ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2022/2561 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 (κωδικοποίηση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιωδώς ([4]). Είναι ως εκ τούτου σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.

(2) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», η Επιτροπή καθορίζει στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», σύμφωνα με τον οποίο έως το 2050 η Ένωση θα πρέπει να φθάσει σε σημείο όπου θα υπάρχουν σχεδόν μηδέν νεκροί από τροχαία ατυχήματα.

(3) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2011-2020, με τίτλο «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», πρότεινε ως στόχο να μειωθεί περαιτέρω στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση έως το 2020, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η Επιτροπή έθεσε επτά στρατηγικούς στόχους, μεταξύ των οποίων είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης των χρηστών του οδικού δικτύου και η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

(4) Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 υιοθετήθηκε ο δεσμευτικός στόχος της εγχώριας μείωσης κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε ολόκληρη την οικονομία έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Ο εν λόγω στόχος θα βοηθήσει στην επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων της συμφωνίας του Παρισιού που εγκρίθηκε το 2015 βάσει της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή ([5]), και όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξή του. Ο τομέας των μεταφορών χρειάζεται μια ολοκληρωμένη

([1]) ΕΕ C 155 της 30.4.2021, σ. 78.
([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 2022 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 2022.
([3]) Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).
([4]) Βλέπε παράρτημα IV μέρος Α.
([5]) ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

προσέγγιση για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής απόδοσης. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω της έρευνας και της αξιοποίησης της υφισταμένης τεχνολογίας. Οι οδηγοί πρέπει να εκπαιδευτούν κατάλληλα ώστε να οδηγούν με τον πλέον οικονομικό τρόπο.

(5) Προκειμένου να μπορέσουν οι οδηγοί να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που άπτονται της αγοράς των οδικών μεταφορών, οι κανόνες της Ένωσης σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης των οδηγών οχημάτων οδικής μεταφοράς θα πρέπει να εφαρμόζονται στο σύνολο των οδηγών, είτε είναι ανεξάρτητοι επαγγελματίες είτε μισθωτοί, είτε εργάζονται για ίδιο λογαριασμό είτε υπέρ τρίτων.

(6) Οι κανόνες της Ένωσης σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης των οδηγών οχημάτων οδικής μεταφοράς θα πρέπει να κατατείνουν στη διασφάλιση της ποιότητας του οδηγού, μέσω επιμόρφωσης, τόσο για την πρόσβαση όσο και για την άσκηση της δραστηριότητας του οδηγού.

(7) Ειδικότερα, η υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης αποσκοπεί στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας του οδηγού, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών του οδηγού όταν το όχημα ευρίσκεται εν στάσει. Εξάλλου, ο σύγχρονος χαρακτήρας του επαγγέλματος αναμένεται να δημιουργήσει στους νέους ενδιαφέρον για το επάγγελμα αυτό συμβάλλοντας έτσι στην πρόσληψη νέων οδηγών σε μια εποχή σπάνεως.

(8) Προς αποφυγή ανισοτήτων στις συνθήκες ανταγωνισμού, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης τόσο για τους υπηκόους των κρατών μελών όσο και για τους υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από μια επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος.

(9) Προκειμένου να τηρηθούν οι αρχές του ενωσιακού δικαίου, θα πρέπει να εξαιρεθούν της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας οι οδηγοί οχημάτων χρησιμοποιουμένων για μεταφορές, εφόσον αυτές έχουν ήσσονα επίπτωση στην οδική ασφάλεια, ή εφόσον οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας θα συνιστούσαν δυσανάλογο οικονομικό ή κοινωνικό βάρος.

(10) Είναι σκόπιμο να προβλεφθούν ορισμένες εξαιρέσεις σε σχέση με καταστάσεις στις οποίες η οδήγηση δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού, και όπου η απαίτηση συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας θα επιβάρυνε δυσανάλογα τους οδηγούς. Σε γενικές γραμμές, η οδήγηση θεωρείται ότι δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού όταν καταλαμβάνει λιγότερο από το 30 % του κυλιόμενου μηνιαίου χρόνου εργασίας.

(11) Όταν η οδήγηση συμβαίνει σπάνια, λαμβάνει χώρα σε αγροτικές περιοχές και γίνεται από οδηγούς που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση, θα πρέπει να εφαρμόζονται εξαιρέσεις, υπό τον όρο ότι η οδική ασφάλεια συνεχίζει να διασφαλίζεται. Λόγω των διαφορετικών συνθηκών στις αγροτικές περιοχές της Ένωσης όσον αφορά τη γεωγραφία, το κλίμα και την πυκνότητα πληθυσμού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν κατά πόσον η οδήγηση αυτή μπορεί να θεωρηθεί περιστασιακή και κατά πόσον η εξαίρεση αυτή επηρεάζει την οδική ασφάλεια, για παράδειγμα ανάλογα με το είδος της οδού, τον κυκλοφοριακό φόρτο ή την παρουσία ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

(12) Δεδομένου ότι οι αποστάσεις που καλύπτουν στο πλαίσιο της εργασίας τους οι εργαζόμενοι στους τομείς της γεωργίας, της φυτοκομίας, της δασοκομίας, της κτηνοτροφίας και της αλιείας, που εξαιρούνται από την παρούσα οδηγία, μπορεί να ποικίλλουν στην Ένωση, θα πρέπει να εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν στο εθνικό τους δίκαιο τις μέγιστες επιτρεπτές αποστάσεις, υπολογιζόμενες από τη βάση της επιχείρησης, για τις οποίες ισχύουν οι εξαιρέσεις.

(13) Προκειμένου να μπορεί να αποδεικνύεται η συμμόρφωση του οδηγού προς τις υποχρεώσεις του, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χορηγούν στον οδηγό πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ), που βεβαιώνει την αρχική επιμόρφωσή του ή την περιοδική κατάρτισή του.

(14) Προκειμένου να διευκολύνουν την εφαρμογή των διατάξεων για την αρχική επιμόρφωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν μεταξύ διάφορων εναλλακτικών λύσεων.

(15) Προκειμένου να διατηρείται η επιμόρφωση των ήδη υφισταμένων οδηγών, θα πρέπει αυτοί να υπόκεινται σε περιοδική μετεκπαίδευση σε θέματα ουσιώδη για το επάγγελμά τους.

(16) Οι οδηγοί που είχαν εξαιρεθεί από την απαίτηση αρχικής επιμόρφωσης θα πρέπει, ενώ συνεχίζουν να επωφελούνται της εξαίρεσης αυτής, να υποχρεούνται να παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση ώστε να επικαιροποιούν τις γνώσεις τους που είναι απαραίτητες για την εργασία τους.

(17) Οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται ως προς την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση αφορούν τους κανόνες ασφάλειας που πρέπει να τηρούνται κατά την οδήγηση και όταν το όχημα ευρίσκεται εν στάσει. Η ανάπτυξη της αμυντικής οδήγησης (πρόβλεψη των κινδύνων, συνυπολογισμός των άλλων χρηστών του δρόμου), η οποία συμβαδίζει με την ορθολογική κατανάλωση καυσίμου, αναμένεται να έχει θετικά αποτελέσματα τόσο στην κοινωνία όσο και στον ίδιο τον τομέα των οδικών μεταφορών.

(18) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει κεκτημένα δικαιώματα του οδηγού που έχει λάβει την άδεια οδήγησης την απαραίτητη για την άσκηση της δραστηριότητας της οδήγησης προ της ημερομηνίας που προβλέπεται για την απόκτηση του ΠΕΙ το οποίο βεβαιώνει την αντίστοιχη αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση.

(19) Μόνο τα κέντρα κατάρτισης που έχουν λάβει σχετική έγκριση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να μπορούν να διοργανώνουν τα μαθήματα κατάρτισης που προβλέπονται στο πλαίσιο της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης. Προς διασφάλιση της ποιότητας των εν λόγω εγκεκριμένων κέντρων, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν εναρμονισμένα κριτήρια έγκρισης, συμπεριλαμβανομένου του κριτηρίου ενός ενισχυμένου επιπέδου επαγγελματισμού.

(20) Η αρμοδιότητα της διοργάνωσης των προβλεπόμενων εξετάσεων αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης θα πρέπει να ανατίθεται όχι μόνο στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αλλά και σε κάθε οντότητα που αυτές ορίζουν. Λόγω της σπουδαιότητας που έχει για την οδική ασφάλεια και την ισότητα των συνθηκών ανταγωνισμού η παρούσα οδηγία, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να εποπτεύουν τις εν λόγω εξετάσεις.

(21) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης περιοδικής κατάρτισης και να χορηγούν στον οδηγό το αντίστοιχο ΠΕΙ, εντός πέντε ετών είτε από την ημερομηνία έκδοσης του ΠΕΙ που βεβαιώνει την αρχική επιμόρφωση είτε από τη λήξη της προθεσμίας για την άσκηση από ορισμένους οδηγούς των κεκτημένων δικαιωμάτων τους. Θα πρέπει να επιτρέπονται επίσης επιμηκύνσεις ή συντομεύσεις των προθεσμιών αυτών. Έπειτα από την πρώτη φάση περιοδικής κατάρτισής του, ο οδηγός θα πρέπει να πραγματοποιεί περιοδική κατάρτιση ανά πέντε χρόνια.

(22) Προκειμένου να πιστοποιείται ότι ένας οδηγός ενός κράτους μέλους είναι κάτοχος ενός από τα ΠΕΙ που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και να διευκολύνεται η αμοιβαία αναγνώριση των διαφόρων ΠΕΙ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιθέτουν τον ειδικά προβλεπόμενο ενωσιακό εναρμονισμένο κωδικό, μαζί με τη διάρκεια ισχύος του, είτε στην άδεια οδήγησης είτε στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού, το οποίο θα αναγνωρισθεί αμοιβαία από τα κράτη μέλη, το τυποποιημένο υπόδειγμα του οποίου απεικονίζεται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας. Το εν λόγω δελτίο θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας, όπως η άδεια οδήγησης, λόγω της σπουδαιότητας των δικαιωμάτων που παρέχει σχετικά με την οδική ασφάλεια και την ισότητα των συνθηκών ανταγωνισμού.

(23) Τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, θα πρέπει να ανταλλάσσουν ηλεκτρονικά πληροφορίες σχετικά με τα ΠΕΙ. Θα πρέπει να αναπτύξουν την απαραίτητη ηλεκτρονική πλατφόρμα, λαμβάνοντας υπόψη μια ανάλυση κόστους-οφέλους από την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας επέκτασης του δικτύου αδειών οδήγησης της ΕΕ που έχει δημιουργηθεί βάσει της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]). Τούτο, μεταξύ άλλων θετικών, θα δώσει στα κράτη μέλη εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες για κατάρτιση που έχει μεν ολοκληρωθεί αλλά δεν αναγράφεται στην άδεια οδήγησης του οδηγού. Είναι σημαντικό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή να αναπτύξουν περαιτέρω αυτή τη λειτουργικότητα, με στόχο την πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων.

(24) Με βάση τις εξελίξεις στην κατάρτιση και την εκπαίδευση και προκειμένου η παρούσα οδηγία να συμβάλει περαιτέρω στην οδική ασφάλεια και τη συνάφεια της κατάρτισης των οδηγών, θα πρέπει τα μαθήματα να καλύπτουν θέματα οδικής ασφάλειας, όπως: η αντίληψη του κινδύνου· η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως των πεζών, των ποδηλατών και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα· η οικονομική οδήγηση από άποψη καυσίμων· η οδήγηση σε ακραίες καιρικές συνθήκες και η μεταφορά μη φυσιολογικών φορτίων. Σε αυτό το πλαίσιο, τα μαθήματα θα πρέπει επίσης να συνδέονται με ευφυή συστήματα μεταφορών και να εξελίσσονται ώστε να συμβαδίζουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις.

(25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σαφή δυνατότητα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των εκπαιδευτικών πρακτικών με τη χρήση εργαλείων τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), π.χ. η ηλεκτρονική μάθηση και η μεικτή μάθηση, για μέρος της κατάρτισης, διασφαλίζοντας παράλληλα την ποιότητα της κατάρτισης. Κατά τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εκπαιδευτικών πρακτικών με τη χρήση εργαλείων ΤΠΕ, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα θέματα χρειάζονται πρακτική κατάρτιση και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τα εν λόγω εργαλεία μάθησης: για παράδειγμα, η τοποθέτηση αντιολισθητικών αλυσίδων ή η διασφάλιση των φορτίων, ή άλλα στοιχεία εκπαίδευσης όπου η πρακτική πλευρά είναι σημαντική. Η πρακτική εκπαίδευση θα μπορούσε, αλλά δεν είναι υποχρεωτικό, να συνίσταται σε οδήγηση. Σημαντικό μέρος της κατάρτισης που απαιτείται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης.

([6]) 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).

(26) Για να διασφαλιστεί η συνέπεια μεταξύ των διαφόρων μορφών κατάρτισης που απαιτούνται βάσει του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συνδυάζουν διαφορετικά είδη κατάρτισης: για παράδειγμα, θα πρέπει να τους δίνεται η δυνατότητα να συνδυάζουν εκπαίδευση στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών ή στη μεταφορά ζώων, με την κατάρτιση που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία.

(27) Για να αποτραπούν ανομοιότητες στις πρακτικές μεταξύ των κρατών μελών που εμποδίζουν την αμοιβαία αναγνώριση και περιορίζουν το δικαίωμα των οδηγών να παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου εργάζονται, οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να υποχρεούνται, εάν δεν είναι δυνατή η αναγραφή της ολοκληρωθείσας κατάρτισης στην άδεια οδήγησης, να εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού, υπό τη μορφή που ορίζει το τυποποιημένο υπόδειγμα που απεικονίζεται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας, που θα εξασφαλίζει την αμοιβαία αναγνώριση για κάθε οδηγό που πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

(28) Η χρήση βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς τρίτων χωρών ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο για τους οδηγούς όταν ο μεταφορέας επιστρέφει τη βεβαίωση στις αρχές έκδοσης, ιδίως όταν οι εν λόγω οδηγοί επιθυμούν να αναλάβουν εργασία σε άλλο κράτος μέλος. Για να μην υποχρεώνονται οι οδηγοί να επαναλάβουν την κατάρτισή τους όταν προσληφθούν σε νέα θέση εργασίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τα προσόντα των οδηγών.

(29) Όσον αφορά τους οδηγούς οι οποίοι καλύπτονται από την παρούσα οδηγία και είναι υπήκοοι τρίτων χωρών, θα πρέπει να θεσπισθούν ειδικές διατάξεις πιστοποίησης.

(30) Για την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την τροποποίηση των παραρτημάτων Ι και ΙΙ της παρούσας οδηγίας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και 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 ([7]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα 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.

(31) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η θέσπιση για το σύνολο της Ένωσης προτύπου αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως εξαιτίας της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των ζητημάτων που πρόκειται να αντιμετωπισθούν με την παρούσα οδηγία, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(32) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και τις ημερομηνίες εφαρμογής των οδηγιών που εμφαίνονται στο παράρτημα IV μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) υπηκόους κράτους μέλους, και

β) υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος

([7]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

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

— οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1 + E, C ή C + E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 2006/126/ΕΚ, ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη,

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

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

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις

1. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς οχημάτων:

α) των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h·

β) τα οποία χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες των ενόπλων δυνάμεων, της πολιτικής άμυνας, της πυροσβεστικής υπηρεσίας, των δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, και των υπηρεσιών επείγουσας διακομιδής ασθενών, ή τα οποία τίθενται υπό τον έλεγχο των υπηρεσιών αυτών, όταν η μεταφορά εκτελείται στο πλαίσιο των καθηκόντων τους·

γ) τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, ή στους οδηγούς νέων ή μεταποιημένων οχημάτων που δεν έχουν ακόμα τεθεί σε κυκλοφορία·

δ) για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

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

στ) τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης κάθε προσώπου που επιθυμεί να αποκτήσει άδεια οδήγησης ή πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ) σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών·

ζ) τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·

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

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

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

α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση·

β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών·

γ) τα κράτη μέλη θεωρούν ότι η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.

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

Άρθρο 3

Επιμόρφωση και κατάρτιση

1. Η δραστηριότητα της οδήγησης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1, υπόκειται σε υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και σε υποχρέωση περιοδικής κατάρτισης. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη προβλέπουν:

α) σύστημα αρχικής επιμόρφωσης

Τα κράτη μέλη επιλέγουν μεταξύ των ακόλουθων δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων:

i) εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Σύμφωνα με όσα ορίζει το παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 2.1, αυτό το είδος αρχικής επιμόρφωσης περιλαμβάνει την υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων προκαθορισμένης διάρκειας. Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται με εξέταση. Σε περίπτωση επιτυχίας στην εξέταση, η επιμόρφωση πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΙ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

ii) εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει μόνο εξέταση

Σύμφωνα με όσα ορίζει το παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 2.2, αυτό το είδος αρχικής επιμόρφωσης δεν περιλαμβάνει την υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων, αλλά μόνο θεωρητική και πρακτική εξέταση. Σε περίπτωση επιτυχίας σε αυτές τις εξετάσεις, η επιμόρφωση πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΙ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Εντούτοις, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει στον οδηγό να οδηγεί στο έδαφός του πριν αποκτήσει ΠΕΙ, όταν παρακολουθεί μαθήματα επαγγελματικής κατάρτισης σε εθνικό επίπεδο επί έξι τουλάχιστον μήνες, για μέγιστη περίοδο τριών ετών. Στο πλαίσιο αυτών των μαθημάτων επαγγελματικής κατάρτισης, οι εξετάσεις των σημείων i) και ii) μπορούν να διεξάγονται κατά στάδια.

β) σύστημα περιοδικής κατάρτισης

Σύμφωνα με το παράρτημα I τμήμα 4, η περιοδική κατάρτιση περιλαμβάνει υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων. Πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΙ που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

2. Επίσης, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ένα σύστημα ταχύρρυθμης αρχικής επιμόρφωσης, ώστε να μπορεί ο οδηγός να οδηγεί στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχείο β), και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) και στοιχείο β).

Σύμφωνα με το παράρτημα I τμήμα 3, η ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση περιλαμβάνει υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων. Η επιμόρφωση αυτή ολοκληρώνεται με εξέταση. Σε περίπτωση επιτυχίας στην εξέταση, η επιμόρφωση πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΙ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τον οδηγό που έχει λάβει το πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]) από τις εξετάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) σημεία i) και ii) και στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ύλη που καλύπτει η προβλεπόμενη στο πλαίσιο του ανωτέρω κανονισμού εξέταση, και, ενδεχομένως, από την παρακολούθηση των μαθημάτων εκείνων που αντιστοιχούν στη συγκεκριμένη ύλη.

Άρθρο 4

Κεκτημένα δικαιώματα

Απαλλάσσονται της υποχρέωσης αρχικής επιμόρφωσης οι οδηγοί που είναι:

α) κάτοχοι άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1 + E, D, D + E ή άδειας οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη, οι οποίες έχουν εκδοθεί το αργότερο στις 9 Σεπτεμβρίου 2008·

β) κάτοχοι άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1 + E, C, C + E ή άδειας οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη, οι οποίες έχουν εκδοθεί το αργότερο στις 9 Σεπτεμβρίου 2009.

([8]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

Άρθρο 5

Αρχική επιμόρφωση

1. Για την αρχική επιμόρφωση δεν απαιτείται η εκ των προτέρων απόκτηση της αντίστοιχης άδειας οδήγησης.

2. Οι οδηγοί οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων μπορούν να οδηγούν:

α) από ηλικίας 18 ετών:

i) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης C1 και C + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·

ii) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης C1 και C1 + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2·

β) από ηλικίας 21 ετών, όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης C1 και C + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

3. Οι οδηγοί οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών μπορούν να οδηγούν:

α) από ηλικίας 21 ετών:

i) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D και D + E για τη μεταφορά επιβατών σε τακτικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, καθώς και όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης D1 και D1 + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει στους οδηγούς οχημάτων μιας εκ των εν λόγω κατηγοριών να οδηγούν στο έδαφός του τα οχήματα αυτά από ηλικίας 18 ετών, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·

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

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει στους οδηγούς οχημάτων μιας εκ των εν λόγω κατηγοριών να οδηγούν στο έδαφός του τα οχήματα αυτά από ηλικίας 20 ετών, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1. Η ηλικία αυτή μπορεί να ορισθεί σε 18 έτη, εφόσον οι οδηγοί οδηγούν τα οχήματα αυτά χωρίς επιβάτες·

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

4. Με την επιφύλαξη των ορίων ηλικίας της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων και είναι κάτοχοι του ΠΕΙ, που αναφέρεται στο άρθρο 6, για μία εκ των κατηγοριών οχημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, απαλλάσσονται από την απόκτηση τέτοιου ΠΕΙ για κάποια από τις άλλες κατηγορίες οχημάτων που προβλέπονται στην εν λόγω παράγραφο.

Οι διατάξεις αυτές ισχύουν υπό τους ίδιους όρους για τους οδηγούς που εκτελούν μεταφορές επιβατών για τις κατηγορίες της παραγράφου 3.

5. Οι οδηγοί που πραγματοποιούν μεταφορές εμπορευμάτων, οι οποίοι διευρύνουν ή αλλάζουν τις δραστηριότητές τους προκειμένου να πραγματοποιούν μεταφορές επιβατών, ή αντιστρόφως, και οι οποίοι είναι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6, δεν οφείλουν πλέον να επαναλαμβάνουν τα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης, παρά μόνο τα τμήματα που αφορούν ειδικώς τη νέα επιμόρφωση.

Άρθρο 6

ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση

1. ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση μπορεί να χορηγείται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) ΠΕΙ χορηγούμενο με βάση την παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i), το κράτος μέλος επιβάλλει στον υποψήφιο οδηγό να παρακολουθήσει μαθήματα σε κέντρο κατάρτισης εγκεκριμένο από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το παράρτημα I τμήμα 5 («εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης»). Τα μαθήματα αυτά περιλαμβάνουν όλα τα θέματα που αναφέρονται στο παράρτημα I τμήμα 1. Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται με την επιτυχία στην εξέταση που προβλέπεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 2.1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή η οντότητα που αυτές ορίζουν διοργανώνουν αυτή την εξέταση η οποία αποσκοπεί στο να επαληθεύσει εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το παράρτημα

Ι τμήμα 1 όσον αφορά τα θέματα που αναφέρονται στο εν λόγω τμήμα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν την εξέταση και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση.

β) ΠΕΙ χορηγούμενο βάσει εξετάσεων

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii), το κράτος μέλος επιβάλλει στον υποψήφιο οδηγό να υποβληθεί με επιτυχία στις θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις που προβλέπονται στο παράρτημα Ι τμήμα 2 σημείο 2.2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή η οντότητα που αυτές ορίζουν διοργανώνουν τις εν λόγω εξετάσεις, οι οποίες αποσκοπούν στο να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το παράρτημα Ι τμήμα 1 όσον αφορά τα θέματα που αναφέρονται στο εν λόγω τμήμα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν τις εξετάσεις και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση.

2. Μπορεί να χορηγείται ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, το κράτος μέλος επιβάλλει στον υποψήφιο οδηγό να παρακολουθήσει μαθήματα σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης. Τα μαθήματα αυτά περιλαμβάνουν όλα τα θέματα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι τμήμα 1.

Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται με την εξέταση που προβλέπεται στο παράρτημα Ι τμήμα 3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, ή η οντότητα που αυτές ορίζουν, διοργανώνουν την εν λόγω εξέταση η οποία αποσκοπεί στο να επαληθεύσει εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το παράρτημα Ι τμήμα 1 όσον αφορά τα θέματα που αναφέρονται στο εν λόγω τμήμα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν τις εξετάσεις και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση.

Άρθρο 7

Περιοδική κατάρτιση

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

Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης, σύμφωνα με το παράρτημα Ι τμήμα 5. Περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση και, εάν είναι διαθέσιμη, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της ΤΠΕ, ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας. Αν ο οδηγός μετακινηθεί σε άλλη επιχείρηση, η περιοδική κατάρτιση που έχει ήδη πραγματοποιήσει συνυπολογίζεται.

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

Άρθρο 8

ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση

1. Μετά την ολοκλήρωση της περιοδικής κατάρτισης που αναφέρεται στο άρθρο 7, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί ότι η περιοδική κατάρτιση ολοκληρώθηκε.

2. Κάθε κάτοχος του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παρακολουθεί μια πρώτη φάση περιοδικής κατάρτισης εντός της πενταετίας που ακολουθεί την ημερομηνία χορήγησης του ΠΕΙ.

Τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν ή να συντομεύουν την προθεσμία που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, μεταξύ άλλων, για να συμπίπτει με την ημερομηνία λήξεως ισχύος της άδειας οδήγησης. Ωστόσο, η προθεσμία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των τριών ετών ούτε μεγαλύτερη των επτά ετών.

3. Ο οδηγός που έχει παρακολουθήσει την πρώτη φάση περιοδικής κατάρτισης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ή σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) της οδηγίας 2003/59/ΕΚ παρακολουθεί περιοδική κατάρτιση ανά πενταετία, πριν από το τέλος της περιόδου ισχύος του ΠΕΙ που πιστοποιεί την ολοκλήρωση της περιοδικής κατάρτισης.

4. Οι κάτοχοι του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 ή του ΠΕΙ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και οι οδηγοί που αναφέρονται στο άρθρο 4, οι οποίοι έχουν παύσει την άσκηση του επαγγέλματός τους και δεν πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση πριν αρχίσουν και πάλι να ασκούν το επάγγελμα.

5. Οι οδηγοί οι οποίοι εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών και έχουν παρακολουθήσει μαθήματα περιοδικής κατάρτισης για μία από τις κατηγορίες αδειών οδήγησης που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφοι 2 και 3, απαλλάσσονται από την υποχρέωση παρακολούθησης περαιτέρω περιοδικής κατάρτισης για οποιαδήποτε από τις άλλες κατηγορίες οχημάτων που προβλέπονται στις παραγράφους αυτές.

Άρθρο 9

Τόπος της κατάρτισης

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

Οι οδηγοί που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) παρακολουθούν την αρχική επιμόρφωση αυτή στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή στο κράτος μέλος που τους έχει χορηγήσει άδεια εργασίας.

Οι οδηγοί που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχεία α) και β) παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση που αναφέρεται στο άρθρο 7 στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο συνήθους διαμονής τους ή στο κράτος μέλος στο οποίο εργάζονται.

Άρθρο 10

Ενωσιακός κωδικός

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

— επάνω στην άδεια οδήγησης, ή

— στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το τυποποιημένο υπόδειγμα που απεικονίζεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

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

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

2. Οδηγός για τον οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 1 στοιχείο β) της παρούσας οδηγίας που οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί επίσης να αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει η παρούσα οδηγία με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]), εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό, «95». Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό, «95», στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό, «95», και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, και ιδίως την παράγραφο 7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης βάσει της παρούσας οδηγίας, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.

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

Άρθρο 11

Δίκτυο εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της οικονομικότερης λύσης.

2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα ΠΕΙ, καθώς και πληροφορίες όσον αφορά τις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα ΠΕΙ.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία, ιδίως με τις απαιτήσεις κατάρτισης που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]).

4. Η πρόσβαση στο δίκτυο είναι ασφαλισμένη. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν πρόσβαση μόνο στις σχετικές αρμόδιες υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή και τον έλεγχο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 12

Προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II με σκοπό την προσαρμογή τους στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο.

Άρθρο 13

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 12 εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 26 Ιουλίου 2019. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 12 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 αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση 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 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 12 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

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

Άρθρο 14

Κατάργηση

Η οδηγία 2003/59/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και τις ημερομηνίες εφαρμογής των οδηγιών που εμφαίνονται στο παράρτημα IV μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 16

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 14 Δεκεμβρίου 2022.

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Τμήμα 1

Περιεχόμενα

Οι γνώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη μέλη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί πρέπει να αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων για την οδήγηση, υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας, οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδείας οδήγησης.

Το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008 ([1]).

1. Εις βάθος κατάρτιση στην ορθολογική οδήγηση βάσει των κανόνων ασφαλείας

Όλες οι άδειες οδήγησης

1.1. Στόχος: γνώση των χαρακτηριστικών του συστήματος μετάδοσης της κίνησης για τη βελτιστοποίηση της χρήσης του:

Καμπύλες ροπής, ισχύος, και ειδικής κατανάλωσης του κινητήρα, περιοχή βέλτιστης χρήσης του στροφόμετρου, διαγράμματα επικάλυψης των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.

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

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

1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου:

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

1.4. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας:

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

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

Άδειες οδήγησης C, C + E, C1, C1 + E

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

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

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

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

Άδειες οδήγησης D, D + E, D1, D1 + E

1.6. Στόχος: εξασφάλιση της ασφάλειας και άνεσης των επιβατών:

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

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

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

2. Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων

Όλες οι άδειες οδήγησης

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

μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ([2]) και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ([3]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

Άδειες οδήγησης C, C + E, C1, C1 + E

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

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

Άδειες οδήγησης D, D + E, D1, D1 + E

([2]) 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).

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

2.3. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου της μεταφοράς επιβατών:

Μεταφορά ειδικών ομάδων, εξοπλισμός ασφαλείας του λεωφορείου, ζώνες ασφαλείας, φόρτωση του οχήματος.

3. Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη

Όλες οι άδειες οδήγησης

3.1. Στόχος: ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της οδού και στα εργατικά ατυχήματα:

Τυπολογία των εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των μεταφορών, στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, συμμετοχή των βαρέων οχημάτων/πούλμαν στα ατυχήματα, συνέπειες στον άνθρωπο, υλικές και οικονομικές συνέπειες.

3.2. Στόχος: ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας και της διακίνησης λαθρομεταναστών:

Γενική ενημέρωση, συνέπειες για τους οδηγούς, προληπτικά μέτρα, κατάλογος σημείων επαλήθευσης, νομοθεσία σχετική με την ευθύνη των μεταφορέων.

3.3. Στόχος: ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων:

Εργονομικές αρχές, επικίνδυνες κινήσεις και σωματικές στάσεις, φυσική κατάσταση, ασκήσεις χειρισμού, μέσα ατομικής προστασίας.

3.4. Στόχος: συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας:

Αρχές υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, επιπτώσεις της κατανάλωσης οινοπνεύματος, φαρμάκων ή κάθε άλλης ουσίας που μπορεί να μεταβάλει τη συμπεριφορά, συμπτώματα, αιτίες, αποτελέσματα της κόπωσης και του άγχους, θεμελιώδης ρόλος του βασικού κύκλου εργασίας/ανάπαυσης.

3.5. Στόχος: ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης:

Συμπεριφορά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης: αξιολόγηση της κατάστασης, αποτροπή του δευτερεύοντος ατυχήματος, ειδοποίηση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας, περίθαλψη των τραυματιών και παροχή πρώτων βοηθειών, αντίδραση σε περίπτωση πυρκαϊάς, απομάκρυνση των επιβαινόντων του φορτηγού/των επιβατών του λεωφορείου, διασφάλιση της ασφάλειας όλων των επιβατών, αντιδράσεις σε περιπτώσεις επιθέσεων, βασικές αρχές της σύνταξης της φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος.

3.6. Στόχος: συμπεριφορά η οποία θα συμβάλει στην ανάδειξη του γοήτρου της εταιρείας:

Συμπεριφορά του οδηγού και γόητρο της εταιρείας: σημασία για την επιχείρηση της ποιότητας εργασίας του οδηγού, διάφοροι ρόλοι του οδηγού, διάφοροι συνομιλητές του οδηγού, συντήρηση του οχήματος, οργάνωση της εργασίας, εμπορικές και οικονομικές συνέπειες μιας διαφοράς.

Άδειες οδήγησης C, C + E, C1, C1 + E

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

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

Άδειες οδήγησης D, D + E, D1, D1 + E

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

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

Τμήμα 2

Υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α)

2.1. Επιλογή που συνδυάζει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

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

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

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την παροχή μέρους της κατάρτισης από το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης μέσω εργαλείων ΤΠΕ, όπως η ηλεκτρονική μάθηση, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται η υψηλή ποιότητα και αποτελεσματικότητα της κατάρτισης, και επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη απαιτούν αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνυπολογίζουν την ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μέρος της κατάρτισης. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την εκπαίδευση στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) και την εκπαίδευση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου ([6]).

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

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

2.2. Επιλογή εξετάσεων

Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή η οντότητα που ορίζουν διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις όπως αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii), για να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το τμήμα 1 όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

α) Η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες:

i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων·

ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον 4 ώρες.

β) Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες:

i) δοκιμασία οδήγησης που προορίζεται να αξιολογήσει την εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας. Η δοκιμασία αυτή διεξάγεται, κατά το δυνατόν, επί οδών εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σε αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιες οδούς), καθώς και σε όλους τους τύπους των αστικών οδών. Οι οδοί αυτές πρέπει να παρουσιάζουν διάφορους τύπους δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσει ένας οδηγός. Είναι επιθυμητό η δοκιμασία αυτή να διεξάγεται κάτω από διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης σε οδό πρέπει να χρησιμοποιείται κατά βέλτιστο τρόπο ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις ζώνες κυκλοφορίας που θα μπορούσε να συναντήσει. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι 90 λεπτά·

([4]) Οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

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

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

ii) πρακτική δοκιμασία ως προς τα σημεία 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 και 3.5. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι 30 λεπτά.

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

Η πρακτική άσκηση μπορεί να συμπληρωθεί από τρίτη δοκιμασία σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας για να αξιολογηθεί η εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του οχήματος σε διάφορες συνθήκες οδοστρώματος καθώς και τις αλλαγές των εν λόγω συνθηκών οδοστρώματος ανάλογα με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα.

Η διάρκεια αυτής της προαιρετικής δοκιμασίας δεν έχει καθορισθεί. Εφόσον ο οδηγός εξεταθεί στην ανωτέρω δοκιμασία, η διάρκειά της μπορεί να αφαιρεθεί από τη διάρκεια των 90 λεπτών της δοκιμασίας οδήγησης του σημείου i). Η μείωση αυτή δεν μπορεί όμως να υπερβαίνει τα 30 λεπτά κατ' ανώτατο όριο.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5, η θεωρητική εξέταση περιορίζεται στα θέματα του τμήματος 1 που αφορούν τα οχήματα της νέας αρχικής επιμόρφωσης. Οι οδηγοί αυτοί οφείλουν ωστόσο να υποστούν το σύνολο της πρακτικής εξέτασης.

Τμήμα 3

Ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση προβλεπόμενη στο άρθρο 3 παράγραφος 2

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

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

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

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

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

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

Τμήμα 4

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

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να υπολογίζουν την ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/ΕΚ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005, και, για τη μεταφορά επιβατών, την κατάρτιση στην

ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η ολοκληρωθείσα ειδική κατάρτιση που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/ΕΚ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων λογίζεται ως δύο από τις επτάωρες περιόδους, υπό τον όρο ότι αυτή είναι η μόνη άλλη εκπαίδευση η οποία λαμβάνεται υπόψη κατά την περιοδική κατάρτιση.

Τμήμα 5

Εγκριση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης

5.1. Τα κέντρα κατάρτισης που παρεμβαίνουν στην αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα που περιέχουν:

5.1.1. κατάλληλο πρόγραμμα κατάρτισης και επιμόρφωσης, όπου διευκρινίζονται τα διδασκόμενα θέματα και αναφέρεται το προτεινόμενο σχέδιο εκτέλεσης και οι προτεινόμενες μέθοδοι διδασκαλίας,

5.1.2. τα προσόντα και τα πεδία δραστηριότητας των διδασκόντων,

5.1.3. πληροφορίες σχετικά με τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, το παιδαγωγικό υλικό, τα μέσα που διατίθενται για την πρακτική εξάσκηση, το στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων,

5.1.4. οι όροι συμμετοχής στα μαθήματα (αριθμός συμμετεχόντων).

5.2. Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς και με την επιφύλαξη των κάτωθι όρων:

5.2.1. η κατάρτιση πρέπει να παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση,

5.2.2. η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης των εγκεκριμένων κέντρων, και πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα κέντρα αυτά όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα μέσα και την ορθή διεξαγωγή των μαθημάτων κατάρτισης και των εξετάσεων,

5.2.3. η έγκριση μπορεί να ανακαλείται ή να αναστέλλεται όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.

Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές γνωρίζουν καλά τις τελευταίες εξελίξεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των οδηγιών κατάρτισης. Στο πλαίσιο διαδικασίας ειδικής επιλογής, οι εκπαιδευτές πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν διδακτικές και παιδαγωγικές ικανότητες. Όσον αφορά την πρακτική πλευρά της κατάρτισης, οι εκπαιδευτές πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν εμπειρία ως επαγγελματίες οδηγοί ή ανάλογη εμπειρία οδήγησης, όπως οι εκπαιδευτές οδήγησης βαρέων οχημάτων.

Το πρόγραμμα διδασκαλίας πρέπει να καταρτίζεται σύμφωνα με την έγκριση, και πρέπει να περιλαμβάνει τα θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο του τμήματος 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού

   Τα φυσικά χαρακτηριστικά του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

   Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των δελτίων επιμόρφωσης οδηγού οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συμφωνίας τους προς τα διεθνή πρότυπα είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

2. Πληροφορίες που αναφέρονται στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

   Το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πρέπει να έχει δύο όψεις:

   Η πλευρά 1 πρέπει να περιλαμβάνει:

   α) την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού», τυπωμένη με παχιά γράμματα στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού·

   β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού (προαιρετική εγγραφή)·

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

B	:	Βέλγιο
BG	:	Βουλγαρία
CZ	:	Τσεχία
DK	:	Δανία
D	:	Γερμανία
EST	:	Εσθονία
IRL	:	Ιρλανδία
GR	:	Ελλάδα
E	:	Ισπανία
F	:	Γαλλία
HR	:	Κροατία
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

δ) τις ειδικές πληροφορίες του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού, οι οποίες αριθμούνται ως εξής:

1. το επώνυμο του δικαιούχου·
2. το όνομα του δικαιούχου·
3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του δικαιούχου·
4. α) την ημερομηνία έκδοσης·

   β) την ημερομηνία λήξης ισχύος·

   γ) το όνομα της αρχής που εκδίδει το δελτίο (μπορεί να τυπώνεται στη σελίδα 2)·

   δ) αριθμό διαφορετικό από τον αριθμό της αδείας οδήγησης, για διοικητικούς σκοπούς (προαιρετική εγγραφή)·
5. α) τον αριθμό της άδειας οδήγησης·

   β) τον αύξοντα αριθμό·
6. τη φωτογραφία του δικαιούχου·
7. την υπογραφή του δικαιούχου·
8. τον τόπο διαμονής, τον τόπο κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική εγγραφή),
9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης·

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

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis fr frare·

στ) τα χρώματα αναφοράς:

— μπλε: Pantone Reflex blue,

— κίτρινο: Pantone yellow.

Η πλευρά 2 πρέπει να περιλαμβάνει:

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

10. τον εναρμονισμένο κωδικό, «95», της Ένωσης που προβλέπεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2006/126/ΕΚ·

11. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού, των ενδείξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαχείρισή του ή οι οποίες αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετική εγγραφή). Όταν μια εγγραφή αφορά ένα σημείο που ορίζεται στο παρόν παράρτημα, της εγγραφής αυτής πρέπει να προηγείται ο αριθμός του αντίστοιχου σημείου·

β) επεξήγηση των αριθμημένων σημείων των πλευρών 1 και 2 του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού (τουλάχιστον των σημείων 1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5α), 5β) και 10).

Όταν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να αναγράψει τις ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από την αγγλική, βουλγαρική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, εσθονική, ισπανική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, μαλτέζικη, ολλανδική, ουγγρική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, σουηδική, τσεχική και φινλανδική, συντάσσει δίγλωσσο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού στο οποίο χρησιμοποιείται μία από τις εν λόγω γλώσσες, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

3. Ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων

Τα διάφορα στοιχεία που απαρτίζουν το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού αποσκοπούν στην αποφυγή οποιασδήποτε παραποίησης ή αθέμιτης παρέμβασης και στην ανίχνευση οποιασδήποτε τέτοιας απόπειρας.

Το κράτος μέλος μεριμνά ώστε το επίπεδο ασφαλείας του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού να είναι τουλάχιστον ανάλογο προς το επίπεδο ασφαλείας της άδειας οδήγησης.

4. Ειδικές διατάξεις

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

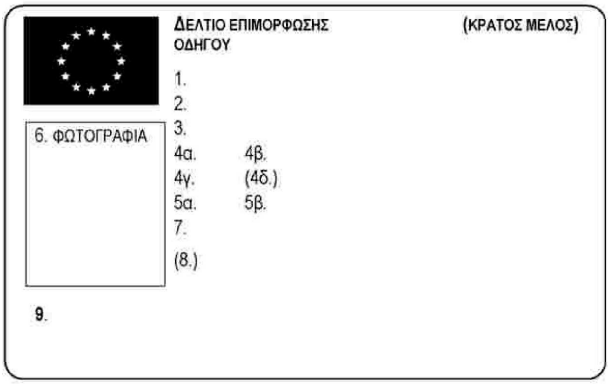
Στο πλαίσιο της αμοιβαίας αναγνώρισης των δελτίων επιμόρφωσης οδηγού, ο ραβδωτός κωδικός δεν επιτρέπεται να περιέχει άλλες πληροφορίες πλην εκείνων οι οποίες είναι ήδη ορατές στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού.

5. Μεταβατικές διατάξεις

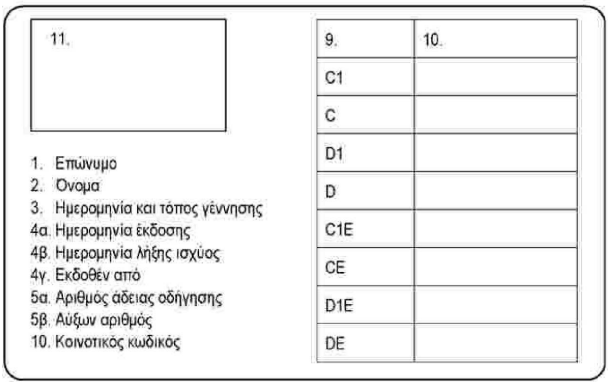
Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από τις 23 Μαΐου 2020 ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.

6. Υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

Πλευρά 1



Πλευρά 2



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Μέρος Α

Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της

(αναφέρονται στο άρθρο 14)

Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).	
Οδηγία 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 168 της 1.5.2004, σ. 35).	μόνο το σημείο IV.2 του παραρτήματος
Οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).	μόνο το σημείο Α.6 του παραρτήματος
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1137/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 21.11.2008, σ. 1).	μόνο το σημείο 9.11 του παραρτήματος
Οδηγία 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου (ΕΕ L 158 της 10.6.2013, σ. 356).	μόνο το σημείο Α.4 του παραρτήματος
Οδηγία (ΕΕ) 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 112 της 2.5.2018, σ. 29).	μόνο το άρθρο 1 και το παράρτημα
Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1243 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 241).	μόνο το σημείο IX.5 του παραρτήματος

Μέρος Β

Προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εσωτερικό δίκαιο και ημερομηνίες εφαρμογής

(αναφέρονται στο άρθρο 14)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης	Ημερομηνία εφαρμογής
2003/59/ΕΚ	10 Σεπτεμβρίου 2006	10 Σεπτεμβρίου 2008, όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών αδείας οδήγησης D1, D1 + E, D και D + E 10 Σεπτεμβρίου 2009, όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών αδείας οδήγησης C1, C1 + E, C και C + E
(ΕΕ) 2018/645	23 Μαΐου 2020, με εξαίρεση το άρθρο 1 σημείο 6 23 Μαΐου 2021, όσον αφορά το άρθρο 1 σημείο 6	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 2003/59/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρα 1 έως 7	Άρθρα 1 έως 7
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο εισαγωγική φράση και στοιχείο α)	Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β)	–
Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 8 παράγραφοι 3, 4 και 5	Άρθρο 8 παράγραφοι 3, 4 και 5
Άρθρα 9 και 10	Άρθρα 9 και 10
Άρθρο 10α	Άρθρο 11
Άρθρο 11	Άρθρο 12
Άρθρο 11α	Άρθρο 13
Άρθρο 13	–
Άρθρο 14	–
Άρθρο 15	Άρθρο 14
Άρθρο 16	Άρθρο 15
Άρθρο 17	Άρθρο 16
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	Παράρτημα II
Παράρτημα III	Παράρτημα III
–	Παράρτημα IV
–	Παράρτημα V