σε άδεια οδήγησης της κατηγορίας A1, A2, A, B1, B ή BE και δεν αφαιρείται στη συνέχεια από αυτή, εάν ο αιτών ή ο κάτοχός της υποβληθεί επιτυχώς σε εξειδικευμένη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ή ολοκληρώσει εξειδικευμένη εκπαίδευση η οποία μπορεί να λάβει χώρα πριν από ή μετά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με αυτόματη μετάδοση.

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου:

i) να εγκρίνουν και να επιβλέπουν την εξειδικευμένη εκπαίδευση, η οποία μπορεί να αποτελεί μέρος της γενικής εκπαίδευσης των οδηγών· ή,

ii) να διοργανώνουν την εξειδικευμένη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση ή την εξέταση κατά το παρόν σημείο διαθέτουν χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης και εμπίπτουν στην κατηγορία άδειας οδήγησης για την οποία έχουν υποβάλει αίτηση οι συμμετέχοντες.

Η εκπαίδευση περιλαμβάνει όλες τις πτυχές που καθορίζονται στα σημεία 6 ή 7 του παρόντος παραρτήματος, με ιδιαίτερη έμφαση στον χειρισμό του συστήματος μετάδοσης της κίνησης του οχήματος. Κάθε συμμετέχων εκτελεί τα πρακτικά μέρη της εκπαίδευσης και επιδεικνύει τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά του σε δημόσιο οδικό δίκτυο. Η διάρκεια της εκπαίδευσης είναι τουλάχιστον 7 ώρες.

Η διάρκεια της εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς και η διανυόμενη απόσταση πρέπει να είναι επαρκείς για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων και της συμπεριφοράς όπως καθορίζονται στα σημεία 6 ή 7 του παρόντος παραρτήματος, με ιδιαίτερη έμφαση στον χειρισμό του συστήματος μετάδοσης της κίνησης του οχήματος.

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν στην άδεια οδήγησης οχήματος των κατηγοριών BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ή D1E να μην καταγράφεται περιορισμός για τα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης όπως προβλέπεται στο σημείο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β), εφόσον ο αιτών είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης χωρίς τον περιορισμό που προβλέπεται στο στοιχείο β) σε τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες κατηγορίες: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ή D1E και έχει επιτελέσει τις ενέργειες που περιγράφονται στο σημείο 8 παράγραφος 4) κατά τη διάρκεια της εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς.

2) Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις δεξιοτήτων και συμπεριφοράς πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια που αναφέρονται στο παρόν σημείο. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν διατάξεις με πιο αυστηρά κριτήρια ή να προσθέσουν και άλλα. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν για τα οχήματα της κατηγορίας A1, A2 και A, τα οποία χρησιμοποιούνται στη δοκιμασία προσόντων εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς, ανοχή 5 cm^3 κάτω του απαιτούμενου ελάχιστου κυλινδρισμού.

α) Κατηγορία A1:

Μοτοσικλέτα της κατηγορίας A1 χωρίς καλάθι, ονομαστικής ισχύος που δεν υπερβαίνει τα 11 kW, και με λόγο ισχύος/βάρους που δεν υπερβαίνει το 0,1 kW/kg, ικανή να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h.

Εάν η μοτοσικλέτα κινείται με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 120 cm^3.

Εάν η μοτοσικλέτα κινείται με ηλεκτρικό κινητήρα, ο λόγος ισχύος/βάρους του οχήματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,08 kW/kg·

β) Κατηγορία A2:

Μοτοσικλέτα χωρίς καλάθι, ονομαστικής ισχύος τουλάχιστον 20 kW και δεν υπερβαίνει τα 35 kW, και με λόγο ισχύος/βάρους που δεν υπερβαίνει το 0,2 kW/kg.

Εάν η μοτοσικλέτα κινείται με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 250 cm^3.

Εάν η μοτοσικλέτα κινείται με ηλεκτρικό κινητήρα, ο λόγος ισχύος βάρους του οχήματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,15 kW/kg·

γ) κατηγορία A:

Μοτοσικλέτα χωρίς καλάθι, της οποίας η μάζα άνευ φορτίου είναι μεγαλύτερη των 180 kg, ονομαστικής ισχύος τουλάχιστον 50 kW. Τα κράτη μέλη μπορούν να δέχονται ανοχή 5 kg κάτω από την απαιτούμενη ελάχιστη μάζα.

Εάν η μοτοσικλέτα κινείται με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 600 cm^3.

Εάν η μοτοσικλέτα κινείται με ηλεκτρικό κινητήρα, ο λόγος ισχύος/βάρους του οχήματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,25 kW/kg.

δ) Κατηγορία B:

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

ε) Κατηγορία BE:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης της κατηγορίας B και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 000 kg, με ικανότητα ανάπτυξης ταχύτητας τουλάχιστον 100 km/h, που δεν εντάσσεται στην κατηγορία B· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του αυτοκίνητου οχήματος· το κλειστό αμάξωμα μπορεί εναλλακτικά να είναι ελαφρώς στενότερο από το αυτοκίνητο όχημα, υπό την προϋπόθεση ότι η θέα προς τα πίσω είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατόπτρων του μηχανοκίνητου οχήματος· το ρυμουλκούμενο προσέρχεται στις εξετάσεις με συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 800 kg·

στ) Κατηγορία B1:

Μηχανοκίνητο τετράκυκλο ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 60 km/h· ή, εάν η άδεια οδήγησης επιτρέπει την οδήγηση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ), το όχημα που χρησιμοποιείται στις εξετάσεις δεξιοτήτων και συμπεριφοράς πληροί τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο εν λόγω στοιχείο.

ζ) Κατηγορία C:

Όχημα της κατηγορίας C μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 12 000 kg, μήκους τουλάχιστον 8 m, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών και με 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 διαμερίσματος του οδηγού· το όχημα προσέρχεται στις εξετάσεις με συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 10 000 kg·

η) Κατηγορία CE:

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, με ικανότητα ανάπτυξης ταχύτητας τουλάχιστον 80 km/h και 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 διαμερίσματος του οδηγού· τόσο το αρθρωτό όχημα όσο και ο συνδυασμός προσέρχονται στις εξετάσεις με συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 15 000 kg· συνιστάται, ως ορθή πρακτική, το όχημα να είναι εξοπλισμένο με έδρανο ζεύξης και κιβώτιο ταχυτήτων με τουλάχιστον οκτώ σχέσεις εμπρόσθιας μετάδοσης·

θ) Κατηγορία C1:

Όχημα της υποκατηγορίας C1 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα τουλάχιστον 4 000 kg, με ελάχιστο μήκος 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 διαμερίσματος του οδηγού· όταν ο υποψήφιος δεν πρόκειται να υποβληθεί σε δοκιμασία της ικανότητάς του να χρησιμοποιεί συσκευή ελέγχου, το όχημα δεν χρειάζεται να είναι εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου·

ι) Κατηγορία C1E:

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 έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του διαμερίσματος του οδηγού· το κλειστό αμάξωμα μπορεί εναλλακτικά να είναι ελαφρώς στενότερο από το διαμέρισμα του οδηγού, υπό την προϋπόθεση ότι η θέα προς τα πίσω είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατόπτρων του μηχανοκίνητου οχήματος· το ρυμουλκούμενο προσέρχεται στις εξετάσεις με συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 800 kg·

ια) Κατηγορία D:

Όχημα της κατηγορίας D μήκους τουλάχιστον 10 m, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών και συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014·

ιβ) Κατηγορία DE:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης της κατηγορίας D και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 250 kg, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m, με ικανότητα ανάπτυξης ταχύτητας 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 προσέρχεται στις εξετάσεις με συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 800 kg·

ιγ) Κατηγορία D1:

Όχημα της κατηγορίας D1 μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 4 000 kg με ελάχιστο μήκος 5 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών και συσκευή ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014·

ιδ) Κατηγορία D1E:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα εξέτασης της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1 250 kg, με ικανότητα ανάπτυξης ταχύτητας 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 προσέρχεται στις εξετάσεις με συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 800 kg·

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

1) Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος με έμφαση στην οδική ασφάλεια

Οι αιτούντες αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται για να οδηγούν με ασφάλεια, ανταποκρινόμενοι στις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) προσαρμόζουν τον προστατευτικό εξοπλισμό, όπως γάντια, μπότες, ρουχισμό και κράνος ασφαλείας·

β) ελέγχουν δειγματοληπτικά την κατάσταση των ελαστικών, των πεδών, του συστήματος διεύθυνσης, του διακόπτη στάθμευσης έκτακτης ανάγκης, εφόσον υπάρχει, του ιμάντα, της στάθμης λαδιού, των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και των ακουστικών προειδοποιητικών συστημάτων.

2) Εξέταση ειδικών ελιγμών σημαντικών για την οδική ασφάλεια:

α) χρησιμοποίηση της βάσης στήριξης της μοτοσικλέτας και κίνησή της χωρίς τη βοήθεια του κινητήρα, με βάδισμα δίπλα στο όχημα·

β) στάθμευση της μοτοσικλέτας στη βάση στήριξής της·

γ) πρέπει να εκτελούνται τουλάχιστον δύο ελιγμοί σε αργή ταχύτητα, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται και ελιγμός slalom· με τον τρόπο αυτόν δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της ικανότητας χειρισμού του χειρόγκαζου, της πέδης, της ισορροπίας, της κατεύθυνσης του βλέμματος και της θέσης της μοτοσικλέτας και της θέσης των ποδιών στα υποπόδια· Εάν η δοκιμή πραγματοποιείται σε μοτοσικλέτα με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων, πρέπει να συνδυάζεται με χειρισμό του συμπλέκτη.

δ) πρέπει να εκτελούνται τουλάχιστον δύο ελιγμοί με μεγαλύτερη ταχύτητα, από τους οποίους τουλάχιστον ένας με ελάχιστη ταχύτητα 30 km/h και ένας με αποφυγή εμποδίου με ελάχιστη ταχύτητα 50 km/h· με τον τρόπο αυτόν δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της θέσης του οδηγού επί της μοτοσικλέτας, της κατεύθυνσης του βλέμματος, της ισορροπίας και της τεχνικής αλλαγής διεύθυνσης. Εάν η δοκιμή πραγματοποιείται σε μοτοσικλέτα με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης, πρέπει να εκτελείται ένας ελιγμός με δεύτερη ή τρίτη ταχύτητα· αυτό επιτρέπει την αξιολόγηση της ικανότητας στην τεχνική αλλαγή ταχυτήτων·

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

στ) αναστροφή, εάν είναι δυνατόν.

3) Συμπεριφορά στην κυκλοφορία

Οι αιτούντες πραγματοποιούν όλες τις ακόλουθες ενέργειες υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

α) εκκίνηση: από θέση στάθμευσης, μετά από στάση στην κυκλοφορία· έξοδος από δευτερεύουσα οδό·

β) οδήγηση σε ευθείς δρόμους· διασταύρωση με οχήματα που έρχονται από την αντίθετη κατεύθυνση, περιλαμβανομένων και στενών δρόμων·

γ) οδήγηση επί καμπύλης οδού·

δ) διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·

ε) αλλαγή κατεύθυνσης και ορθή χρήση των δεικτών κατεύθυνσης· αριστερή και δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·

στ) είσοδος/έξοδος από αυτοκινητοδρόμους ή παρεμφερείς δρόμους, εφόσον υπάρχουν: είσοδος από τη λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·

ζ) προσπέραση/διέλευση: προσπέραση άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων και ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, εάν είναι δυνατόν· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένων αυτοκινήτων· προσπέραση από άλλα οχήματα και πρόβλεψη των τυφλών σημείων άλλων οχημάτων, κατά περίπτωση·

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά, εφόσον υπάρχουν: ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, στάσεις τραμ/λεωφορείων, διαβάσεις πεζών, ποδηλατόδρομοι, με δέουσα προσοχή· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες·

θ) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψη επικίνδυνων καταστάσεων· κατά παρέκκλιση από την υποχρέωση εκτέλεσης των ενεργειών υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας, οι ενέργειες εκτελούνται μόνο σε περίπτωση που η επικίνδυνη κατάσταση παρουσιαστεί τυχαία· εναλλακτικά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές για τον έλεγχο των εν λόγω δεξιοτήτων·

ι) αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα.

7. Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες B, B1 και BE

1) Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος με έμφαση στην οδική ασφάλεια

Οι αιτούντες αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται ώστε να οδηγούν με ασφάλεια, ανταποκρινόμενοι στις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) ρύθμιση του καθίσματος για να προσαρμοστεί σωστά η θέση καθημένου·

β) ρύθμιση των κατόπτρων, των ζωνών ασφαλείας και των στηριγμάτων κεφαλής, εάν υπάρχουν·

γ) έλεγχος ορθής ασφάλισης των θυρών·

δ) δειγματοληπτικοί έλεγχοι της κατάστασης των ελαστικών, του συστήματος διεύθυνσης, των πεδών, των υγρών (π.χ. λάδι κινητήρα, ψυκτικού, υγρού υαλοκαθαριστήρα), των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και των ακουστικών προειδοποιητικών συστημάτων·

ε) έλεγχος των παραγόντων ασφαλείας που συνδέονται με την φόρτωση του οχήματος: αμάξωμα, ελάσματα, θύρες του διαμερίσματος φορτίου, μανδάλωση του θαλάμου, τρόπος φόρτωσης στερέωση φορτίου (κατηγορία BE μόνο)·

στ) έλεγχος του μηχανισμού ζεύξης και της πέδης και των ηλεκτρολογικών συνδέσεων (κατηγορία BE μόνο).

2) Κατηγορίες B και B1: εξέταση ειδικών ελιγμών σημαντικών για την οδική ασφάλεια:

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

α) οπισθοπορεία σε ευθεία γραμμή ή οπισθοπορεία σε γωνία με δεξιά ή αριστερή στροφή, παραμένοντας στη σωστή λωρίδα κυκλοφορίας·

β) στροφή του οχήματος κατά 180 μοίρες, με χρήση των εμπρός και όπισθεν ταχυτήτων·

γ) στάθμευση του οχήματος και απομάκρυνση από τον χώρο στάθμευσης (παράλληλα, πλάγια ή δεξιά, εμπρός ή όπισθεν, σε επίπεδο έδαφος, σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια)·

δ) σωστή πέδηση μπροστά από σήμανση υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP)· η ακινητοποίηση έκτακτης ανάγκης είναι, ωστόσο, προαιρετική.

3) Κατηγορία BE — εξέταση ειδικών ελιγμών σημαντικών για την οδική ασφάλεια:

α) σύνδεση και αποσύνδεση ή αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από αυτοκίνητο όχημα και επανασύνδεσή του με αυτό· ο ελιγμός πρέπει να αρχίζει με το όχημα παρακείμενο στο ρυμουλκούμενό του (δηλαδή όχι στην ίδια ευθεία)·

β) οπισθοπορεία σε καμπύλη, η γραμμή της οποίας επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών·

γ) ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση.

4) Συμπεριφορά στην κυκλοφορία

Οι αιτούντες πραγματοποιούν όλες τις ακόλουθες ενέργειες υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

α) εκκίνηση: από στάθμευση, μετά από στάση στην κυκλοφορία· έξοδος από δευτερεύουσα οδό·

β) οδήγηση σε ευθείς δρόμους· διασταύρωση με οχήματα που έρχονται από την αντίθετη κατεύθυνση, περιλαμβανομένων και στενών δρόμων·

γ) οδήγηση επί καμπύλης οδού·

δ) διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·

ε) αλλαγή κατεύθυνσης με ορθή χρήση των δεικτών κατεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·

στ) είσοδος και έξοδος από αυτοκινητοδρόμους ή παρεμφερείς δρόμους, εφόσον υπάρχουν: είσοδος από τη λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·

ζ) προσπέραση και διέλευση: προσπέραση άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων και ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, προνοώντας για τα τυφλά σημεία, εάν είναι δυνατόν· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένων αυτοκινήτων· προσπέραση του οχήματος από άλλα οχήματα, εφόσον συντρέχει περίπτωση·

η) ελεύθερη οδήγηση ακολουθώντας την οδική σήμανση, εάν υπάρχει·

θ) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά, εφόσον υπάρχουν: ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, στάσεις τραμ/λεωφορείων, διαβάσεις πεζών, ποδηλατόδρομοι, με δέουσα προσοχή· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια και κατωφέρεια· σήραγγες·

ι) επιβίβαση και αποβίβαση από το όχημα και έλεγχος ότι η θύρα του οχήματος μπορεί να ανοίξει με ασφάλεια χωρίς αυτό να αποτελέσει κίνδυνο για άλλους χρήστες της οδού, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μέσων μικροκινητικότητας, με ιδιαίτερη έμφαση η θύρα να ανοίγει με το χέρι που απέχει περισσότερο από αυτήν·

ια) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψη επικίνδυνων καταστάσεων· κατά παρέκκλιση από την υποχρέωση εκτέλεσης των ενεργειών υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας, οι ενέργειες εκτελούνται μόνο σε περίπτωση που η επικίνδυνη κατάσταση παρουσιαστεί τυχαία· εναλλακτικά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές για τον έλεγχο των εν λόγω δεξιοτήτων.

8. Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E

1) Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος με έμφαση στην οδική ασφάλεια

Οι αιτούντες αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται ώστε να οδηγούν με ασφάλεια, ανταποκρινόμενοι στις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) ρύθμιση του καθίσματος για να προσαρμοστεί σωστά η θέση καθημένου·

β) ρύθμιση των κατόπτρων, των ζωνών ασφαλείας και των στηριγμάτων κεφαλής, εάν υπάρχουν·

γ) δειγματοληπτικοί έλεγχοι της κατάστασης των ελαστικών, του συστήματος διεύθυνσης, των πεδών, των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και των ακουστικών προειδοποιητικών συστημάτων·

δ) έλεγχος των υποβοηθούμενων συστημάτων πέδησης και διεύθυνσης· έλεγχος της κατάστασης των τροχών, των περικοχλίων των τροχών, των λασπωτήρων, του εμπρόσθιου υαλοπίνακα, των παραθύρων και των υαλοκαθαριστήρων, των υγρών (π.χ. λάδι μηχανής, ψυκτικό, υγρό υαλοκαθαριστήρων)· έλεγχος και χρήση των χειριστηρίων, καθώς και της συσκευής ελέγχου όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Η τελευταία απαίτηση δεν εφαρμόζεται σε αιτούντες άδεια οδήγησης οχήματος της κατηγορίας C1 ή C1E που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού·

ε) έλεγχος της πίεσης του αέρα, των δεξαμενών αέρα και της ανάρτησης·

στ) έλεγχος των παραμέτρων ασφαλείας που συνδέονται με τη φόρτωση του οχήματος: αμάξωμα, ελάσματα, θύρες διαμερίσματος φορτίου, μηχανισμός φόρτωσης, αν υπάρχει, ασφάλιση του θαλάμου, εάν υπάρχει, τρόπος φόρτωσης, ασφάλιση φορτίου (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

ζ) έλεγχος του μηχανισμού ζεύξης και της πέδης και των ηλεκτρολογικών συνδέσεων (κατηγορίες CE, C1E, DE, D1E μόνο)·

η) ικανότητα λήψης ειδικών μέτρων ασφαλείας του οχήματος· έλεγχος αμαξώματος, θυρών, εξόδων κινδύνου, εξοπλισμού πρώτων βοηθειών, πυροσβεστήρων και λοιπού εξοπλισμού ασφαλείας (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο)·

θ) (προαιρετικά) ανάγνωση οδικού χάρτη, σχεδιασμός διαδρομών, καθώς και χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης.

2) Οδήγηση του ρυμουλκού οχήματος χωρίς ρυμουλκούμενο (κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE μόνο)

Εάν ο οδηγός δεν έχει ήδη το δικαίωμα να οδηγεί τα οχήματα των κατηγοριών C1, C, D1 και D, αντίστοιχα, πρέπει να διασφαλίζεται ότι έχει την ικανότητα οδήγησης του ρυμουλκού οχήματος πριν από την οδήγηση σε κυκλοφορία με συνδεδεμένο ρυμουλκούμενο.

3) Εξέταση ειδικών ελιγμών σημαντικών για την οδική ασφάλεια:

α) σύνδεση και αποσύνδεση ή αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από αυτοκίνητο όχημα και επανασύνδεσή του με αυτό· ο ελιγμός πρέπει να αρχίζει με το όχημα παρακείμενο στο ρυμουλκούμενό του, δηλαδή όχι στην ίδια ευθεία (κατηγορίες CE, C1E, DE, D1E μόνο)·

β) οπισθοπορεία σε καμπύλη, η γραμμή της οποίας επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών·

γ) αναστροφή, εάν είναι δυνατόν·

δ) ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση σε κεκλιμένο επίπεδο/εξέδρα ή παρόμοια εγκατάσταση (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

ε) στάθμευση για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών λεωφορείου (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο).

4) Συμπεριφορά στην κυκλοφορία

Οι αιτούντες πραγματοποιούν όλες τις ακόλουθες ενέργειες υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

α) εκκίνηση: από στάθμευση, μετά από στάση στην κυκλοφορία· έξοδος από δευτερεύουσα οδό·

β) οδήγηση σε ευθείς δρόμους· διασταύρωση με οχήματα που έρχονται από την αντίθετη κατεύθυνση, περιλαμβανομένων και στενών δρόμων·

γ) οδήγηση επί καμπύλης οδού·

δ) διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·

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

στ) είσοδος και έξοδος από αυτοκινητοδρόμους ή παρεμφερείς δρόμους, εφόσον υπάρχουν: είσοδος από την λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·

ζ) προσπέραση και διέλευση: προσπέραση άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων και ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, προνοώντας για τα τυφλά σημεία (εάν είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένων αυτοκινήτων· προσπέραση του οχήματος από άλλα οχήματα, εφόσον συντρέχει περίπτωση·

η) ειδικά οδικά χαρακτηριστικά, εφόσον υπάρχουν: ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι· ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, στάσεις τραμ/λεωφορείων, διαβάσεις πεζών, ποδηλατόδρομοι, με δέουσα προσοχή· οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια και κατωφέρεια· σήραγγες·

θ) αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις και πρόβλεψή τους· κατά παρέκκλιση από την υποχρέωση εκτέλεσης των ενεργειών υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας, οι ενέργειες εκτελούνται μόνο σε περίπτωση που η επικίνδυνη κατάσταση παρουσιαστεί τυχαία· εναλλακτικά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές για τον έλεγχο των εν λόγω δεξιοτήτων·

ι) επιβίβαση και αποβίβαση από το όχημα και έλεγχος ότι η θύρα του οχήματος μπορεί να ανοίξει με ασφάλεια χωρίς αυτό να αποτελέσει κίνδυνο για άλλους χρήστες της οδού όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μέσων μικροκινητικότητας.

5) Ασφαλής και ενεργειακά αποδοτική οδήγηση:

Οδήγηση κατά τρόπο ασφαλή που μειώνει την κατανάλωση καυσίμου/ενέργειας και τις εκπομπές κατά την επιτάχυνση, την επιβράδυνση και την οδήγηση σε ανωφέρεια και κατωφέρεια (eco-driving).

9. Βαθμολόγηση της εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς

1) Για καθεμία από τις καταστάσεις οδήγησης που αναφέρονται στα σημεία 6, 7 και 8, η αξιολόγηση αντανακλά το βαθμό άνεσης με τον οποίο ο αιτών χειρίζεται τα χειριστήρια του οχήματος και την ικανότητα που επιδεικνύει ο εν λόγω αιτών κατά την οδήγηση στην κυκλοφορία με απόλυτη ασφάλεια. Ο εξεταστής πρέπει να αισθάνεται ασφαλής καθ' όλη τη διάρκεια της εξέτασης. Σφάλματα οδήγησης ή επικίνδυνη συμπεριφορά που θέτει άμεσα σε κίνδυνο την ασφάλεια του οχήματος εξέτασης, τους επιβάτες του ή άλλους χρήστες της οδού έχουν σαν αποτέλεσμα την απόρριψη του εξεταζόμενου, είτε χρειάστηκε παρέμβαση του εξεταστή ή του συνοδού είτε όχι. Ο εξεταστής είναι εντούτοις ελεύθερος να αποφασίσει εάν θα ολοκληρωθεί η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Οι εξεταστές είναι εκπαιδευμένοι ούτως ώστε να αξιολογούν ορθά την ικανότητα ασφαλούς οδήγησης των αιτούντων. Το έργο των εξεταστών παρακολουθείται και επιτηρείται από φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV σημείο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε), ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης των σφαλμάτων σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζει το παρόν παράρτημα.

2) Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης, οι εξεταστές προσέχουν ιδιαίτερα εάν ο αιτών επιδεικνύει αμυντική και κοινωνική οδηγική συμπεριφορά. Η συμπεριφορά αυτή αντανακλάται στον εν γένει τρόπο οδήγησης και ο εξεταστής την λαμβάνει υπόψη στη γενική του αξιολόγηση της οδήγησης του αιτούντος. Αξιολογείται η προσαρμοσμένη και αποφασιστική (ασφαλής) οδήγηση του αιτούντος, ο συνυπολογισμός των οδικών και καιρικών συνθηκών, της υπόλοιπης κυκλοφορίας, των συμφερόντων των άλλων χρηστών της οδού, ιδιαίτερα των ευάλωτων χρηστών, και η προνοητικότητά του.

3) Ο εξεταστής αξιολογεί επίσης κατά πόσον ο αιτών:

α) έχει το όχημα υπό έλεγχο· λαμβάνει υπόψη: την ορθή χρήση των ζωνών ασφαλείας, των συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης και των συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης, των κατόπτρων, των στηριγμάτων κεφαλής· του καθίσματος· την ορθή χρήση των φώτων και του υπόλοιπου εξοπλισμού· την ορθή χρήση του συμπλέκτη, εάν υπάρχει, του κιβωτίου ταχυτήτων, του επιταχυντή, των συστημάτων πέδησης (καθώς και του τρίτου συστήματος πέδησης εάν υπάρχει), του συστήματος διεύθυνσης· έχει το όχημα υπό τον έλεγχό του υπό διάφορες περιστάσεις και σε διάφορες ταχύτητες· το σταθερό κράτημα επί του οδοστρώματος· 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) (όχι γρήγορη επιτάχυνση, ομαλή οδήγηση και αποφυγή απότομης πέδησης)·

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

γ) τηρεί τους κανόνες παρατήρησης: παρατήρηση προς όλες τις διευθύνσεις· ορθή χρήση των κατόπτρων· παρατήρηση σε μεγάλη, μεσαία και μικρή απόσταση·

δ) τηρεί τους κανόνες προτεραιότητας και παραχωρεί προτεραιότητα: τηρεί την προτεραιότητα σε διασταυρώσεις, συμβολές δρόμων και κόμβους· παραχωρεί προτεραιότητα σε άλλες περιπτώσεις (π.χ. κατά την αλλαγή κατεύθυνσης, την αλλαγή λωρίδας, σε ειδικούς ελιγμούς)·

ε) καταλαμβάνει ορθή θέση στο οδόστρωμα: στέκεται σωστά στο οδόστρωμα, στις λωρίδες, στους κυκλικούς ισόπεδους κόμβους, σε καμπύλες οδούς, με τον ενδεδειγμένο τρόπο για τον τύπο και τα χαρακτηριστικά του οχήματος· προετοιμάζεται για να καταλάβει ορθή θέση στο οδόστρωμα·

στ) διατηρεί απόσταση ασφαλείας: διατηρεί την κατάλληλη απόσταση από το προπορευόμενο και το παραπλήσιο όχημα· διατηρεί την κατάλληλη απόσταση από άλλους χρήστες της οδού, ιδίως τους ευάλωτους χρήστες του·

ζ) τηρεί τα όρια ταχύτητας και τις συστάσεις: δεν υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα· προσαρμόζει την ταχύτητα στις καιρικές και κυκλοφοριακές συνθήκες και όπου χρειάζεται στα εθνικά όρια ταχύτητας· οδηγεί με ταχύτητα που επιτρέπει την ακινητοποίηση του οχήματος σε απόσταση ορατή και ελεύθερη εμποδίων· προσαρμόζει την ταχύτητα στη γενική ταχύτητα των ίδιου τύπου χρηστών της οδού·

η) σέβεται τους φωτεινούς σηματοδότες, την οδική σήμανση και τις λοιπές ενδείξεις: αντιδρά σωστά στους φωτεινούς σηματοδότες· υπακούει στις οδηγίες των τροχονόμων· αντιδρά σωστά στην οδική σήμανση (απαγορευτικά ή υποχρεωτικά σήματα)· προβαίνει στις σωστές ενέργειες στις διαγραμμίσεις των οδών·

θ) τηρεί τα σήματα: όταν χρειάζεται κάνει σήματα, ορθά και έγκαιρα· ενημερώνει ορθά όταν αλλάζει κατεύθυνση· αντιδρά σωστά σε όλα τα σήματα που προέρχονται από άλλους χρήστες της οδού·

ι) ελέγχει την πέδηση και την ακινητοποίηση: επιβραδύνει έγκαιρα, φρενάρει ή ακινητοποιείται σύμφωνα με τις περιστάσεις· προνοεί· χρησιμοποιεί τα διάφορα συστήματα πέδησης (κατηγορίες C, CE, D, DE μόνο)· χρησιμοποιεί συστήματα μείωσης της ταχύτητας πλην των πεδών (κατηγορίες C, CE, D, DE μόνο).

10. Διάρκεια της εξέτασης

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανυόμενη απόσταση πρέπει να είναι αρκετές ώστε να αξιολογούνται οι δεξιότητες και η συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζει ο τίτλος Β του παρόντος παραρτήματος. Σε καμία περίπτωση η διάρκεια της εξέτασης οδήγησης στον δρόμο δεν είναι μικρότερη των 25 λεπτών για τις κατηγορίες A, A1, A2, B, B1 και BE ή των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες. Στον χρόνο αυτόν δεν περιλαμβάνεται η υποδοχή του αιτούντος, η προετοιμασία του οχήματος, ο τεχνικός έλεγχος του οχήματος με μέριμνα την οδική ασφάλεια, οι ειδικοί ελιγμοί, η διασφάλιση της ικανότητας σύμφωνα με το σημείο 8(2) ή η αναγγελία του αποτελέσματος της πρακτικής εξέτασης.

11. Τόπος της εξέτασης

Το μέρος της εξέτασης που αξιολογεί τους ειδικούς ελιγμούς μπορεί να πραγματοποιείται σε ειδικό χώρο εξέτασης. Εφόσον πρακτικά είναι δυνατόν, το μέρος της εξέτασης που αξιολογεί τη συμπεριφορά σε συνθήκες κυκλοφορίας διενεργείται σε οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας ή αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιους), καθώς και σε όλων των ειδών τις αστικές οδούς (ζώνες κατοικιών, ζώνες με όριο ταχύτητας 30 και 50 km/h, αστικοί οδικοί άξονες ταχείας κυκλοφορίας), ώστε να αντικατοπτρίζονται τα διαφορετικά είδη δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσουν οι οδηγοί. Κρίνεται επίσης σκόπιμο η εξέταση να διενεργείται υπό ποικίλες συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης στην οδό χρησιμοποιείται κατά τον βέλτιστο τρόπο ούτως ώστε να αξιολογείται ο αιτών σε όλα τα είδη κυκλοφορίας που ενδέχεται να συναντήσει, με ιδιαίτερη έμφαση στις μεταβάσεις μεταξύ αυτών των ειδών.

Μέρος ΙΙ

ΓΝΩΣΕΙΣ, ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι οδηγοί όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων διαθέτουν ανά πάσα στιγμή τις γνώσεις, τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά που περιγράφονται στο Μέρος Ι σημεία 1 έως 9, ούτως ώστε:

α) να αναγνωρίζουν και να προβλέπουν τους κινδύνους στην κυκλοφορία και να αξιολογούν τη σοβαρότητά τους·

β) να έχουν επαρκώς τον έλεγχο του οχήματός τους ούτως ώστε να μην δημιουργούν επικίνδυνες καταστάσεις και να αντιδρούν σωστά σε περίπτωση επικίνδυνης κατάστασης·

γ) να συμμορφώνονται προς τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, ιδίως δε εκείνους που αφορούν την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων και τη διατήρηση της κυκλοφοριακής ροής·

δ) να ανιχνεύουν τυχόν μείζονος σημασίας τεχνικές βλάβες του οχήματός τους, ιδίως βλάβες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, και να τις επισκευάζουν κατά τον προσήκοντα τρόπο·

ε) να συνυπολογίζουν όλους τους 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·

στ) να συνεπικουρούν την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του, επιδεικνύοντας τον δέοντα σεβασμό προς τους άλλους·

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

η) να διαθέτουν επαρκείς γνώσεις σχετικά με την ασφάλεια όσον αφορά τη χρήση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα·

θ) να διαθέτουν επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη χρήση προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού και άλλων συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τα μέτρα που ενδείκνυνται προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί που δεν διαθέτουν πια τις γνώσεις, τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά που ορίζονται στο Μέρος Ι, σημεία 1 έως 9 να μπορούν να ανακτήσουν τις εν λόγω γνώσεις και δεξιότητες και να εξακολουθήσουν να επιδεικνύουν τη συμπεριφορά που απαιτείται για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΟΡΙΣΜΟΙ

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

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

Ομάδα 2: οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών C, CE, C1, C1E, D, DE και D1 και D1E.

Το εθνικό δίκαιο μπορεί να προβλέπει ότι οι απαιτήσεις που προβλέπει το παρόν παράρτημα για τους οδηγούς της ομάδας 2 ισχύουν και για τους οδηγούς οχημάτων της κατηγορίας B που χρησιμοποιούν την άδεια οδήγησής τους για επαγγελματικούς σκοπούς (ταξί, ασθενοφόρα κ.λπ.).

2. Οι αιτούντες πρώτη άδεια οδήγησης ή ανανέωση άδειας οδήγησης κατατάσσονται στην ομάδα στην οποία θα ανήκουν, εάν η αιτούμενη άδεια οδήγησης έχει χορηγηθεί ή ανανεωθεί.

Τίτλος 1

ΟΠΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

3. Κάθε αιτών άδεια οδήγησης υποβάλλεται στις ενδεδειγμένες αξιολογήσεις, ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτει επαρκή οπτική οξύτητα για την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων και να καθορίζεται αν απαιτείται περαιτέρω εξέταση του πεδίου όρασης του αιτούντος. Σε περίπτωση βάσιμων αμφιβολιών όσον αφορά την επάρκεια όρασης του αιτούντος, αυτός θα πρέπει να εξετάζεται από αρμόδιο επαγγελματία εξουσιοδοτημένο από το εθνικό δίκαιο. 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.

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 αρμόδιο επαγγελματία εξουσιοδοτημένο από το εθνικό δίκαιο, 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.

Ομάδα 1:

1) 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.

Επιπλέον, το οριζόντιο οπτικό πεδίο καλύπτει τουλάχιστον 120 μοίρες, με επέκταση τουλάχιστον κατά 50 μοίρες αριστερά και δεξιά και κατά 20 μοίρες άνω και κάτω. Δεν υπάρχουν ελαττώματα εντός ακτίνας 20 μοιρών κεντρικά.

Εφόσον διαγνωστεί ή δηλωθεί προϊούσα οφθαλμική πάθηση, είναι δυνατή η έκδοση ή ανανέωση αδειών οδήγησης, υπό τον όρο ότι ο αιτών θα υποβάλλεται τακτικά σε εξέταση από αρμόδιο επαγγελματία εξουσιοδοτημένο από το εθνικό δίκαιο.

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. Ο εξουσιοδοτημένος από το εθνικό δίκαιο αρμόδιος επαγγελματίας 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 3.(1).

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. Αφού παρέλθει αυτό το χρονικό διάστημα, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο μετά από θετική γνωμάτευση ειδικών για την όραση και την οδήγηση και μπορεί να υπόκειται σε ορισμένες απαιτήσεις ή περιορισμούς.

Ομάδα 2:

4) 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.

Επιπλέον, με τους δύο οφθαλμούς το οριζόντιο οπτικό πεδίο καλύπτει τουλάχιστον 160 μοίρες, με επέκταση τουλάχιστον κατά 70 μοίρες αριστερά και δεξιά και κατά 30 μοίρες άνω και κάτω. Δεν υπάρχουν ελαττώματα εντός ακτίνας 30 μοιρών κεντρικά.

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

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 και μπορεί να υπόκειται σε ορισμένες απαιτήσεις ή περιορισμούς.

Τίτλος 2

ΑΚΟΗ

4. Η άδεια οδήγησης χορηγείται ή ανανεώνεται σε αιτούντες ή οδηγούς της ομάδας 2 με προβλήματα ακοής, υπό την επιφύλαξη γνωμοδότησης των αρμόδιων ιατρικών αρχών βάσει ιατρικών εξετάσεων στις οποίες λαμβάνονται ιδίως υπόψη οι δυνατότητες αντιστάθμισης.

Τίτλος 3

ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

5. Η άδεια οδήγησης δεν χορηγείται ούτε ανανεώνεται σε αιτούντες ή οδηγούς με πάθηση ή αναπηρία του κινητικού συστήματος η οποία καθιστά επικίνδυνη την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος.

Ομάδα 1:

1) Μετά από γνωμάτευση αρμόδιας ιατρικής αρχής είναι δυνατό να χορηγείται, άδεια οδήγησης με περιοριστικούς όρους, σε αιτούντες ή οδηγούς με σωματικές αναπηρίες. Η γνωμάτευση αυτή στηρίζεται σε ιατρική αξιολόγηση της εν λόγω πάθησης ή διαταραχής και, εφόσον χρειάζεται, σε πρακτική εξέταση. Συνοδεύεται επίσης από την ένδειξη του τύπου της απαιτούμενης τροποποίησης του οχήματος, καθώς και του κατά πόσον ο οδηγός οφείλει να χρησιμοποιεί ορθοπεδική συσκευή, στο μέτρο που η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς αποδεικνύει ότι, με την εν λόγω συσκευή, η οδήγηση δεν είναι επικίνδυνη.

2) Επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με προϊούσα πάθηση, υπό την προϋπόθεση ότι υποβάλλονται σε περιοδικές εξετάσεις, ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι ικανοί να οδηγούν το όχημά τους με πλήρη ασφάλεια.

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

Ομάδα 2:

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.

Τίτλος 4

ΚΑΡΔΙΑΓΓΕΙΑΚΕΣ ΠΑΘΗΣΕΙΣ

6. Οι καρδιαγγειακές ασθένειες ή παθήσεις μπορούν να προκαλέσουν αιφνίδια αλλοίωση των εγκεφαλικών λειτουργιών η οποία συνιστά κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Οι εν λόγω ασθένειες μπορούν να αποτελέσουν λόγο προσωρινών ή μόνιμων περιορισμών στην οδήγηση.

1) Για τις ακόλουθες καρδιαγγειακές ασθένειες, επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που ανήκουν στις κατωτέρω ομάδες, μόνο κατόπιν αποτελεσματικής θεραπείας της ασθένειας και υπό την προϋπόθεση βεβαίωσης και, εφόσον απαιτείται, τακτικού ιατρικού ελέγχου από αρμόδια ιατρική αρχή:

α) βραδυαρρυθμίες (φλεβοκομβική διαταραχή και διαταραχές αγωγιμότητας) και ταχυαρρυθμίες (υπερκοιλιακές και κοιλιακές αρρυθμίες) με ιστορικό συγκοπής ή συγκοπικών επεισοδίων που οφείλονται σε διαταραχές του καρδιακού ρυθμού (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

β) βραδυαρρυθμίες: φλεβοκομβική διαταραχή και διαταραχές αγωγιμότητας με δεύτερου βαθμού κολποκοιλιακό αποκλεισμό τύπου Mobitz II, τρίτου βαθμού κολποκοιλιακό αποκλεισμό ή εναλλασσόμενο αποκλεισμό σκέλους (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

γ) ταχυαρρυθμίες (υπερκοιλιακές και κοιλιακές αρρυθμίες) με

i) δομική καρδιοπάθεια, ιδίως εμμένουσα κοιλιακή ταχυκαρδία (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)· ή

ii) πολύμορφη μη εμμένουσα κοιλιακή ταχυκαρδία ή για την οποία ενδείκνυται απινιδωτής (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

δ) συμπτώματα στηθάγχης (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ε) εμφύτευση ή αντικατάσταση μόνιμου βηματοδότη (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

στ) εμφύτευση ή αντικατάσταση απινιδωτή ή κατάλληλη ή ακατάλληλη απινίδωση (ισχύει μόνο για την ομάδα 1)·

ζ) συγκοπή (η παροδική απώλεια συνείδησης και του τόνου στάσεως που χαρακτηρίζεται από αιφνίδια έναρξη, σύντομη διάρκεια και αυθόρμητη ανάρρωση και οφείλεται σε γενική εγκεφαλική υποαιμάτωση η οποία αποδίδεται σε αντανακλαστικά αίτια άγνωστης αιτίας, χωρίς την ένδειξη υφέρπουσας καρδιοπάθειας) (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

η) οξύ στεφανιαίο σύνδρομο (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

θ) σταθερή στηθάγχη εφόσον τα συμπτώματα δεν εμφανίζονται κατά τη διάρκεια ήπιας άθλησης (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ι) διαδερμική στεφανιαία παρέμβαση (PCI) (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ια) χειρουργική αορτοστεφανιαίας παράκαμψης (CABG) (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ιβ) εγκεφαλικό επεισόδιο ή παροδικό ισχαιμικό αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο (TIA) (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ιγ) σημαντική στένωση της καρωτίδας αρτηρίας (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

ιδ) μέγιστη διάμετρος αορτής άνω των 5,5 cm (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

ιε) καρδιακή ανεπάρκεια:

i) σε στάδιο I, II και III κατά New York Heart Association (NYHA) (ισχύει μόνο για την ομάδα 1)·

ii) σε σταδίου I και II κατά NYHA, εφόσον το κλάσμα εξώθησης αριστερής κοιλίας είναι τουλάχιστον 35 % (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

ιστ) μεταμόσχευση καρδιάς (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ιζ) συσκευή υποβοήθησης της καρδιάς (ισχύει μόνο για την ομάδα 1)·

ιη) εγχείριση βαλβίδων (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

ιθ) κακοήθης υπέρταση (άνοδος της συστολικής αρτηριακής πίεσης ≥ 180 mmHg ή της διαστολικής αρτηριακής πίεσης ≥ 110 mmHg που συνδέεται με επικείμενη ή προϊούσα βλάβη των οργάνων) (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

κ) αρτηριακή πίεση τρίτου βαθμού (διαστολική πίεση ≥ 110 mmHg και/ή συστολική πίεση ≥ 180 mmHg) (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

κα) συγγενής καρδιακή πάθηση (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

κβ) υπερτροφική καρδιομυοπάθεια, εφόσον δεν συνοδεύεται από συγκοπικά επεισόδια (ισχύει μόνο για την ομάδα 1)·

κγ) σύνδρομο μακρού QT που συνοδεύεται από συγκοπικά επεισόδια, ριπιδοειδή ταχυκαρδία ή διάστημα QT > 500 ms (ισχύει μόνο για την ομάδα 1).

2) Για τις ακόλουθες καρδιαγγειακές ασθένειες, δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που ανήκουν στις κατωτέρω ομάδες:

α) εμφύτευση απινιδωτή (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

β) περιφερική αρτηριακή νόσος — ανεύρυσμα θωρακικής και κοιλιακής αορτής, εφόσον η τιμή της μέγιστης διαμέτρου αορτής συνιστά σημαντικό παράγοντα κινδύνου για αιφνίδια ρήξη και, ως εκ τούτου, για αιφνίδιο περιστατικό που επιφέρει ανικανότητα (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2)·

γ) καρδιακή ανεπάρκεια:

i) σε στάδιο IV κατά NYHA (ισχύει μόνο για την ομάδα 1)·

ii) σε στάδιο III και IV κατά NYHA (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

δ) συσκευή υποβοήθησης της καρδιάς (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

ε) βαλβιδοπάθεια με αορτική παλινδρόμηση, στένωση αορτής, παλινδρόμηση ή στένωση μιτροειδούς, εφόσον η φυσική λειτουργία εκτιμάται ότι θα είναι σταδίου IV κατά NYHA ή εφόσον έχουν εκδηλωθεί συγκοπικά επεισόδια (ισχύει μόνο για την ομάδα 1)·

στ) βαλβιδοπάθεια σε στάδιο III ή IV κατά NYHA με κλάσμα εξώθησης κάτω του 35 %, στένωση μιτροειδούς και σοβαρή πνευμονική υπέρταση ή με σοβαρή στένωση αορτής βάσει υπερηχοκαρδιογραφήματος ή στένωση αορτής που προκαλεί συγκοπή, με την εξαίρεση πλήρως ασυμπτωματικής σοβαρής στένωσης αορτής εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις της δοκιμασίας κόπωσης (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

ζ) δομικές και ηλεκτρικές καρδιομυοπάθειες — υπερτροφική καρδιομυοπάθεια με ιστορικό συγκοπής ή με ταυτόχρονη ύπαρξη δύο ή περισσοτέρων εκ των ακόλουθων συνθηκών: πάχος τοιχώματος αριστερής κοιλίας > 3 cm, μη εμμένουσα κοιλιακή ταχυκαρδία, οικογενειακό ιστορικό αιφνίδιου θανάτου (σε συγγενή πρώτου βαθμού), διατήρηση της αρτηριακής πίεσης κατά την άθληση (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

η) σύνδρομο μακρού QT που συνοδεύεται από συγκοπικά επεισόδια, ριπιδοειδή ταχυκαρδία και διάστημα QT > 500 ms (ισχύει μόνο για την ομάδα 2)·

θ) σύνδρομο Brugada με συγκοπή ή αιφνίδιο καρδιακό θάνατο που ανετράπη (ισχύει για τις ομάδες 1 και 2).

Η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγείται ή να ανανεώνεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις που αιτιολογούνται δεόντως από ιατρική γνωμάτευση και υπό την προϋπόθεση τακτικών ιατρικών εξετάσεων από αρμόδια ιατρική αρχή, προκειμένου να ελέγχεται η ικανότητά τους να οδηγούν το όχημά τους με ασφάλεια, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων της πάθησης.

3) Λοιπές καρδιομυοπάθειες

Ο κίνδυνος αιφνίδιου περιστατικού που επιφέρει ανικανότητα ελέγχεται σε αιτούντες ή οδηγούς με ευρέως γνωστές καρδιομυοπάθειες (π.χ. αρρυθμογόνο καρδιομυοπάθεια της δεξιάς κοιλίας, μη συμπιεστική καρδιομυοπάθεια, κατεχολαμινεργική πολύμορφη κοιλιακή ταχυκαρδία και σύνδρομο σύντομου QT) ή με νέες καρδιομυοπάθειες που ενδέχεται να ανακαλυφθούν. Απαιτείται προσεκτική εξέταση από εξειδικευμένο ιατρό. Πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προγνωστικοί παράγοντες της συγκεκριμένης καρδιομυοπάθειας.

4) Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τη χορήγηση ή την ανανέωση της άδειας οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που πάσχουν από άλλες καρδιαγγειακές παθήσεις.

Τίτλος 5

ΣΑΚΧΑΡΩΔΗΣ ΔΙΑΒΗΤΗΣ

7. Για τους σκοπούς των ακόλουθων σημείων, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

«σοβαρή κρίση υπογλυκαιμίας»: είναι αναγκαία η παροχή βοήθειας από άλλο άτομο·

«υποτροπιάζουσα σοβαρή υπογλυκαιμία»: δεύτερο επεισόδιο σοβαρής υπογλυκαιμίας εντός χρονικού διαστήματος 12 μηνών.

Ομάδα 1:

1) Επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με σακχαρώδη διαβήτη. Εφόσον τα άτομα αυτά τελούν υπό φαρμακευτική αγωγή χαμηλού κινδύνου υπογλυκαιμίας, υποβάλλονται σε τακτική ιατρική εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή, όπως αρμόζει στην εκάστοτε περίπτωση. Εφόσον τα άτομα αυτά τελούν υπό φαρμακευτική αγωγή υψηλού κινδύνου υπογλυκαιμίας, η οποία μπορεί να έχει επιπτώσεις στην ικανότητά τους να οδηγούν, είναι αναγκαία η ιατρική γνωμάτευση από αρμόδιο και εξουσιοδοτημένο επαγγελματία του τομέα της υγείας και η κατάλληλη για την κάθε περίπτωση τακτική ιατρική τους εξέταση, αλλά ο χρόνος δεν υπερβαίνει την δεκαετία.

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.

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με μειωμένη επίγνωση της υπογλυκαιμίας.

Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με υποτροπιάζουσα σοβαρή υπογλυκαιμία, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από ιατρική γνωμάτευση και τακτικό ιατρικό έλεγχο από αρμόδια ιατρική αρχή. Στην περίπτωση υποτροπιάζουσας σοβαρής υπογλυκαιμίας που σημειώνεται κατά τις ώρες εγρήγορσης, η άδεια οδήγησης δεν χορηγείται ούτε ανανεώνεται έως 3 μήνες μετά το τελευταίο επεισόδιο.

Η άδεια οδήγησης επιτρέπεται να χορηγείται ή να ανανεώνεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις που αιτιολογούνται δεόντως από ιατρική γνωμάτευση και υπό την προϋπόθεση τακτικών ιατρικών εξετάσεων από αρμόδια ιατρική αρχή, προκειμένου να ελέγχεται η ικανότητά τους να οδηγούν το όχημά τους με ασφάλεια, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων της πάθησης.

Ομάδα 2:

3) Πρέπει να καταβάλλεται προσοχή κατά την έκδοση ή ανανέωση αδειών οδήγησης της ομάδας 2 για αιτούντες ή οδηγούς με σακχαρώδη διαβήτη. Σε περίπτωση φαρμακευτικής αγωγής που συνεπάγεται κίνδυνο υπογλυκαιμίας, δηλαδή με ινσουλίνη και ορισμένα δισκία, εφαρμόζονται τα ακόλουθα κριτήρια:

α) δεν έχουν εκδηλωθεί υπογλυκαιμικά επεισόδια κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο·

β) ο οδηγός αντιλαμβάνεται πλήρως την έλευση υπογλυκαιμίας·

γ) ο οδηγός πρέπει να μπορεί να ελέγχει επαρκώς τα επίπεδα γλυκόζης στο αίμα με τακτικούς ελέγχους, με τη χρήση τεχνικών βοηθημάτων, τουλάχιστον δύο φορές ημερησίως, και σε χρόνους σχετιζόμενους με την οδήγηση·

δ) ο οδηγός πρέπει να αποδεικνύει ότι αντιλαμβάνεται τους κινδύνους της υπογλυκαιμίας·

ε) δεν υπάρχουν άλλες απαγορευτικές διαβητικές επιπλοκές.

Επιπλέον, στις περιπτώσεις αυτές, προϋποθέσεις για την έκδοση ή την ανανέωση των εν λόγω αδειών οδήγησης είναι η θετική γνωμάτευση και τακτική ιατρική εξέταση από αρμόδια ιατρική αρχή, εντός χρονικών διαστημάτων που δεν υπερβαίνουν την τριετία.

4) Κάθε σοβαρό υπογλυκαιμικό επεισόδιο που σημειώνεται κατά τις ώρες εγρήγορσης, έστω και αν δεν σχετίζεται με την οδήγηση, αναφέρεται και οδηγεί σε επανεξέταση της κατάστασης όσον αφορά τη χορήγηση άδειας οδήγησης.

Τίτλος 6

ΝΕΥΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΟ ΑΠΟΦΡΑΚΤΙΚΗΣ ΑΠΝΟΙΑΣ ΣΤΟΝ ΥΠΝΟ

8. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για αιτούντες με νευρολογικές παθήσεις και σύνδρομο αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο.

Τίτλος 7

ΝΕΥΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ

1) Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με σοβαρή νευρολογική πάθηση, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από θετική ιατρική γνωμάτευση από αρμόδιο και εξουσιοδοτημένο επαγγελματία του τομέα της υγείας.

Προς τον σκοπό αυτόν, οι νευρολογικές διαταραχές που οφείλονται σε αναπτυξιακές διαταραχές, παθήσεις ή εγχειρήσεις του κεντρικού ή του περιφερειακού νευρικού συστήματος, 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 επιπτώσεις τους στην οδήγηση. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κίνδυνοι από την εξέλιξη της αναπηρίας και τη μη τήρηση της αγωγής Στις περιπτώσεις αυτές, η χορήγηση ή η ανανέωση της άδειας οδήγησης μπορεί να υπόκειται σε περιοδική αξιολόγηση, σε περίπτωση κινδύνου επιδείνωσης.

Τίτλος 8

ΣΥΝΔΡΟΜΟ ΑΠΟΦΡΑΚΤΙΚΗΣ ΑΠΝΟΙΑΣ ΣΤΟΝ ΥΠΝΟ

2) Για τους σκοπούς των ακόλουθων σημείων:

«μέτριο σύνδρομο αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο»: αντιστοιχεί σε 15-29 άπνοιες και υπόπνοιες ανά ώρα (δείκτης απνοιών-υποπνοιών)·

«σοβαρό σύνδρομο αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο»: αντιστοιχεί σε δείκτη απνοιών-υποπνοιών 30 και άνω, ενώ και οι δύο τύποι του συνδρόμου συνδέονται με υπερβολική ημερήσια υπνηλία.

3) Αιτούντες ή οδηγοί για τους οποίους είναι πιθανή διάγνωση μέτριου ή σοβαρού συνδρόμου αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο παραπέμπονται για περαιτέρω ιατρική γνωμάτευση από αρμόδιο και εξουσιοδοτημένο επαγγελματία του τομέα της υγείας πριν από τη χορήγηση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης. Μπορεί να συστηθεί στους αιτούντες ή τους οδηγούς να μην οδηγούν έως ότου επιβεβαιωθεί η διάγνωση.

4) Επιτρέπεται να χορηγούνται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με μέτριο ή σοβαρό σύνδρομο αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο εφόσον παρουσιάζουν επαρκή έλεγχο της κατάστασής τους, ακολουθούν την ενδεδειγμένη θεραπεία και παρουσιάζουν, βάσει ιατρικής γνωμάτευσης αρμόδιο και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας, βελτίωση τυχόν συμπτωμάτων υπνηλίας.

5) Οι αιτούντες ή οι οδηγοί με μέτριο ή σοβαρό σύνδρομο αποφρακτικής άπνοιας στον ύπνο οι οποίοι ακολουθούν θεραπεία υποβάλλονται σε τακτικές ιατρικές εξετάσεις ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη για τους οδηγούς της ομάδας 1 και το ένα έτος για τους οδηγούς της ομάδας 2, ούτως ώστε να εκτιμάται κατά πόσον ακολουθούν τη θεραπεία, η ανάγκη συνέχισης της θεραπείας και η συνεχής επαγρύπνηση.

Τίτλος 9

ΕΠΙΛΗΨΙΑ

9. Οι επιληπτικές κρίσεις ή άλλες αιφνίδιες διαταραχές της κατάστασης εγρήγορσης αποτελούν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, εφόσον εκδηλωθούν σε άτομο που οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα.

Για τους σκοπούς των ακόλουθων σημείων:

«επιληψία»: πάθηση στην οποία ο ασθενής έχει εκδηλώσει δύο ή περισσότερες επιληπτικές κρίσεις σε χρονικό διάστημα μικρότερο από πενταετία·

«προκαλούμενη επιληπτική κρίση»: κρίση η οποία έχει κάποιο αναγνωρίσιμο γενεσιουργό αίτιο που μπορεί να αποφευχθεί.

Σε άτομο που έχει παρουσιάσει κάποια αρχική ή μεμονωμένη κρίση ή απώλεια συνείδησης συνιστάται να μην οδηγεί. Απαιτείται έκθεση ειδικού, όπου αναφέρονται το χρονικό διάστημα απαγόρευσης της οδήγησης και η συνέχεια που ζητείται να δοθεί.

Έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία η διάγνωση του συγκεκριμένου επιληπτικού συνδρόμου του ατόμου και του τύπου κρίσης, ώστε να είναι δυνατά η ενδεδειγμένη εκτίμηση της ασφάλειας οδήγησης του ατόμου αυτού (συμπεριλαμβανομένου του κινδύνου άλλων κρίσεων) καθώς και ο καθορισμός της ενδεδειγμένης θεραπείας. Αυτά υπάγονται στην αρμοδιότητα νευρολόγου.

Ομάδα 1:

1) Οδηγοί με επιληψία που κατατάσσονται στην ομάδα 1 υπόκεινται σε αναθεώρηση της άδειας οδήγησης, μέχρις ότου απαλλαγούν από κρίσεις για τουλάχιστον πέντε έτη.

Εάν κάποιος αιτών ή οδηγός έχει επιληψία και έως ότου απαλλαγεί από κρίσεις για τουλάχιστον πέντε έτη, θεωρείται ότι δεν πληρούνται τα κριτήρια για τη χορήγηση άδειας οδήγησης χωρίς όρους.

2) Προκαλούμενη επιληπτική κρίση: ο αιτών που έχει εμφανίσει κατά το παρελθόν την εν λόγω πάθηση εξαιτίας αναγνωρίσιμου αιτιώδους παράγοντα ο οποίος δεν εμφανίζει μεγάλες πιθανότητες να εκδηλωθεί κατά την οδήγηση επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται ικανός να οδηγεί σε ατομική βάση, μετά από σχετική νευρολογική γνωμάτευση. Εφόσον υπάρχει λόγος, η εκτίμηση συμφωνεί και με άλλους σχετικούς τίτλους, παραδείγματος χάρη, για την περίπτωση του αλκοόλ ή άλλων νοσηρών παραγόντων.

3) Πρώτη ή μοναδική, μη προκαλούμενη κρίση: ο αιτών ή ο οδηγός που παρουσίασε μία πρώτη μη προκαλούμενη επιληπτική κρίση επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται ικανός να οδηγεί μετά από χρονικό διάστημα έξι μηνών χωρίς κρίσεις, αφού προηγηθεί η ενδεδειγμένη ιατρική εκτίμηση. Σε αιτούντες ή οδηγούς με αναγνωρισμένους ικανοποιητικούς δείκτες πρόγνωσης, οι εθνικές αρχές μπορούν να επιτρέπουν να οδηγήσουν νωρίτερα.

4) Άλλου είδους απώλεια συνείδησης: η απώλεια συνείδησης εκτιμάται ανάλογα με τον κίνδυνο υποτροπής κατά την οδήγηση.

5) Επιληψία: αιτούντες ή οδηγοί επιτρέπεται να χαρακτηρίζονται κατάλληλοι να οδηγούν μετά από χρονικό διάστημα ενός έτους χωρίς περαιτέρω κρίσεις.

6) Κρίσεις αποκλειστικά κατά τον ύπνο: ο αιτών ή ο οδηγός που έχει παρουσιάσει κρίσεις μόνο κατά τον ύπνο επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται κατάλληλος να οδηγεί, εφόσον διαπιστωθεί ότι η κατάσταση αυτή διατηρείται επί χρονικό διάστημα το οποίο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το χρονικό διάστημα χωρίς κρίση που απαιτείται για την επιληψία. Εφόσον παρατηρηθεί επεισόδιο ή κρίση κατά την εγρήγορση, πριν χορηγηθεί άδεια απαιτείται χρονικό διάστημα διάρκειας ενός έτους χωρίς άλλο περιστατικό.

7) Κρίσεις που δεν επηρεάζουν τη συνείδηση ή την ικανότητα ενέργειας: ο αιτών ή ο οδηγός που έχει εκδηλώσει μόνο κρίσεις που αποδεδειγμένα δεν επηρεάζουν τη συνείδηση ούτε προκαλούν λειτουργική διαταραχή, επιτρέπεται να χαρακτηρίζεται κατάλληλος να οδηγεί, εφόσον η κατάσταση αυτή έχει διαπιστωθεί ότι διατηρήθηκε επί χρονικό διάστημα το οποίο δεν είναι μικρότερο από το χρονικό διάστημα χωρίς κρίση που απαιτείται για την επιληψία. Εφόσον δεν εκδηλωθεί άλλο είδος επεισοδίου ή κρίσης, πριν από τη χορήγηση άδειας απαιτείται χρονικό διάστημα ενός έτους χωρίς άλλο επεισόδιο.

8) Κρίσεις λόγω τροποποίησης ή μείωσης αντιεπιληπτικής θεραπείας από ιατρό: είναι δυνατό να συστηθεί στον ασθενή να μην οδηγεί από την αρχή του χρόνου έναρξης της μείωσης, και στη συνέχεια επί εξάμηνο μετά την παύση της θεραπείας. Για κρίσεις που εκδηλώνονται κατά τη διάρκεια τροποποίησης ή παύσης θεραπευτικής αγωγής από ιατρό, απαιτείται τρίμηνη αποχή από οδήγηση σε περίπτωση επαναφοράς της προηγούμενης αποτελεσματικής θεραπείας.

9) Μετά από χειρουργική επέμβαση για τη θεραπεία επιληψίας, οδηγοί ή αιτούντες επιτρέπεται να χαρακτηρίζονται κατάλληλοι να οδηγούν μετά από χρονικό διάστημα ενός έτους χωρίς περαιτέρω κρίσεις.

Ομάδα 2:

10) Για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα χωρίς κρίση, ο αιτών ή ο οδηγός δεν τελεί υπό αντιεπιληπτική φαρμακευτική αγωγή. Υπήρξε η ενδεδειγμένη ιατρική παρακολούθηση. Σύμφωνα με εκτεταμένη νευρολογική έρευνα, δεν διαπιστώθηκε συναφής εγκεφαλική πάθηση και στο ηλεκτροεγκεφαλογράφημα δεν παρουσιάζεται δραστηριότητα επιληπτικής μορφής. Έπειτα από το οξύ επεισόδιο, εκτελείται ηλεκτροεγκεφαλογράφημα και η ενδεδειγμένη νευρολογική εκτίμηση.

11) Σε περίπτωση προκαλούμενης επιληπτικής κρίσης, εξαιτίας αναγνωρίσιμου αιτιώδους παράγοντα, πρέπει να προσκομίζεται θετική νευρολογική έκθεση, η οποία να πιστοποιεί περίοδο χωρίς επιληπτικές κρίσεις διάρκειας τουλάχιστον ενός έτους και να περιλαμβάνει ηλεκτροεγκεφαλογραφική αξιολόγηση. Λαμβάνονται υπόψη και άλλοι τίτλοι. Σε περίπτωση δομικών βλαβών του εγκεφάλου με αυξημένο κίνδυνο εμφάνισης επιληπτικών κρίσεων, το μέγεθός τους αξιολογείται με νευρολογική έκθεση.

12) Πρώτη ή μοναδική μη προκαλούμενη κρίση: ο αιτών ή ο οδηγός 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. Οι ιατρικές αρχές μπορούν να επιτρέπουν σε αιτούντα ή οδηγό με αναγνωρισμένους ικανοποιητικούς δείκτες πρόγνωσης να οδηγήσει νωρίτερα.

13) Άλλου είδους απώλεια συνείδησης: η απώλεια συνείδησης εκτιμάται ανάλογα με τον κίνδυνο υποτροπής κατά την οδήγηση.

14) Επιληψία: πρέπει να έχει παρέλθει χρονικό διάστημα 10 ετών χωρίς άλλες κρίσεις και χωρίς τη βοήθεια αντιεπιληπτικών φαρμάκων. Σε αιτούντες ή οδηγούς με αναγνωρισμένους ικανοποιητικούς δείκτες πρόγνωσης, οι εθνικές αρχές μπορούν να επιτρέπουν να οδηγήσουν νωρίτερα. Αυτό ισχύει και για την περίπτωση της «νεανικής επιληψίας».

Ορισμένες διαταραχές, π.χ. αρτηριοφλεβική δυσμορφία ή ενδοεγκεφαλική αιμορραγία, συνεπάγονται αυξημένο κίνδυνο κρίσεων, έστω και αν δεν έχουν ακόμη εκδηλωθεί κρίσεις. Στην περίπτωση αυτή πραγματοποιείται εκτίμηση από αρμόδια ιατρική αρχή.

Τίτλος 10

ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΡΑΧΕΣ

10. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για αιτούντες ή οδηγούς με διανοητική διαταραχή ή νοητική υστέρηση.

Ομάδα 1:

1) Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με:

α) σοβαρές διανοητικές, γνωσιακές ή συμπεριφορικές διαταραχές είτε συγγενείς είτε επίκτητες λόγω ασθενειών, τραυματισμών ή νευροχειρουργικών επεμβάσεων·

β) διαταραχές προσωπικότητας που οδηγούν σε σοβαρές διαταραχές της ικανότητας κρίσης, της συμπεριφοράς και της προσαρμοστικότητας,

εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από ιατρική γνωμάτευση αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και υπό την προϋπόθεση, εάν υπάρχει ανάγκη, τακτικού ιατρικού ελέγχου. Θα πρέπει να τηρηθεί μια προηγούμενη περίοδος ύφεσης.

Ομάδα 2:

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.

Τίτλος 11

ΑΛΚΟΟΛ

11. Η κατανάλωση αλκοόλ συνιστά μείζονα κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Λόγω της σοβαρότητας του προβλήματος, επιβάλλεται αυστηρή επαγρύπνηση από πλευράς ιατρικού κλάδου.

Ομάδα 1:

1) 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.

Αφού περατωθεί μια περίοδος αποδεδειγμένης αποχής, άδειες οδήγησης επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται σε αιτούντες ή οδηγούς που υπόκεινται σε θετική ιατρική γνωμάτευση αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και μετά από περίοδο τακτικών ιατρικών ελέγχων.

2) Επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται άδειες οδήγησης για αιτούντες ή οδηγούς που είναι εξαρτημένοι από το αλκοόλ ή αδυνατούν να απέχουν από την κατανάλωση αλκοόλ κατά την οδήγηση, υπό την προϋπόθεση ότι χρησιμοποιούνται τεχνολογίες που επιτρέπουν την αντιστάθμιση της εξάρτησης, φέρ' ειπείν η υποχρεωτική χρήση συστήματος ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας και εφόσον ο οδηγός υπόκειται σε περιοδική επανεξέταση της συμπληρωματικής αγωγής για την αντιμετώπιση της εξάρτησης ή της αδυναμίας αποσύνδεσης της κατανάλωσης αλκοόλ από την οδήγηση. Εάν αποδειχθεί η περίοδος αποχής, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει συμμετοχή σε προγράμματα απεξάρτησης με παρακολούθηση και ιατρική εποπτεία, η άδεια οδήγησης μπορεί να χορηγηθεί ή να ανανεωθεί χωρίς τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών, εάν ο οδηγός υπόκειται σε ιατρική γνωμάτευση αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και μετά από περίοδο τακτικών ιατρικών ελέγχων. Οι τακτικοί ιατρικοί έλεγχοι μπορούν να διενεργούνται κατά τη διάρκεια ή μετά τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών, ή και τα δύο.

Ομάδα 2:

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.

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

Τίτλος 12

ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΑΡΜΑΚΑ

12. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για τα ναρκωτικά και τα φάρμακα.

Κατάχρηση:

1) Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που είναι εξαρτημένοι από ψυχοτρόπες ουσίες ή ναρκωτικά που, χωρίς να είναι εξαρτημένοι, δεν επιθυμούν ή δεν είναι ικανοί να περιορίσουν την κατανάλωση για την οδήγηση, ανεξάρτητα από την κατηγορία της αιτούμενης άδειας οδήγησης.

Τακτική κατανάλωση:

Ομάδα 1:

2) Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που καταναλώνουν τακτικά ψυχοτρόπες ουσίες ή ναρκωτικά, 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 παρεμποδίζει τη διανοητική ή σωματική ικανότητα οδήγησης.

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

Ομάδα 2:

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 ορισμένες απαιτήσεις ή περιορισμούς.

Τίτλος 13

ΝΕΦΡΙΚΕΣ ΠΑΘΗΣΕΙΣ

13. Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για αιτούντες με νεφρικές παθήσεις.

Ομάδα 1:

1) Επιτρέπεται να χορηγούνται ή να ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με σοβαρή νεφρική ανεπάρκεια που επιφέρει σημαντικό περιορισμό της σωματικής ικανότητας, υπό την προϋπόθεση ιατρικής γνωμάτευσης αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και υπό τον όρο ότι οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλονται σε τακτικούς ιατρικούς ελέγχους.

Ομάδα 2:

2) Δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς με μη αναστρέψιμη σοβαρή νεφρική ανεπάρκεια, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων δεόντως αιτιολογημένων από ιατρική γνωμάτευση αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και με την προϋπόθεση τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Τίτλος 14

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ομάδα 1:

1) Η άδεια οδήγησης επιτρέπεται να χορηγείται ή να ανανεώνεται σε αιτούντες ή οδηγούς που έχουν υποβληθεί σε μεταμόσχευση οργάνου ή τεχνητή εμφύτευση η οποία επηρεάζει την ικανότητα οδήγησης, υπό την προϋπόθεση ιατρικής γνωμάτευσης αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και, εφόσον χρειάζεται, τακτικού ιατρικού ελέγχου.

Ομάδα 2:

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.

Κατά κανόνα, δεν χορηγούνται ούτε ανανεώνονται άδειες οδήγησης σε αιτούντες ή οδηγούς που παρουσιάζουν πάθηση μη αναφερόμενη στο παρόν παράρτημα, η οποία ενδέχεται να αποτελεί ή να προκαλεί λειτουργική ανικανότητα που μπορεί να υπονομεύσει την ασφάλεια κατά την οδήγηση, εκτός εάν η αίτηση υποστηρίζεται από ιατρική γνωμάτευση αρμόδιου και εξουσιοδοτημένου επαγγελματία του τομέα της υγείας και, εφόσον χρειάζεται, ο αιτών ή ο οδηγός υπόκειται σε τακτικό ιατρικό έλεγχο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο εξεταστής οδήγησης

1) Ένα άτομο που είναι αρμόδιο να διεξάγει πρακτικές αξιολογήσεις, εντός μηχανοκίνητου οχήματος, των επιδόσεων οδήγησης ενός υποψηφίου διαθέτει γνώσεις, δεξιότητες και κατανόηση των θεμάτων που αναφέρονται στα σημεία 2) έως 8).

2) Τα προσόντα ενός εξεταστή σχετίζονται με την αξιολόγηση των επιδόσεων ενός υποψηφίου που ζητά άδεια οδήγησης της κατηγορίας στην οποία αντιστοιχεί η εξέταση οδήγησης στην οποία υποβάλλεται.

3) Γνώσεις και κατανόηση της οδήγησης και αξιολόγηση:

α) θεωρία της οδηγικής συμπεριφοράς·

β) αντίληψη του κινδύνου και αποφυγή ατυχημάτων· αυτό περιλαμβάνει την κατανόηση και την προσοχή στους ευάλωτους μη μηχανοκίνητους χρήστες της οδού και χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων·

γ) το αναλυτικό πρόγραμμα στο οποίο βασίζονται οι κανόνες που διέπουν τη εξέταση οδήγησης·

δ) οι απαιτήσεις της εξέτασης οδήγησης·

ε) νομοθεσία σχετική με την οδική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας και των ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών·

στ) θεωρία και τεχνικές αξιολόγησης·

ζ) αμυντική οδήγηση.

4) Δεξιότητες αξιολόγησης:

Ο εξεταστής είναι ικανός:

α) να παρατηρεί με ακρίβεια, να παρακολουθεί και να εκτιμά τις γενικές επιδόσεις των υποψηφίων, ιδίως δε:

i) την ορθή και πλήρη αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων·

ii) τον επακριβή καθορισμό των αιτίων και των πιθανών αποτελεσμάτων επικίνδυνων καταστάσεων·

iii) την απόκτηση πείρας και την αναγνώριση σφαλμάτων·

iv) συνέπεια και εφαρμογή ενιαίων κριτηρίων κατά την αξιολόγηση·

β) να αφομοιώνει ταχέως πληροφορίες και να συνάγει τα κυριότερα σημεία·

γ) να προβλέπει και να εντοπίζει δυνητικά προβλήματα και να αναπτύσσει στρατηγικές για την αντιμετώπισή τους·

δ) να παρέχει έγκαιρη και εποικοδομητική κριτική.

5) Προσωπικές δεξιότητες οδήγησης:

Ένα πρόσωπο που είναι αρμόδιο να διεξάγει πρακτική εξέταση για μια συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης είναι ικανό να οδηγεί τον σχετικό τύπο μηχανοκίνητου οχήματος σε σταθερά υψηλό επίπεδο.

6) Ποιότητα υπηρεσιών:

α) καθορίζει και ανακοινώνει στον υποψήφιο τι πρόκειται να του ζητηθεί κατά τη διάρκεια της εξέτασης·

β) επικοινωνεί με σαφήνεια, επιλέγοντας το κατάλληλο περιεχόμενο, ύφος και γλώσσα για το εκάστοτε ακροατήριο και την εκάστοτε κατάσταση και απαντά στις ερωτήσεις των υποψηφίων·

γ) παρέχει σαφείς εξηγήσεις όσον αφορά το αποτέλεσμα της εξέτασης·

δ) συμπεριφέρεται προς τους υποψήφιους με σεβασμό και χωρίς διακρίσεις.

7) Γνώσεις σχετικά με την τεχνική και τη φυσική του οχήματος, μεταξύ άλλων:

α) γνώσεις τεχνολογίας του οχήματος, όπως διεύθυνση, ελαστικά, φρένα, φώτα, ιδίως για τις μοτοσικλέτες και τα βαρέα οχήματα·

β) γνώσεις σχετικά με την ασφαλή φόρτωση·

γ) γνώσεις σχετικά με τη φυσική οχημάτων, όπως ταχύτητα, τριβή, δυναμική και ενέργεια.

8) Οδήγηση με τρόπο αποδοτικό όσον αφορά τα καύσιμα ή την ενέργεια και φιλικό προς το περιβάλλον.

2. Γενικές προϋποθέσεις

1) Ο εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β:

α) είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον τρία έτη·

β) είναι ηλικίας τουλάχιστον 23 ετών·

γ) έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την αρχική επιμόρφωση η οποία προβλέπεται στο σημείο 3 και, στη συνέχεια, έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις διασφάλισης της ποιότητας και περιοδικής κατάρτισης που προβλέπονται στο σημείο 4·

δ) έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3 όπως αυτό ορίζεται στη Διεθνή Τυποποιημένη Ταξινόμηση της Εκπαίδευσης (ISCED) της UNESCO·

ε) δεν εργάζεται ως εκπαιδευτής οδήγησης ή σε σχολή οδήγησης, ταυτόχρονα με την άσκηση της δραστηριότητας του εξεταστή οδήγησης.

2) Ο εξεταστής άδειας οδήγησης των λοιπών κατηγοριών:

α) είναι κάτοχος άδειας οδήγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας ή έχει ισοδύναμες γνώσεις μέσω επαρκούς επαγγελματικής κατάρτισης·

β) έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την αρχική επιμόρφωση η οποία προβλέπεται στο σημείο 3 και, στη συνέχεια, έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις διασφάλισης της ποιότητας και περιοδικής κατάρτισης που προβλέπονται στο σημείο 4·

γ) είναι ειδικευμένος εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον τρία έτη· η απαίτηση αυτή μπορεί να μην λαμβάνεται υπόψη εάν ο εν λόγω εξεταστής μπορεί να αποδείξει:

i) τουλάχιστον πενταετή οδήγηση οχήματος της συγκεκριμένης κατηγορίας· ή

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

δ) έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3 όπως αυτό ορίζεται στην ISCED·

ε) δεν εργάζεται ως εκπαιδευτής οδήγησης ή σε σχολή οδήγησης ταυτόχρονα με την άσκηση της δραστηριότητας του εξεταστή οδήγησης.

3) Επαγγελματικό πρότυπο

Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους για πρακτικές αξιολογήσεις, οι εξεταστές ενεργούν ανεξάρτητα από εξωτερικές επιρροές, άμεσες ή έμμεσες. Απέχουν από κάθε ενέργεια ασυμβίβαστη με τα καθήκοντά τους και επιδεικνύουν αντικειμενικότητα και αμεροληψία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

4) Ισοδυναμίες

α) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε έναν εξεταστή να διεξάγει εξετάσεις οδήγησης για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2 και Α αφού αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

β) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε έναν εξεταστή να διεξάγει εξετάσεις οδήγησης για τις κατηγορίες C1, C, D1 και D αφού αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

γ) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε έναν εξεταστή να διεξάγει εξετάσεις οδήγησης για τις κατηγορίες BE, C1E, CE, D1E και DE αφού αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται βάσει του σημείου 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

3. Αρχική επιμόρφωση

1) Αρχική κατάρτιση

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

β) Τα κράτη μέλη καθορίζουν εάν το περιεχόμενο ενός συγκεκριμένου προγράμματος κατάρτισης σχετίζεται με την αρμοδιότητα διεξαγωγής εξετάσεων οδήγησης για μία ή περισσότερες κατηγορίες άδειας οδήγησης.

2) Εξετάσεις

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

β) Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν μια διαδικασία εξετάσεων κατά την οποία αξιολογούνται, κατά παιδαγωγικώς κατάλληλο τρόπο, τα προσόντα του ατόμου που ορίζονται στο σημείο 1, ιδίως δε στο σημείο 1.(4). Η διαδικασία εξέτασης πληροί τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1] και περιλαμβάνει και θεωρητική και πρακτική συνιστώσα. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, επιτρέπεται να χρησιμοποιείται αξιολόγηση βάσει υπολογιστή. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά τη φύση και τη διάρκεια των τυχόν δοκιμασιών και αξιολογήσεων στο πλαίσιο της εξέτασης καθορίζονται από τα επιμέρους κράτη μέλη.

γ) Τα κράτη μέλη καθορίζουν εάν το περιεχόμενο μιας συγκεκριμένης εξέτασης σχετίζεται με την αρμοδιότητα διεξαγωγής εξετάσεων οδήγησης για μία ή περισσότερες κατηγορίες άδειας οδήγησης.

4. Διασφάλιση της ποιότητας και περιοδική κατάρτιση

1) Διασφάλιση της ποιότητας

α) Τα κράτη μέλη διαθέτουν ρυθμίσεις διασφάλισης της ποιότητας για τη διατήρηση του επιπέδου των εξεταστών οδήγησης.

β) Οι ρυθμίσεις διασφάλισης της ποιότητας συνεπάγονται την εποπτεία των εξεταστών κατά την εργασία τους, τη μετεκπαίδευσή τους και την επαναδιαπίστευσή τους, τη συνεχή επαγγελματική τους εξέλιξη, καθώς και περιοδική επανεξέταση των αποτελεσμάτων των εξετάσεων οδήγησης που έχουν διεξαγάγει.

γ) Τα κράτη μέλη ορίζουν ότι κάθε εξεταστής υπόκειται σε ετήσια εποπτεία κατά την οποία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις διασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.(1) στοιχείο β). Επιπλέον, τα κράτη μέλη ορίζουν ότι κάθε εξεταστής επιτηρείται κατά τη διεξαγωγή εξετάσεων μία φορά ανά πενταετία, επί συνολική διάρκεια τουλάχιστον μισής ημέρας, ώστε να είναι δυνατή η επιτήρηση περισσότερων της μιας εξετάσεων. Όταν διαπιστώνονται προβλήματα, λαμβάνονται επανορθωτικά μέτρα. Ο παρατηρητής είναι άτομο εξουσιοδοτημένο για το σκοπό αυτόν από το κράτος μέλος.

δ) Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι, όταν ένας εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει εξετάσεις οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης παρατήρησης για τις εξετάσεις μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες.

ε) Οι εξετάσεις οδήγησης παρακολουθούνται και εποπτεύονται από φορέα εξουσιοδοτημένο από το κράτος μέλος, ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέλη του εν λόγω φορέα που είναι επιφορτισμένα με την παρακολούθηση και την εποπτεία ενεργούν αμερόληπτα και ανεξάρτητα από εξωτερικές παρεμβάσεις ή πολιτικές πιέσεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

[1] Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Περιοδική κατάρτιση

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

i) τακτική περιοδική κατάρτιση τουλάχιστον τεσσάρων ημερών συνολικά ανά διετία ώστε:

— να διατηρούν και να επικαιροποιούν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες εξέτασης και επικοινωνίας·

— να αποκτούν νέα προσόντα που έχουν καταστεί ουσιώδη για την άσκηση του επαγγέλματός τους·

— να εξασφαλίζουν ότι εξακολουθούν να διεξάγουν τις εξετάσεις κατά αμερόληπτο και ομοιόμορφο τρόπο·

ii) περιοδική κατάρτιση τουλάχιστον πέντε ημερών συνολικά ανά πενταετία ώστε να αναπτύσσουν και να διατηρούν τις απαιτούμενες πρακτικές δεξιότητες οδήγησης.

β) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι παρέχεται αμέσως ειδική κατάρτιση στους εξεταστές των οποίων οι επιδόσεις κρίθηκαν ανεπαρκείς σε μεγάλο βαθμό μέσω του υφιστάμενου συστήματος διασφάλισης της ποιότητας.

γ) Η περιοδική κατάρτιση μπορεί να έχει τη μορφή ενημέρωσης, διδασκαλίας σε τάξη, συμβατικής ή ηλεκτρονικής μάθησης, είναι δε δυνατόν να παρέχεται είτε σε ατομική είτε σε ομαδική βάση. Μπορεί να περιλαμβάνει επαναδιαπίστευση επιπέδου όπως αυτή κρίνεται κατάλληλη από τα κράτη μέλη.

δ) Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι, όταν ένας εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει εξετάσεις οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης περιοδικής κατάρτισης για τις εξετάσεις μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες, εφόσον πληρούται η προϋπόθεση που αναφέρεται στο σημείο 4.(2) στοιχείο ε).

ε) Όταν ένας εξεταστής δεν έχει διεξαγάγει εξετάσεις για μια κατηγορία κατά τη διάρκεια μιας 24μηνης περιόδου, ο εξεταστής υποβάλλεται σε κατάλληλη επαναξιολόγηση πριν του επιτραπεί να διεξαγάγει εξετάσεις οδήγησης για την κατηγορία αυτή. Η επαναξιολόγηση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται ως μέρος της απαίτησης που αναφέρεται στο σημείο 4.(2) στοιχείο α).

5. Κεκτημένα δικαιώματα

1) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στα άτομα που είναι αρμόδια να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 να εξακολουθούν να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης, ανεξαρτήτως του εάν τους έχει χορηγηθεί η σχετική αρμοδιότητα σύμφωνα με τις γενικές προϋποθέσεις του σημείου 2 ή με τη διαδικασία τυπικών προσόντων του σημείου 3.

2) Ωστόσο, οι εξεταστές αυτοί υπόκεινται στις ρυθμίσεις τακτικής εποπτείας και διασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΥΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ, ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου:

α) να εγκρίνουν και να εποπτεύουν την εκπαίδευση που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο δ)· ή,

β) να διοργανώνουν τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο δ).

Τίτλος Α

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Η διάρκεια της εκπαίδευσης οδηγών είναι τουλάχιστον επτά ώρες.

2. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών

Η εκπαίδευση οδηγών καλύπτει τις γνώσεις, τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά όπως περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ σημεία 2 και 7. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, στα κριτήρια ασφαλείας, στα έλκοντα οχήματα και ρυμουλκούμενα (μηχανισμός ζεύξης), στην ορθή φόρτωση και στον εξοπλισμό ασφάλειας.

Το πρακτικό μέρος περιλαμβάνει τις ακόλουθες ασκήσεις: επιτάχυνση, επιβράδυνση, οπισθοπορεία, πέδηση, απόσταση ακινητοποίησης, αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, πέδηση και αποφυγή, ταλάντευση ρυμουλκούμενου, αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από το αυτοκίνητο όχημά του και επανασύνδεσή του και στάθμευση.

Όσοι συμμετέχουν στην εκπαίδευση εκτελούν το πρακτικό μέρος και επιδεικνύουν τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά τους σε δημόσιες οδούς.

Οι συνδυασμοί οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία των συνδυασμών οχημάτων για τους οποίους ο αιτών έχει αιτηθεί άδεια οδήγησης.

3. Διάρκεια και περιεχόμενο της εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανυόμενη απόσταση είναι επαρκείς για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων και της συμπεριφοράς που καθορίζονται στο σημείο 2.

Τίτλος Β

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

1. Η διάρκεια της εκπαίδευσης των οδηγών είναι τουλάχιστον επτά ώρες και μπορεί να οργανωθεί σε δημόσιες οδούς ή σε κλειστό χώρο.

2. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών

Η εκπαίδευση οδηγών καλύπτει τις γνώσεις, τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙ τίτλος Α σημείο 2, και, στον βαθμό που ισχύει για την κατηγορία C1, στο παράρτημα ΙΙ, τίτλος Β, στο σημείο 8. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, στα κριτήρια ασφαλείας, στην ορθή φόρτωση και στον εξοπλισμό ασφάλειας.

Το πρακτικό μέρος περιλαμβάνει τις ακόλουθες ασκήσεις: επιτάχυνση, επιβράδυνση, οπισθοπορεία, πέδηση, απόσταση ακινητοποίησης, αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, ταλάντευση ρυμουλκούμενου, αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από το αυτοκίνητο όχημά του και επανασύνδεσή του, πέδηση και αποφυγή και στάθμευση. Όσον αφορά τα οχήματα έκτακτης ανάγκης, δίνεται ιδιαίτερη προσοχή, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο οδηγός διαθέτει τις απαραίτητες δεξιότητες για την ορθή αντιμετώπιση πρόσθετων δυσκολιών που προκύπτουν από την οδήγηση σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία των οχημάτων για τα οποία ο αιτών έχει αιτηθεί άδεια οδήγησης.

3. Διάρκεια και περιεχόμενο της εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανυόμενη απόσταση είναι επαρκείς για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων και της συμπεριφοράς που καθορίζονται στο σημείο 2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α (ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ)

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου:

   α) να εγκρίνουν και να εποπτεύουν την εκπαίδευση που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ)· ή

   β) να διοργανώνουν τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

2. Η διάρκεια της εκπαίδευσης οδηγών είναι τουλάχιστον επτά ώρες.

3. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών

   Η εκπαίδευση οδηγών καλύπτει όλες τις πτυχές που καλύπτει το παράρτημα ΙΙ σημείο 6.

   Κάθε συμμετέχων εκτελεί τα πρακτικά μέρη της εκπαίδευσης και επιδεικνύει τις δεξιότητες και τη συμπεριφορά του σε δημόσιες οδούς.

   Οι μοτοσικλέτες που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία μοτοσικλετών για την οποία ο αιτών έχει αιτηθεί άδεια οδήγησης.

4. Διάρκεια και περιεχόμενο της εξέτασης δεξιοτήτων και συμπεριφοράς

   Η διάρκεια της εξέτασης και η διανυόμενη απόσταση είναι επαρκείς για την αξιολόγηση των δεξιοτήτων και της συμπεριφοράς που καθορίζονται στο σημείο 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
—	—	Άρθρο 1
—	—	Άρθρο 2 πσημεία 1, 2, 3, 13 και 14
Άρθρο 1 παράγραφος 1	—	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Άρθρο 1 παράγραφοι 2, 3 και 4	—	Άρθρο 4 παράγραφοι 5 και 6
—	—	Άρθρο 3 παράγραφοι 1 έως 5
Άρθρο 2 παράγραφος 1	—	Άρθρο 3 παράγραφος 6
Άρθρο 2 παράγραφος 2	—	Άρθρο 4 παράγραφος 3
Άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2	—	Άρθρο 4 παράγραφος 2
Άρθρο 3 παράγραφος 3	—	Άρθρο 4 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 4 παράγραφος 7
—	—	Άρθρο 5 παράγραφοι 1 έως 5 και 7
Άρθρο 4 παράγραφος 1 πρώτη περίοδος	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερη περίοδος	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 τρίτη περίοδος	—	Άρθρο 2 σημείο 4
Άρθρο 4 παράγραφος 2	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο 2 σημεία 5, 6 και 7
Άρθρο 4 παράγραφος 2 δεύτερη περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 3	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 3 πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 2 σημείο 8
Άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση	—	Άρθρο 2 σημείο 9
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο α) πρώτη και δεύτερη περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i)
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο α) τρίτη περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο β) πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1, στοιχείο β) σημείο ii)
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο β) δεύτερη περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο i)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο iii), πρώτη περίπτωση
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο i) πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i)
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο ii)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο iii) δεύτερη περίπτωση
Άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο ii) πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1, στοιχείο γ) σημείο ii)
Άρθρο 4 παράγραφος 4	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 2 σημεία 10 και 11
Άρθρο 4 παράγραφος 4 δεύτερη περίπτωση	—	Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο α)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο α) πρώτη περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) πρώτο εδάφιο και άρθρο 2 σημείο 12
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο α) δεύτερη περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο α) τρίτη περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο i) δεύτερο και τρίτο εδάφιο
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β), εκτός από την τελευταία περίοδο	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο ii)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο β) τελευταία περίοδος	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο γ), εκτός από την τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο iii)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο γ) τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο δ)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο iv)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ε), εκτός από την τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1, στοιχείο γ) σημείο v)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ε) τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο στ)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο vi)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ζ), εκτός από την τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο vii)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ζ) τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο δ)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο η)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο viii)

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο θ), εκτός από την τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο ix)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο θ) τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο δ)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ι)	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο x)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ια), εκτός από την τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) σημείο xi)
Άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο ια) τελευταία περίπτωση	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο στ)
Άρθρο 4 παράγραφος 5	—	Άρθρο 6 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο στοιχείο α)	—	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	—	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ)	—	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο στοιχείο δ)	—	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 4 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο	—	Άρθρο 7 παράγραφος 3
Άρθρο 4 παράγραφος 6 τρίτο και τέταρτο εδάφιο	—	Άρθρο 7 παράγραφος 4
Άρθρο 4 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο	—	Άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχεία ε) και ζ)
Άρθρο 4 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο	—	Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχεία ε) και στ)
Άρθρο 5	—	Άρθρο 8
Άρθρο 6 παράγραφος 1	—	Άρθρο 9 παράγραφος 1
Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο β)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο β)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο γ)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο γ)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ε)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο στ)
Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο δ)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ζ)

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο ε)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο η)
Άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο στ)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο θ)
Άρθρο 6 παράγραφος 3	—	Άρθρο 9 παράγραφος 3
Άρθρο 6 παράγραφος 4 στοιχεία α) και β)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχεία α) και β)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχεία γ) και δ), και δεύτερο, τρίτο και τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 6 παράγραφος 4 στοιχείο γ)	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ι)
—	—	Άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ια)
Άρθρο 7 παράγραφος 1	—	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 πρώτο, δεύτερο και τρίτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο	—	—
Άρθρο 7 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 3 τέταρτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 τέταρτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 3 πέμπτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 πέμπτο εδάφιο
—	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 έκτο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 3 έκτο εδάφιο	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 έβδομο εδάφιο
—	—	Άρθρο 10 παράγραφος 2 όγδοο εδάφιο
Άρθρο 7 παράγραφος 4	—	Άρθρο 10 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφος 5	—	Άρθρο 10 παράγραφος 5
—	—	Άρθρο 12
Άρθρο 8	—	Άρθρο 4 παράγραφος 8, άρθρο 5 παράγραφος 6, άρθρο 8 παράγραφος 2, άρθρο 10 παράγραφος 6, άρθρο 19 παράγραφος 2 και άρθρο 25

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 9	—	Άρθρο 26
Άρθρο 10	—	Άρθρο 19
Άρθρο 11 παράγραφοι 1, 2 και 3	—	Άρθρο 13 παράγραφοι 1, 2 και 3
Άρθρο 11 παράγραφος 4	—	Άρθρο 16 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 11 παράγραφος 5	—	Άρθρο 13 παράγραφος 4
—	—	Άρθρο 14
—	—	Άρθρο 15 παράγραφοι 1, 3, 4 και 6 έως 10
Άρθρο 11 παράγραφος 6	—	Άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 5
—	—	Άρθρο 16 παράγραφοι 3 και 4
—	—	Άρθρο 17
—	—	Άρθρο 18
Άρθρο 12	—	Άρθρο 20 παράγραφος 1
—	—	Άρθρο 20 παράγραφοι 2, 3 και 4
Άρθρο 13	—	Άρθρο 21
Άρθρο 14	—	Άρθρο 24
Άρθρο 15 παράγραφος 1	—	Άρθρο 22 παράγραφος 1
Άρθρο 15 παράγραφοι 2 και 3	—	Άρθρο 22 παράγραφος 2
Άρθρο 15 παράγραφος 4	—	Άρθρο 22 παράγραφος 3
—	—	Άρθρο 22 παράγραφοι 4, 5 και 6
—	—	Άρθρο 23
—	—	Άρθρο 27
—	—	Άρθρο 28
Άρθρο 16	—	Άρθρο 29
Άρθρο 17	—	Άρθρο 30

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 18	Άρθρο 8	Άρθρο 31
Άρθρο 19	—	Άρθρο 32
Παράρτημα I	—	Παράρτημα I μέρη Α1, Α2, Δ και Ε
—	Άρθρο 1	—
—	Άρθρο 2 παράγραφος 1	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 1)
—	Άρθρο 2 παράγραφος 2	—
—	Άρθρο 2 παράγραφος 3	—
—	Άρθρο 3	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 2)
—	Άρθρο 4	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 3)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 1	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 4)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 2	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 5)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 3	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 6)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 4	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 7)
—	Άρθρο 5 παράγραφος 5	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 8)
—	Άρθρο 6	—
—	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 9
—	Άρθρο 7 παράγραφος 2	Παράρτημα I μέρος Β σημείο 10
—	Παράρτημα I	Παράρτημα I μέρος Β1
—	Παράρτημα II	Παράρτημα I μέρος Β2
—	Παράρτημα III	Παράρτημα I μέρος Β3
—	Παράρτημα IV	Παράρτημα I μέρος Β4
Παράρτημα II	—	Παράρτημα II
Παράρτημα III, εκτός από τα σημεία 3, 4 και 5	—	Παράρτημα III
Παράρτημα III σημεία 3, 4 και 5	—	Άρθρο 11

Οδηγία 2006/126/ΕΚ	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012	Παρούσα οδηγία
Παράρτημα IV	—	Παράρτημα IV
Παράρτημα V	—	Παράρτημα V τίτλος Α
—	—	Παράρτημα V τίτλος Β
Παράρτημα VI	—	Παράρτημα VI
Παράρτημα VII	—	—
Παράρτημα VIII	—	Παράρτημα VII