ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Στα πλαίσια της «Ευρώπης των πολιτών» η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην απλούστευση και τη σαφήνεια του δικαίου της Ένωσης, ώστε τούτο να καταστεί περισσότερο προσιτό και κατανοητό στον πολίτη, προσφέροντάς του, με τον τρόπο αυτό, νέες δυνατότητες και αναγνωρίζοντας τα συγκεκριμένα δικαιώματα που κάθε πολίτης είναι δυνατόν να απολαύει.

   Ο στόχος αυτός, όμως, δεν μπορεί να επιτευχθεί εφόσον εξακολουθούν να υφίστανται πολυάριθμες διατάξεις οι οποίες, έχοντας επανειλημμένα τροποποιηθεί, συχνά δε ουσιωδώς, βρίσκονται διασκορπισμένες, τόσο στην αρχική όσο και στις μεταγενέστερες τροποποιητικές πράξεις. Απαιτείται λοιπόν η διερεύνηση και σύγκριση μεγάλου αριθμού πράξεων για να προσδιορίζονται οι ισχύουσες διατάξεις.

   Ως εκ τούτου, η σαφήνεια και η διαφάνεια του δικαίου εξαρτώνται επίσης από την κωδικοποίηση των τροποποιημένων πράξεων.

2. Η Επιτροπή, με απόφαση της 1ης Απριλίου 1987[1], έδωσε εντολή στις υπηρεσίες της να προβαίνουν σε κωδικοποίηση των νομικών πράξεων το αργότερο μετά τη δέκατη τροποποίησή τους, τονίζοντας συγχρόνως ότι τούτο αποτελεί τον ελάχιστο κανόνα δεδομένου ότι, προς διασφάλιση της σαφούς και ορθής κατανόησης των πράξεων, οι διάφορες υπηρεσίες πρέπει να κωδικοποιούν με μεγαλύτερη συχνότητα τα κείμενα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.

3. Τα συμπεράσματα της προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Εδιμβούργου (Δεκέμβριος 1992) επιβεβαίωσαν τις επιτακτικές αυτές ανάγκες[2], τονίζοντας τη σημασία της κωδικοποίησης που παρέχει ασφάλεια δικαίου ως προς τον εφαρμοστέο νόμο σε ορισμένη χρονική στιγμή όσον αφορά συγκεκριμένο θέμα.

   Η κωδικοποίηση πρέπει να πραγματοποιείται με πλήρη τήρηση της κανονικής διαδικασίας για τη θέσπιση των πράξεων της Ένωσης.

   Στο μέτρο που δεν μπορεί να γίνει καμία τροποποίηση επί της ουσίας των πράξεων που αποτελούν αντικείμενο της κωδικοποίησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφώνησαν, με τη διοργανική συμφωνία της 20ής Δεκεμβρίου 1994, ότι πρέπει να ακολουθείται ταχεία διαδικασία για την έγκριση των κωδικοποιούμενων πράξεων.

4. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι η κωδικοποίηση της οδηγίας 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[3]. Η νέα οδηγία θα αντικαταστήσει τις διάφορες πράξεις που αποτελούν αντικείμενο της κωδικοποίησης[4] η παρούσα πρόταση σέβεται πλήρως την ουσία των κωδικοποιούμενων κειμένων και αρκείται απλώς στη συγκέντρωσή τους, επιφέροντας μόνο τις τυπικές τροποποιήσεις που απαιτούνται από την ίδια τη διαδικασία κωδικοποίησης.

---

1 COM(87) 868 PV.

2 Βλ. παράρτημα 3 του μέρους Α των εν λόγω συμπερασμάτων.

3 Είναι εγγεγραμμένη στο νομοθετικό πρόγραμμα για το 2020.

4 Βλ. παράρτημα IV μέρος Α της παρούσας πρότασης.

5. Η πρόταση κωδικοποίησης καταρτίσθηκε με βάση προηγούμενη ενοποίηση του κειμένου, σε 24 επίσημες γλώσσες, της οδηγίας 2003/59/ΕΚ και των τροποποιητικών της πράξεων, που έγινε με το πληροφοριακό σύστημα της Υπηρεσίας Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο μέτρο που τα άρθρα έλαβαν νέα αρίθμηση, η αντιστοιχία μεταξύ των παλαιών και των νέων αριθμών εμφαίνεται στον πίνακα του παραρτήματος V της κωδικοποιημένης οδηγίας.

↓ 2003/59/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

2021/0018 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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[5],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[6],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

↓

(1) Η οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[7] έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιωδώς[8]. Είναι ως εκ τούτου σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση εν λόγω οδηγίας.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 1

(2) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό

5 ΕΕ C […] της […], σ. […].

6 ΕΕ C […] της […], σ. […].

7 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).

8 Βλ. παράρτημα IV μέρος Α.

σύστημα μεταφορών»[9], 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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 2

(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»[10], 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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 3

(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 και όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξή του. Ο τομέας των μεταφορών χρειάζεται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών και της ενεργειακής απόδοσης. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω της έρευνας και της αξιοποίησης της υφισταμένης τεχνολογίας. Οι οδηγοί πρέπει να εκπαιδευτούν κατάλληλα ώστε να οδηγούν με τον πλέον οικονομικό τρόπο.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 3 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 4 (προσαρμοσμένο)

(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.

---

[9] COM(2011) 144 τελικό.

[10] COM(2010) 389 τελικό.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 5

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 6

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 22 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 6 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 7 (προσαρμοσμένο)

(11) Όταν η οδήγηση συμβαίνει σπάνια, λαμβάνει χώρα σε αγροτικές περιοχές ⌦ ή ⌫ 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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 8

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 7 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 8 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 9

(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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 9

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 10 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 11

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 12

(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, ο αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν εναρμονισμένα κριτήρια έγκρισης, συμπεριλαμβανομένου του κριτηρίου ενός ενισχυμένου επιπέδου επαγγελματισμού.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 13

(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.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 14

(21) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν την ολοκλήρωση της πρώτης 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 περιοδική κατάρτισή του, ο οδηγός θα πρέπει να πραγματοποιεί περιοδική κατάρτιση ανά πέντε χρόνια.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 15 (προσαρμοσμένο)

(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 και το εναρμονισμένο υπόδειγμα του οποίου προβλέπεται στην παρούσα οδηγία. 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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 10 (προσαρμοσμένο)

(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[11]. 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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 11 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 12

(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.

---

[11] 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).

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 13 (προσαρμοσμένο)

(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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 14 (προσαρμοσμένο)

(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 ορίζουν τα τυποποιημένα υποδείγματα, που θα εξασφαλίζει την αμοιβαία αναγνώριση για κάθε οδηγό που πληροί τις απαιτήσεις της ⌦ παρούσας ⌫ οδηγίας .

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 15

(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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 19

(29) Προκειμένου να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, με τη διευκόλυνση της χρήσης οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν, στο έδαφός τους, στους κατόχους άδειας οδήγησης κατηγορίας B να οδηγούν ορισμένους τύπους οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg. Η εν λόγω δυνατότητα υπέρβασης των 3 500 kg θα πρέπει να προϋποθέτει ότι η επιτρεπόμενη πρόσθετη μάζα οφείλεται αποκλειστικά στην πλεονάζουσα μάζα που προκύπτει από τα εναλλακτικά συστήματα πρόωσης και θα πρέπει να υπόκειται σε περιορισμούς και προϋποθέσεις που έχουν ως σκοπό την αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια.

↓ 2003/59/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 17

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

↓ 2019/1243 Άρθ. 1 και παράρτημα, σημ. IX (προσαρμοσμένο)

(31) 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 I και II 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[12]. 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.

↓ 2018/645 αιτιολογική σκέψη 20 (προσαρμοσμένο)

(32) δομένου 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.

↓

(33) 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,

[12] ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

↓ 2003/59/ΕΚ

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

↓ 2018/645 Άρθ. 1, σημ. 1

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

(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 ΙΙΙ.

↓ 2018/645 Άρθ. 1, σημ. 2 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις

1. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς οχημάτων:

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

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

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

δ) για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο

μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

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

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

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

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

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

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

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

β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών,

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.

↓ 2003/59/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

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 Ι 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 Ι 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 Ι 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), στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β).

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι 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[13] από τις εξετάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), σημεία i) και ii) και στην παράγραφο 2, 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.

[13] 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 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 10 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 10 Σεπτεμβρίου 2009 ⌫.

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, 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 άλλη από τις 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

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 τμήμα 5 του παραρτήματος Ι («εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης»). Τα μαθήματα αυτά περιλαμβάνουν όλα τα θέματα που αναφέρονται στο παράρτημα Ι τμήμα 1. Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται με την επιτυχία στην εξέταση που προβλέπεται στο παράρτημα Ι τμήμα 2 σημείο 2.1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ή η οντότητα που ορίζουν διοργανώνουν αυτή την εξέταση η οποία αποσκοπεί στο να επαληθεύσει εάν ο υποψήφιος οδηγός διαθέτει το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το παράρτημα Ι τμήμα 1 όσον αφορά τα προαναφερθέντα θέματα. 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 ορίζουν διοργανώνουν ⌦ τις εν λόγω εξετάσεις, οι οποίες αποσκοπούν ⌫ στο να ⌦ επαληθεύσουν ⌫ εάν ο υποψήφιος οδηγός διαθέτει το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το παράρτημα Ι τμήμα 1 όσον αφορά όλα τα προαναφερθέντα θέματα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν τις εξετάσεις και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση.

2. ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, το κράτος μέλος επιβάλλει τον 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 ορίζουν διοργανώνουν

⌦ τις εν λόγω εξετάσεις, οι οποίες αποσκοπούν στο ⌫ να ⌦ επαληθεύσουν ⌫ εάν ο υποψήφιος οδηγός διαθέτει το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το παράρτημα I τμήμα 1 όσον αφορά τα προαναφερθέντα θέματα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν τις εξετάσεις και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση.

↓ 2018/645 Άρθ. 1, σημ. 3 (προσαρμοσμένο)

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

Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμβάθυνση και την επανάληψη ορισμένων θεμάτων του τμήματος 1 του παραρτήματος I. 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.

↓ 2003/59/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

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 την περιοδική κατάρτιση.

2. ⌦ Κάθε κάτοχος ⌫ του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 ⌦ παρακολουθεί μια πρώτη περιοδική κατάρτιση ⌫ 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 περιοδική κατάρτιση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 παρακολουθεί περιοδική κατάρτιση ανά πενταετία, πριν από το τέλος της περιόδου ισχύος του ΠΕΙ που πιστοποιεί την ⌦ περιοδική ⌫ κατάρτιση.

4. Ο κάτοχος του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 ή του ΠΕΙ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και ο οδηγός που αναφέρεται στο άρθρο 4, οι οποίοι έχουν παύσει την άσκηση του επαγγέλματος 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 άλλη κατηγορία οχημάτων που προβλέπεται στις παραγράφους αυτές.

Άρθρο 9

Τόπος της κατάρτισης

🡻 2018/645 Άρθ. 1, σημ. 4

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.

🡻 2003/59/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

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 τη περιοδική κατάρτιση που αναφέρεται στο άρθρο 7 στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο ⌦ συνήθους ⌫ διαμονής τους ή στο κράτος μέλος στο οποίο εργάζονται.

🡻 2018/645 Άρθ. 1, σημ. 5 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 10

Ενωσιακός κωδικός

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

– επάνω στην άδεια οδήγησης, ή

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

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

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται αμοιβαία. Κατά την έκδοση του δελτίου 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[14], 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.

↓ 2018/645 Άρθ. 1, σημ. 6 (προσαρμοσμένο)

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[15].

---

[14] 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).

[15] 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).

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.

↓ 1243/2019 Άρθ. 1 και παράρτημα, σημ. IX(5) (προσαρμοσμένο)

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.

↓ 2003/59/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

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.

↓ 2003/59/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει ⌦ στις 24 Μαΐου 2021 ⌫.

Άρθρο 16

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*