



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.2.2017
COM(2017) 47 final

ANNEX 1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

Τα παραρτήματα Ι και ΙΙ τροποποιούνται ως εξής:

(1) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) το τμήμα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

β) το σημείο 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

γ) στο σημείο 1.3, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 1.3α πριν από τον τίτλο «άδειες οδήγησης C, C+E, C1, C1+E»:

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

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

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

ε) το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

στ) το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης

μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνόλου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.»·

ζ) στο σημείο 2.1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

η) στο σημείο 3.7, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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.).»·

θ) στο σημείο 3.8, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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.»·

β) το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1. Επιλογή που συνδυάζει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Η αρχική επιμόρφωση περιλαμβάνει διδασκαλία όλων των θεμάτων που απαριθμούνται στον κατάλογο του τμήματος 1. Η 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/EK.

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν να πραγματοποιείται η κατάρτιση εν μέρει με εργαλεία της τεχνολογίας των πληροφοριών και των επικοινωνιών, όπως τα εργαλεία της ηλεκτρονικής μάθησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη δέουσα ποιότητα της κατάρτισης, και 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/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*) για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την εκπαίδευση στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(**) και την εκπαίδευση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου(**).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Η περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι συνολικής διάρκειας 35 ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον 7 ωρών. Η εν λόγω περιοδική κατάρτιση επιτρέπεται να παρέχεται, εν μέρει, σε προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας και με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας των πληροφοριών και των επικοινωνιών, καθώς και με ηλεκτρονική μάθηση, με εξασφάλιση παράλληλα της ποιότητας της εκπαίδευσης. Τουλάχιστον μία από τις περιόδους ωρών 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. Οι επτάωρες περίοδοι καλύπτουν διαφορετικά θέματα.

Η ολοκληρωθείσα ειδική κατάρτιση που απαιτείται βάσει άλλης νομοθεσίας της Ένωσης μπορεί να προσμετρηθεί ως μία από τις επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/EK για την οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 1/2005, την κατάρτιση στη μεταφορά επιβατών και την κατάρτιση στην ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Συμβουλίου.»·

(2) Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

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

β) Το τμήμα 2 που αφορά την πλευρά 1 του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού τροποποιείται ως εξής:

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

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

β) στο στοιχείο ε), το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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