

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ
2003/0252(COD)

4.11.2004

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την άδεια οδήγησης
(COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Mathieu Grosch

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- *** Σύμφωνη γνώμη
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ
- ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης
- ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότείνει η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με έντονους πλάγιους χαρακτήρες. Η σήμανση με απλά πλάγια απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	48
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την άδεια οδήγησης (COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2003)0621)¹,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 71 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C5-0610/2003),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 67 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (A6-0000/2004),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Η δυνατότητα επιβολής εθνικών διευθετήσεων σχετικά με την διάρκεια ισχύος, που προβλέπεται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ, έχει ως αποτέλεσμα τη συνύπαρξη διάφορων κανόνων στα διάφορα κράτη μέλη και την κυκλοφορία πάνω από **80** διαφορετικών υποδειγμάτων άδειας οδήγησης το οποία ισχύουν στα κράτη μέλη. Αυτό δημιουργεί προβλήματα διαφάνειας για τους πολίτες, τις δυνάμεις

(3) Η δυνατότητα επιβολής εθνικών διευθετήσεων σχετικά με την διάρκεια ισχύος, που προβλέπεται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ, έχει ως αποτέλεσμα τη συνύπαρξη διάφορων κανόνων στα διάφορα κράτη μέλη και την κυκλοφορία πάνω από **110** διαφορετικών υποδειγμάτων άδειας οδήγησης το οποία ισχύουν στα κράτη μέλη. Αυτό δημιουργεί προβλήματα διαφάνειας για τους πολίτες, τις δυνάμεις

¹ ΕΕ C ... / Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ.

τάξεως και τις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για την διαχείριση των αδειών οδήγησης και έχει ως αποτέλεσμα πλαστογραφήσεις εγγράφων που μερικές χρονολογούνται από αρκετές δεκαετίες.

Για τους λόγους αυτούς ενδείκνυται η εναρμόνιση των κανόνων που σχετίζονται με την διάρκεια ισχύος των αδειών, οι οποίες εκδίδονται ή ανανεώνονται μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

τάξεως και τις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για την διαχείριση των αδειών οδήγησης και έχει ως αποτέλεσμα πλαστογραφήσεις εγγράφων που μερικές χρονολογούνται από αρκετές δεκαετίες.

Αιτιολόγηση

Με τη διεύρυνση ο αριθμός των υποδειγμάτων αυξήθηκε περαιτέρω. Βλ. επίσης αιτιολόγηση της τροπολογίας επί του άρθρου 3 παρ. 4.

Τροπολογία 2 Αιτιολογική σκέψη 3α (νέα)

(3α) Σε όλες τις χώρες πρέπει οι παλαιές άδειες να αλλάζουν, προκειμένου να υπάρξει ένα ενιαίο και όχι συμπληρωματικό ευρωπαϊκό πρότυπο. Προς τούτο πρέπει να προβλεφθεί προθεσμία 10 ετών για τις παλαιές άδειες από χαρτί και 20 ετών για τα παλαιές άδειες από πλαστικό.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 3 παρ. 4.

Τροπολογία 3 Αιτιολογική σκέψη 3β (νέα)

(3β) τα υφιστάμενα δικαιώματα από τις άδειες οδήγησης διαφόρων κατηγοριών δεν περιορίζονται από την αλλαγή των υφισταμένων αδειών·

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 3 παρ. 4.

Τροπολογία 4
Αιτιολογική σκέψη 7

(7) Όσον αφορά τις ελάχιστες ηλικίες, απαιτείται η περαιτέρω ενίσχυση της αρχής της σταδιακής πρόσβασης στις κατηγορίες. Για τις διάφορες κατηγορίες δίκυκλων οχημάτων καθώς και για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, ενδείκνυται ο περαιτέρω εμπλουτισμός των λεπτομερειών πρόσβασης στις κατηγορίες άδειας. Η κατηγορία B1 θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική, με δυνατότητα παρέκκλισης όσον αφορά το κατώτατο όριο ηλικίας, προκειμένου να διατηρηθεί η δυνατότητα μελλοντικής εισαγωγής σταδιακής πρόσβασης στην κατηγορία αυτή.

(7) Όσον αφορά τις ελάχιστες ηλικίες, απαιτείται η περαιτέρω ενίσχυση της αρχής της σταδιακής πρόσβασης στις κατηγορίες. Για τις διάφορες κατηγορίες δίκυκλων **και τρικύκλων** οχημάτων καθώς και για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, ενδείκνυται ο περαιτέρω εμπλουτισμός των λεπτομερειών πρόσβασης στις κατηγορίες άδειας. Η κατηγορία B1 θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική, με δυνατότητα παρέκκλισης όσον αφορά το κατώτατο όριο ηλικίας, προκειμένου να διατηρηθεί η δυνατότητα μελλοντικής εισαγωγής σταδιακής πρόσβασης στην κατηγορία αυτή.

Τροπολογία 5
Αιτιολογική σκέψη 8α (νέα)

(8α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν τη δυνατότητα αλλαγής της ελάχιστης ηλικίας για τη χορήγηση αδειών οδήγησης αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας, για λόγους αύξησης της ασφάλειας των οδών και της κίνησης. Παράλληλα, ωστόσο, θα πρέπει να διατηρηθεί η αρχή της σταδιακής πρόσβασης στις κατηγορίες αδειών μοτοσικλέτας.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 7 παρ. 2.

Τροπολογία 6
Αιτιολογική σκέψη 13

(13) Για λόγους ασφαλείας της οδικής κυκλοφορίας πρέπει τα κράτη μέλη να **έχουν τη δυνατότητα** να εφαρμόζουν τις

(13) *Επιπλέον*, για λόγους ασφαλείας της οδικής κυκλοφορίας πρέπει τα κράτη μέλη να **υποχρεούνται στο μέγιστο δυνατό**

εθνικές τους διατάξεις όσον αφορά την ανάκληση, αναστολή ή ακύρωση της άδειας οδήγησης, σε κάθε κάτοχο αδειάς οδήγησης που διαμένει πλέον κανονικά στο έδαφός τους.

βαθμό να εφαρμόζουν τις εθνικές τους διατάξεις όσον αφορά την ανάκληση, αναστολή, **περιορισμό** ή ακύρωση της άδειας οδήγησης, σε κάθε κάτοχο αδειάς οδήγησης που διαμένει πλέον κανονικά στο έδαφός τους.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 12 παρ. 4.

Τροπολογία 7

Αιτιολογική σκέψη 15α (νέα)

(15α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αποθηκεύουν στο μικροεπεξεργαστή πρόσθετες πληροφορίες, εφόσον τούτο δεν εμποδίζει τη χρήση του· στο πλαίσιο αυτό πρέπει να τηρείται η προστασία των δεδομένων.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 1 παρ. 3.

Τροπολογία 8

Αιτιολογική σκέψη 16

(16) Ενδείκνυται ο καθορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του εξεταστή προκειμένου να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των εξεταστών, να γίνει δυνατή η αντικειμενικότερη αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών, να επιτευχθεί μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης και να ενισχυθεί η γενική αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης.

(16) Ενδείκνυται ο καθορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του εξεταστή **και τη μετεκπαίδευσή του** προκειμένου να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των εξεταστών, να γίνει δυνατή η αντικειμενικότερη αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών, να επιτευχθεί μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης και να ενισχυθεί η γενική αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 11.

Τροπολογία 9
Άρθρο 1, παράγραφος 2

2. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να εφοδιάζουν με μικροεπεξεργαστή τις άδειες οδήγησης που εκδίδουν από τη στιγμή που οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορισθούν από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 10. Η Επιτροπή φροντίζει οι τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν τον μικροεπεξεργαστή ο οποίος θα ενσωματωθεί στην άδεια οδήγησης να προβλέπουν έγκριση ΕΚ που θα είναι δυνατόν να χορηγηθεί μόνον όταν αποδειχθεί η ικανότητά του να αντισταθεί στις προσπάθειες παραποίησης ή μεταβολής των δεδομένων. **Ο μικροεπεξεργαστής περιλαμβάνει μόνον τα δεδομένα της άδειας οδήγησης και δεν μπορεί να περιλαμβάνει λειτουργίες διαφορετικές από αυτές που συνδέονται άμεσα με αυτήν.**

2. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να εφοδιάζουν με μικροεπεξεργαστή τις άδειες οδήγησης που εκδίδουν από τη στιγμή που οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορισθούν από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 10. Η Επιτροπή φροντίζει οι τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν τον μικροεπεξεργαστή ο οποίος θα ενσωματωθεί στην άδεια οδήγησης να προβλέπουν έγκριση ΕΚ που θα είναι δυνατόν να χορηγηθεί μόνον όταν αποδειχθεί η ικανότητά του να αντισταθεί στις προσπάθειες παραποίησης ή μεταβολής των δεδομένων.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 1 παρ. 2α.

Τροπολογία 10
Άρθρο 1, παράγραφος 2α (νέα)

2α. Ο μικροεπεξεργαστής περιέχει τα εναρμονισμένα στοιχεία της άδειας οδήγησης που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Τα κράτη μέλη μπορούν, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, να αποθηκεύουν πρόσθετα στοιχεία στο μικροεπεξεργαστή, εφόσον τούτο δεν παρεμποδίζει την εφαρμογή της οδηγίας και δεν παραβιάζει τις ισχύουσες διατάξεις περί προστασίας των δεδομένων.

Η Επιτροπή μπορεί να προσαρμόζει το παράρτημα I στη διαδικασία του άρθρου 9, για να εξασφαλίζεται η μελλοντική διαλειτουργικότητα.

Αιτιολόγηση

Στο βαθμό που δεν επηρεάζεται η λειτουργία της άδειας οδήγησης και του μικροεπεξεργαστή ούτε βλέπεται η διαλειτουργικότητα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αποθηκεύουν πρόσθετα στοιχεία στο μικροεπεξεργαστή. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να τηρούνται οι ισχύουσες διατάξεις περί προστασίας των δεδομένων.

Τροπολογία 11

Άρθρο 3, παράγραφος 2α (νέα)

2α. Η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίζει από πλαστογραφία το υλικό που χρησιμοποιείται για την άδεια οδήγησης σύμφωνα με το παράρτημα I, με προδιαγραφές τις οποίες καθορίζει με τη διαδικασία του άρθρου 10. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν πρόσθετα μέτρα ασφαλείας.

Αιτιολόγηση

Η προστασία από την πλαστογράφηση είναι ένας από τους βασικούς στόχους της οδηγίας. Θα πρέπει να υπάρχει συνεπώς η δυνατότητα, τα κράτη μέλη να καθιερώνουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας.

Τροπολογία 12

Άρθρο 3, παράγραφος 2β (νέα)

2β. Μέσα σε διάστημα δέκα ετών από την έναρξη εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, οι άδειες οδήγησης που δεν ανταποκρίνονται ούτε στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας ούτε στο παράρτημα I της οδηγίας 91/439/ΕΚ, το οποίο προστέθηκε με την οδηγία 96/47/ΕΚ, αντικαθίστανται από το πρότυπο του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας. Μέσα σε διάστημα 20 ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, οι άδειες οδήγησης που δεν ανταποκρίνονται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας αντικαθίστανται από το πρότυπο του παραρτήματος I. Άδειες οδήγησης που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη εφαρμογής της παρούσας

**οδηγίας για μια συγκεκριμένη κατηγορία
δεν αφαιρούνται βάσει των διατάξεων της
παρούσας οδηγίας ούτε περιορίζονται με
οποιοδήποτε τρόπο.**

Αιτιολόγηση

Η οδηγία αποσκοπεί στην αντικατάσταση της πληθώρας των υαρχόντων προτύπων άδειας οδήγησης από μία ενιαία μορφή. Συνεπώς, τα υπάρχοντα πρότυπα αδειών οδήγησης, που δεν είναι σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία, πρέπει να αντικατασταθούν, διότι διαφορετικά θα καθιερωθεί απλώς ένα πρόσθετο ευρωπαϊκό πρότυπο.

Η αλλαγή αυτή θα μπορούσε επιπλέον να επιτρέψει την καταγραφή των αδειών οδήγησης που υπάρχουν σε κάθε κράτος μέλος. Έτσι θα αποσυρθούν οι πλαστές ή διπλές άδειες οδήγησης. Τούτο θα ήταν συνεπώς ιδιαίτερα σημαντικό για το ευρωπαϊκό δίκτυο αδειών οδήγησης, το οποίο θα αρχίσει να λειτουργεί με ανανεωμένα και ενημερωμένα αρχεία ώστε να καταπολεμηθεί καλύτερα η παράνομη διακίνηση αδειών οδήγησης.

Λόγω της διοικητικής επιβάρυνσης που συνεπάγεται τούτο, προβλέπονται προθεσμίες για την αλλαγή.

Με τη συγκεκριμένη διάταξη τα κράτη μέλη διαθέτουν μία δεκαετία από την έναρξη εφαρμογής της παρούσας οδηγίας για την αλλαγή όλων των χάρτινων αδειών με το νέο πρότυπο. Μέσα σε μια άλλη δεκαετία, θα αλλαχτούν και οι υπάρχουσες πλαστικές άδειες με το νέο πρότυπο.

Η αλλαγή των παλαιών αδειών οδήγησης, ωστόσο, δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια ή τον περιορισμό των κτηθέντων δικαιωμάτων που συνεπάγεται η άδεια οδήγησης οχημάτων διαφόρων κατηγοριών.

Τροπολογία 13

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία AM

- μοτοποδήλατα, δηλαδή δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των 6 χιλιομέτρων την ώρα (km/h) που όμως δεν υπερβαίνει τα 45 km/h που διαθέτουν κινητήρα κυβισμού μικρότερου ή ίσου με 50 Γm³ αν είναι εσωτερικής καύσης, ή των οποίων η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς είναι μικρότερη ή ίση με 4 κιλοβάτ (kW) αν είναι ηλεκτρικοί, ή στην περίπτωση τρικύκλων που διαθέτουν κινητήρα του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 4 kW αν πρόκειται για άλλον κινητήρα εσωτερικής καύσης·

- μοτοποδήλατα, δηλαδή δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των 6 χιλιομέτρων την ώρα (km/h) που όμως δεν υπερβαίνει τα 45 km/h που διαθέτουν κινητήρα κυβισμού μικρότερου ή ίσου με 50 Γm³ αν είναι εσωτερικής καύσης, ή των οποίων η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς είναι μικρότερη ή ίση με 4 κιλοβάτ (kW) αν είναι ηλεκτρικοί, ή στην περίπτωση τρικύκλων που διαθέτουν κινητήρα του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 4 kW αν πρόκειται για άλλον κινητήρα εσωτερικής καύσης·

- τετράτροχα ελαφρά οχήματα με μάζα κενού οχήματος έως 350 κιλά, χωρίς τις ηλεκτρικές στήλες στην περίπτωση των ηλεκτρικών οχημάτων, με μέγιστη

ταχύτητα έως 45 χλμ/ώρα, ανάλογα με την κατασκευή, και κυβισμό έως 50 κ.ε. στην περίπτωση οχημάτων με εξωτερική ανάφλεξη, ή με μέγιστη ωφέλιμη ισχύ έως 4 κιλοβάτ στην περίπτωση άλλων κινητήρων εσωτερικής καύσης, ή με μέγιστη ονομαστική συνεχή ισχύ 4 κιλοβάτ στην περίπτωση ηλεκτροκινητήρων·

Αιτιολόγηση

Κρίνεται σκόπιμο, και οι οδηγοί τέτοιων ελαφρών οχημάτων να υποβάλλονται τουλάχιστον σε δοκιμασία γνώσεων.

Τροπολογία 14

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία A1

- ελαφρές μοτοσυκλέτες μέγιστου κυβισμού 125 κυβικών εκατοστών μέγιστης ισχύος 11 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 kw/kg·

- ελαφρές μοτοσυκλέτες μέγιστου κυβισμού 125 κυβικών εκατοστών μέγιστης ισχύος 11 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 kw/kg·

- τρίκυκλα με ισχύ έως 15 κιλοβάτ.

Αιτιολόγηση

Τα τρίκυκλα θα πρέπει να καταταχθούν στην κατηγορία A, σύμφωνα με την ισχύ τους.

Τροπολογία 15

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία A2

μοτοσυκλέτες, με ή χωρίς πλευρικό κάνιστρο, μέγιστης ισχύος 35 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 kW/kg· οι μοτοσυκλέτες αυτές δεν είναι δυνατόν να προκύπτουν από τύπο που αναπτύσσει πάνω από τη διπλή μέγιστη ισχύ· οι μοτοσυκλέτες αυτές είναι δυνατόν να φέρουν πλευρικό κάνιστρο·

μοτοσυκλέτες, με ή χωρίς πλευρικό κάνιστρο, μέγιστης ισχύος 35 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 kW/kg· οι μοτοσυκλέτες αυτές δεν είναι δυνατόν να προκύπτουν από τύπο που αναπτύσσει πάνω από τη διπλή μέγιστη ισχύ· οι μοτοσυκλέτες αυτές είναι δυνατόν να φέρουν πλευρικό κάνιστρο·

- τρίκυκλα με ισχύ έως 35 κιλοβάτ·

Αιτιολόγηση

Τα τρίκυκλα θα πρέπει να καταταχθούν στην κατηγορία A, σύμφωνα με την ισχύ τους.

Τροπολογία 16
Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία A

- μοτοσυκλέτες με ή χωρίς πλευρικό
κάνιστρο·

- μοτοσυκλέτες με ή χωρίς πλευρικό
κάνιστρο·

- **τρίκυκλα με ισχύ έως 35 κιλοβάτ·**

Αιτιολόγηση

Τα τρίκυκλα θα πρέπει να καταταχθούν στην κατηγορία A, σύμφωνα με την ισχύ τους.

Τροπολογία 17
Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία B1

- **τρίκυκλα ή** τετράκυκλα με κινητήρα·

- τετράκυκλα με κινητήρα, **τα οποία δεν
εμπίπτουν στα τετράτροχα ελαφρά
οχήματα της δεύτερης παραγράφου της
κατηγορίας AM. με μάζα κενού οχήματος
έως 400 κιλά (550 κιλά στην περίπτωση
οχημάτων μεταφοράς φορτίου), χωρίς τους
συσσωρευτές στην περίπτωση ηλεκτρικών
οχημάτων, με μέγιστη ωφέλιμη ισχύ έως 15
κιλοβάτ και μέγιστη ταχύτητα έως 80
χλμ./ώρα ανάλογα με τη σχεδίαση·**

Αιτιολόγηση

*Τα τρίκυκλα θα πρέπει να καταταχθούν στην κατηγορία A, σύμφωνα με την ισχύ τους.
Για μεγαλύτερη σαφήνεια, θα πρέπει να προστεθεί εδώ ο ορισμός των αντίστοιχων τετράτροχων
ελαφρών οχημάτων.*

Τροπολογία 18
Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία B

- **αυτοκίνητα, με μέγιστη επιτρεπόμενη
μάζα μέχρι 3.500 kg στα οποία ο αριθμός
των μεταφερόμενων επιβατών, εκτός από
τον οδηγό, δεν υπερβαίνει τους οκτώ.
Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής
μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του
οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν
υπερβαίνει τα 750 kg·**

- **αυτοκίνητα·**

- **με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μέχρι
3.500 kg·**

- στα οποία ο αριθμός των επιβατών που είναι δυνατό να μεταφέρουν, εκτός από τον οδηγό, δεν υπερβαίνει τους οκτώ·

- με την επιφύλαξη των διατάξεων περί έγκρισης τύπου των εν λόγω αυτοκινήτων, επιτρέπεται η έλξη ρυμουλκούμενου εφόσον η συνολική επιτρεπόμενη μάζα του συγκεκριμένου συνδυασμού οχήματος-ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τα 3.500 κιλά.

- αν ο οδηγός έχει καταρτιστεί σύμφωνα με το παράρτημα VIα, επιτρέπεται, με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος, η έλξη ρυμουλκούμενου, εφόσον η συνολική επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού οχήματος-ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τα 4.250 κιλά, το ωφέλιμο φορτίο ανέρχεται το πολύ σε 1000 κιλά και ο συνδυασμός δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς·

- αν ο οδηγός έχει καταρτιστεί σύμφωνα με το παράρτημα VIβ, η συνολική επιτρεπόμενη μάζα του οχήματος επιτρέπεται να ανέρχεται σε 4.250 κιλά, εφόσον πρόκειται για μηχανοκίνητο τροχόσπιτο, σύμφωνα με τον ορισμό του παραρτήματος II, μέρος Α, παράγραφος 5, της οδηγίας 2001/116/ΕΚ, το ωφέλιμο φορτίο ανέρχεται το πολύ σε 1000 κιλά και το όχημα δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς·

Αιτιολόγηση

Η πρόταση της Επιτροπής είναι υπερβολικά περιοριστική όσον αφορά τα ρυμουλκούμενα και θα μετέβαλε υπέρμετρα την παρούσα κατάσταση, π.χ. στα σπορ και στο κάμπινγκ.

Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας Β θα μπορούν, με κατάλληλη κατάρτιση και χωρίς πρόσθετες εξετάσεις, να οδηγούν συνδυασμό οχήματος και ρυμουλκούμενου ή μηχανοκίνητα τροχόσπιτα έως 4250 κιλών. Εφιστάται ιδιαίτερα η προσοχή στο γεγονός ότι η δυνατότητα αυτή δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, διότι τούτο θα συνεπαγόταν αθέμιτο ανταγωνισμό με τους επαγγελματίες οδηγούς των κατηγοριών ΓΙ και Γ.

Αποσαφηνίζεται η διατύπωση «ο αριθμός των μεταφερομένων επιβατών».

Τροπολογία 19

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορίες Β+Ε

- σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg·

- **με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος**, σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο, **εφόσον** η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα **του ρυμουλκούμενου ή του ημι-ρυμουλκούμενου δεν** υπερβαίνει τα 3.500 kg·

Αιτιολόγηση

Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας B πρέπει να μπορούν να έλκουν και ημι-ρυμουλκούμενα.

Η συνολική μάζα του ρυμουλκούμενου θα πρέπει ωστόσο να είναι περιορισμένη, και μάλιστα στους 3,5 τόνους.

Τροπολογία 20

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία Γ1

αυτοκίνητα **μεταφοράς εμπορευμάτων** των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg χωρίς να υπερβαίνει τα **6.000 kg** και στα οποία ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών, εκτός του οδηγού, δεν υπερβαίνει τους οκτώ· - αυτοκίνητα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg χωρίς ωστόσο να υπερβαίνει τα 6.000 kg και **στα οποία** ο αριθμός των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, εκτός του οδηγού, **δεν** υπερβαίνει τους οκτώ·

- αυτοκίνητα **που δεν υπάγονται στις κατηγορίες Δ ή Δ1**, των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg χωρίς να υπερβαίνει τα **7.500 kg** και **των οποίων η διαρρύθμιση και η κατασκευή είναι τέτοιες ώστε** ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών, εκτός του οδηγού, **να μην** υπερβαίνει τους οκτώ· - αυτοκίνητα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg χωρίς ωστόσο να υπερβαίνει τα 6.000 kg και στα οποία ο αριθμός των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, εκτός του οδηγού, δεν υπερβαίνει τους οκτώ·

Αιτιολόγηση

Διάκριση θα πρέπει να γίνεται απλώς μεταξύ της μεταφοράς επιβατών (κατηγορίες Δ1 και Δ) και οποιουδήποτε άλλου είδους μεταφοράς.

Η μείωση της επιτρεπόμενης μάζας για αυτοκίνητα της κατηγορίας Γ1 από 7.500 κιλά που είναι τώρα σε 6.000, δεν κρίνεται σκόπιμη.

Αποσαφηνίζεται η διατύπωση «ο αριθμός των μεταφερομένων επιβατών».

Τροπολογία 21

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορίες Γ1+E

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Γ1 και από ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg υπό την προϋπόθεση ότι η μάζα του σχηματιζόμενου συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 kg **και ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου ή του ημι-ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τη μάζα εν κενώ του έλκοντος οχήματος**·

- **με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος**, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Γ1 και από ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg υπό την προϋπόθεση ότι η μάζα του σχηματιζόμενου συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 kg·

- **με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος**, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Γ1 και από ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο, του οποίου η επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3.500 kg υπό την προϋπόθεση ότι η μάζα του σχηματιζόμενου συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 kg·

Αιτιολόγηση

Η αναφορά στις διατάξεις έγκρισης τύπου αντικαθιστά τη διάταξη για τη σχέση των μαζών έλκοντος και ρυμουλκούμενου.

Οι κάτοχοι αδείας κατηγορίας Γ1 θα πρέπει να μπορούν να οδηγούν σύνολα οχημάτων της κατηγορίας Β και ρυμουλκούμενων άνω των 3.500 κιλών που δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες Β+Ε.

Τροπολογία 22

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία Γ

- αυτοκίνητα **μεταφοράς εμπορευμάτων**, των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 3.500 kg και στα οποία ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών, εκτός του οδηγού, δεν υπερβαίνει τους οκτώ· τα αυτοκίνητα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας Γ μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

- αυτοκίνητα **που δεν υπάγονται στις κατηγορίες Δ ή Δ1**, των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg και **των οποίων η διαρρύθμιση και η κατασκευή είναι τέτοιες ώστε** ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών, εκτός του οδηγού, **να μην** υπερβαίνει τους οκτώ· τα αυτοκίνητα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας Γ μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

Αιτιολόγηση

Διάκριση θα πρέπει να γίνεται απλώς μεταξύ της μεταφοράς επιβατών (κατηγορίες Δ1 και Δ) και οποιουδήποτε άλλου είδους μεταφοράς.

Αποσαφηνίζεται η διατύπωση «ο αριθμός των μεταφερομένων επιβατών».

Τροπολογία 23

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορίες Γ+Ε

σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα ο οποίο υπάγεται στην κατηγορία Γ και από ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg·

- με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος, σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα το οποίο υπάγεται στην κατηγορία Γ, και από ρυμουλκούμενο ή ημι-ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg·

Αιτιολόγηση

Πρόσθετη αναφορά στις εκάστοτε διατάξεις έγκρισης τύπου.

Τροπολογία 24

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία Δ1

- αυτοκίνητα στα οποία ο αριθμός των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, **εκτός του οδηγού**, δεν υπερβαίνει τα δεκαέξι, μεγίστου μήκους **επτά** μέτρων· τα αυτοκίνητα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας Δ1 μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

- αυτοκίνητα **των οποίων η διαρρύθμιση και η κατασκευή είναι τέτοιες ώστε** ο αριθμός των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, εκτός του οδηγού, δεν υπερβαίνει τους δεκαέξι, και μεγίστου μήκους **οκτώ** μέτρων τα αυτοκίνητα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας Δ1 μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg·

Αιτιολόγηση

Με τον τρόπο αυτό αποσαφηνίζεται η διατύπωση σχετικά με τα επιτρεπόμενα οχήματα της κατηγορίας Δ1.

Τροπολογία 25

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορίες Δ1+Ε

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Δ1 και από ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg υπό την προϋπόθεση ότι η μέγιστη μάζα του σχηματιζόμενου συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 kg **και ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τη μάζα εν κενώ του έλκοντος οχήματος**.

- **με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος**, σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Γ1 και από ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg υπό την προϋπόθεση ότι η μάζα του σχηματιζόμενου συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 kg.

Αιτιολόγηση

Η αναφορά στις διατάξεις έγκρισης τύπου αντικαθιστά τη διάταξη για τη σχέση των μαζών έλκοντος και ρυμουλκούμενου.

Τροπολογία 26

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορία Δ

- αυτοκίνητα **μεταφοράς προσώπων** στα οποία ο αριθμός των **μεταφερόμενων** προσώπων, εκτός του οδηγού, υπερβαίνει τα οκτώ· αυτοκίνητα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg χωρίς ωστόσο να υπερβαίνει τα 6.000 kg και στα οποία ο αριθμός των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, εκτός του οδηγού, δεν υπερβαίνει τους οκτώ·

- αυτοκίνητα **των οποίων η διαρρύθμιση και η κατασκευή είναι τέτοιες ώστε ο** αριθμός των επιβατών που είναι δυνατό να μεταφέρουν, εκτός από τον οδηγό, δεν υπερβαίνει τους οκτώ· αυτοκίνητα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ξεπερνά τα 3.500 kg χωρίς ωστόσο να υπερβαίνει τα 6.000 kg και στα οποία ο αριθμός των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν, εκτός του οδηγού, δεν υπερβαίνει τους οκτώ·

Αιτιολόγηση

Με τον τρόπο αυτό αποσαφηνίζεται η διατύπωση σχετικά με τα επιτρεπόμενα οχήματα της κατηγορίας Δ.

Τροπολογία 27

Άρθρο 4, παράγραφος 1, κατηγορίες Δ+E

- σύνολο συζευγμένων οχημάτων, που αποτελούνται από έλκον όχημα το οποίο υπάγεται στην κατηγορία Δ και από ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg.

- **με την επιφύλαξη των διατάξεων για την έγκριση τύπου του συγκεκριμένου οχήματος**, σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα το οποίο υπάγεται στην κατηγορία Δ, και από ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg.

Αιτιολόγηση

Πρόσθετη αναφορά στις εκάστοτε διατάξεις έγκρισης τύπου.

Τροπολογία 28

Άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο β)

β) ο όρος «μοτοποδήλατο» δεν περιλαμβάνει **τα ελαφρά τετράκυκλα ούτε** τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση·

β) ο όρος «μοτοποδήλατο» δεν περιλαμβάνει τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση·

Αιτιολόγηση

Βλ. επίσης αιτιολόγηση της τροπολογίας επί του άρθρου 4 παρ. 1, κατηγορία AM.

Τροπολογία 29

Άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο δ)

δ) νοείται ως «τετράκυκλο» όχημα διαφορετικό του ελαφρού τετράκυκλου του οποίου η μάζα εν κενώ είναι ίση ή μικρότερη από 400 kg (550 kg για οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων), εκτός της μάζας των συσσωρευτών εάν πρόκειται για ηλεκτρικό όχημα, και του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW·

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Για μεγαλύτερη σαφήνεια, θα πρέπει να προστεθεί εδώ ο ορισμός του άρθρου 4, παρ. 1, κατηγορία B1.

Τροπολογία 30

Άρθρο 4, παράγραφος 3

3. Η κατηγορία B1 είναι προαιρετική.

3. Η κατηγορία B1 είναι προαιρετική. **Στα κράτη μέλη που δεν προβλέπουν τέτοια κατηγορία οχημάτων, για την οδήγησή τους απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας B.**

Αιτιολόγηση

Αναγκαία προσθήκη για την αντιμετώπιση τέτοιου ενδεχομένου.

Τροπολογία 31

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α)

α) η άδεια για τις κατηγορίες Γ και Δ χορηγείται μόνο στους οδηγούς που είναι ήδη κάτοχοι άδειας για την κατηγορία Β·

α) η άδεια για τις κατηγορίες **Γ1**, Γ, **Δ1** και Δ χορηγείται μόνο στους οδηγούς που είναι ήδη κάτοχοι άδειας για την κατηγορία Β·

Αιτιολόγηση

Η ρύθμιση πρέπει να καλύπτει και τις νέες κατηγορίες Γ1 και Δ1.

Τροπολογία 32

Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β)

β) η άδεια για τις κατηγορίες Β+Ε, Γ+Ε, Δ+Ε χορηγείται μόνο στους οδηγούς που είναι ήδη κάτοχοι άδειας για τις κατηγορίες Β, Γ ή Δ αντίστοιχα.

β) η άδεια για τις κατηγορίες Β+Ε, **Γ1+Ε**, Γ+Ε, **Δ1+Ε**, Δ+Ε χορηγείται μόνο στους οδηγούς που είναι ήδη κάτοχοι άδειας για τις κατηγορίες Β, **Γ1**, Γ, **Δ1** ή Δ αντίστοιχα.

Αιτιολόγηση

Η ρύθμιση πρέπει να καλύπτει και τις νέες κατηγορίες Γ1 και Δ1.

Τροπολογία 33

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο α)

α) η άδεια που ισχύει για τις κατηγορίες Γ+Ε ή Δ+Ε ισχύει και για την οδήγηση συνόλων της κατηγορίας Β+Ε·

α) η άδεια που ισχύει για τις κατηγορίες **Γ1+Ε**, Γ+Ε, **Δ1+Ε** ή Δ+Ε ισχύει και για την οδήγηση συνόλων της κατηγορίας Β+Ε·

Αιτιολόγηση

Η ρύθμιση πρέπει να καλύπτει και τις νέες κατηγορίες Γ1 και Δ1.

Τροπολογία 34

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο γ)

γ) η άδεια που ισχύει για την κατηγορία Γ1 ή Γ1+Ε ισχύει και για την οδήγηση

γ) οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών Α, Β, Γ ή Δ ισχύουν επίσης για τις κατηγορίες

**οχημάτων της κατηγορίας Δ1 ή Δ1+E
αντίστοιχα, εάν ο κάτοχός της είναι
τουλάχιστον 21 ετών·**

Α1 και Α2, Β1, Γ1 ή Δ1, αντίστοιχα·

**οι άδειες οδήγησης της κατηγορίας Α2
ισχύει επίσης για την κατηγορία Α1·**

**οι άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες Γ+E
και Δ+E ισχύουν επίσης για τις κατηγορίες
Γ1+E και Δ1+E, αντίστοιχα·**

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι η επιτρεπόμενη μάζα για τις άδειες οδήγησης κατηγορίας Γ1 αυξήθηκε σε 7.500 κιλά, η ισοδυναμία μεταξύ Δ1 και Γ1 πρέπει να καταργηθεί, διότι πρόκειται για τύπους οχήματος που μπορεί και να είναι διαφορετικοί.

Με την καθιέρωση, ωστόσο, των κατηγοριών Α1, Α2, Β1, Γ1 και Δ1 οι αντιστοιχίες αυτές θα πρέπει να είναι δυνατές.

Τροπολογία 35

Άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο δ)

**δ) η άδεια που ισχύει για την κατηγορία Δ1
ή Δ1+E, ισχύει και για την οδήγηση
οχημάτων της κατηγορίας Γ1 ή Γ1+E
αντίστοιχα.**

**δ) Οι άδειες οδήγησης όλων των
κατηγοριών ισχύουν και την οδήγηση της
κατηγορίας ΑΜ. Τα κράτη μέλη, ωστόσο,
μπορούν για τις άδειες που εκδίδουν στην
επικράτειά τους να περιορίζουν τις
ισοδυναμίες προς την κατηγορία ΑΜ στις
κατηγορίες Α1, Α2 και Α, αν προβλέπουν
πρακτική κατάρτιση για την απόκτηση
άδειας κατηγορίας ΑΜ.**

Αιτιολόγηση

Δεδομένου ότι η επιτρεπόμενη μάζα για τις άδειες οδήγησης κατηγορίας Γ1 αυξάνεται σε 7.500 κιλά, η ισοδυναμία μεταξύ Γ1 και Δ1 πρέπει να καταργηθεί, διότι πρόκειται για τύπους οχήματος που μπορεί και να είναι διαφορετικοί.

Η θεωρητική εξέταση αποτελεί προϋπόθεση για την απόκτηση τέτοιας άδειας. Αν η εξέταση αυτή είναι η μόνη προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας οδήγησης κατηγορίας ΑΜ, τότε όλες οι άδειες οδήγησης θα πρέπει να ισχύουν και για την κατηγορία ΑΜ. Αν, όμως, ένα κράτος μέλος προβλέπει πρακτική κατάρτιση για την κατηγορία ΑΜ -δυνατότητα που παρέχεται με το άρθρο 8, παράγραφος 1, σημείο β- η ισοδυναμία ισχύει μόνο για άδειες οδήγησης που προϋποθέτουν πρακτική πείρα σε δίτροχα (Α1, Α2, Α3).

Τροπολογία 36

Άρθρο 6, παράγραφος 3, στοιχείο α)

α) τρίκυκλα και τετράκυκλα με κινητήρα με άδεια κατηγορίας A ή A1·

**α) για τρίκυκλα με ισχύ έως 35 κιλοβάτ· απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας B·
α) για τρίκυκλα με ισχύ έως 35 κιλοβάτ· απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας B, εφόσον ο κάτοχός της έχει συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας του·**

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση τροπολογιών στα άρθρα 4, παρ. 1, κατηγορίες A1, A2 και A, καθώς επίσης άρθρο 7, παρ. 1, σημείο γ).

Τροπολογία 37

Άρθρο 6, παράγραφος 3, στοιχείο β)

β) ελαφρές μοτοσυκλέτες με άδεια κατηγορίας B.

β) ελαφρές μοτοσυκλέτες με άδεια κατηγορίας B.

Επειδή η παρούσα διάταξη ισχύει μόνο στην εκάστοτε επικράτεια, τα κράτη μέλη δεν αναφέρουν στην άδεια οδήγησης ότι ο κάτοχος μπορεί να οδηγεί οχήματα αυτού του τύπου.

Αιτιολόγηση

Οι ισοδυναμίες που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο, τις οποίες μπορούν να καθιερώνουν τα κράτη μέλη, ισχύουν μόνο στην εκάστοτε επικράτεια. Προκειμένου, επομένως, να αποφεύγονται παρεξηγήσεις κατά τη διέλευση των συνόρων, θα πρέπει οι πρόσθετες αυτές επιτρεπόμενες κατηγορίες να μην αναφέρονται στην άδεια οδήγησης.

Τροπολογία 38

Άρθρο 7, παράγραφος 2, εδάφιο 1

Τα κράτη μέλη μπορούν να παρεκκλίνουν από τις προϋποθέσεις σχετικά με το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπονται για τις κατηγορίες A, B και B+E και να χορηγούν άδεια για τις κατηγορίες αυτές από την ηλικία των 17 ετών και από τις προϋποθέσεις που ορίζονται για την κατηγορία B1 και να χορηγούν άδειες της κατηγορίας αυτής μόνον από την ηλικία των 18 ετών. Τα κράτη μέλη μπορούν να αρνηθούν να αναγνωρίσουν στην επικράτειά τους την ισχύ άδειας οδήγησης των

Τα κράτη μέλη μπορούν να παρεκκλίνουν από τις προϋποθέσεις σχετικά με το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπονται για τις κατηγορίες B και B+E και να χορηγούν άδεια για τις κατηγορίες αυτές από την ηλικία των 17 ετών και από τις προϋποθέσεις που ορίζονται για την κατηγορία B1 και να χορηγούν άδειες της κατηγορίας αυτής μόνον από την ηλικία των 18 ετών. Τα κράτη μέλη μπορούν να αρνηθούν να αναγνωρίσουν στην επικράτειά τους την ισχύ άδειας οδήγησης των

κατηγοριών Β και Β1 της οποίας ο κάτοχος δεν έχει συμπληρώσει ηλικία 18 ετών.

κατηγοριών Β και Β1 της οποίας ο κάτοχος δεν έχει συμπληρώσει ηλικία 18 ετών.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολόγηση των τροπολογιών επί του άρθρου 7 παρ. 2.

Τροπολογία 39

Άρθρο 7, παράγραφος 2, εδάφιο 2α (νέο)

Τα κράτη μέλη μπορούν να αυξάνουν τα προβλεπόμενα όρια ηλικίας για τις κατηγορίες Α1, Α2 και Α, υπό την προϋπόθεση ότι:

- οι ελάχιστες ηλικίες για την κατηγορία Α1 και την κατηγορία Α2 διαφέρουν κατά δύο έτη τουλάχιστον·

- πριν από την απόκτηση της άδειας κατηγορίας Α είτε έχει αποκτηθεί τριετής πείρα στην οδήγηση μοτοσικλέτας της κατηγορίας Α2 είτε το όριο ηλικίας για την κατηγορία Α χωρίς πείρα οδήγησης σε μοτοσικλέτα της κατηγορίας Α2 είναι έξι χρόνια μεγαλύτερο από αυτό για την κατηγορία Α2.

Το όριο ηλικίας για την κατηγορία Α χωρίς πείρα στην οδήγηση μοτοσικλέτας κατηγορίας Α2 δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 26 έτη.

Τα κράτη μέλη που έχουν αυξήσει το όριο ηλικίας για τις κατηγορίες Α1, Α2 ή Α αναγνωρίζουν τις άδειες οδήγησης άλλων κρατών μελών.

Αιτιολόγηση

Η σταδιακή πρόσβαση στις διάφορες κατηγορίες μοτοσικλετών αποτελεί βασικό στοιχείο για την αύξηση της οδικής ασφάλειας των συγκεκριμένων οδηγών.

Αν ένα κράτος μέλος αυξήσει την ελάχιστη ηλικία για μία από τις κατηγορίες αυτές, για λόγους οδικής ασφάλειας, του παρέχεται η δυνατότητα αυτή μέσα σε ορισμένα πλαίσια, αλλά πρέπει να τηρήσει την αρχή της σταδιακής πρόσβασης.

Τροπολογία 40

Άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β)

β) επιτυχία σε δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων μόνον όσον αφορά την κατηγορία ΑΜ· τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτήσουν την επιτυχία σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς καθώς και την υποβολή σε ιατρική εξέταση για τις άδειες οδήγησης της κατηγορίας ΑΜ που χορηγούν·

β) επιτυχία σε δοκιμασία ελέγχου των γνώσεων μόνον όσον αφορά την κατηγορία ΑΜ· τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτήσουν την επιτυχία σε δοκιμασία ελέγχου των ικανοτήτων και της συμπεριφοράς καθώς και την υποβολή σε ιατρική εξέταση για τις άδειες οδήγησης της κατηγορίας ΑΜ που χορηγούν·

Για τρίτροχα και τετράτροχα οχήματα της κατηγορίας αυτής τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ειδική πρακτική κατάρτιση. Για τη διαφοροποίηση των οχημάτων κατηγορίας ΑΜ, μπορεί να περιληφθεί στην άδεια οδήγησης ειδικός κωδικός κράτους.

Αιτιολόγηση

Η πρόσθετη πρακτική κατάρτιση θα πρέπει να είναι αρκετή.

Τροπολογία 41

Άρθρο 8, παράγραφος 2, εδάφιο 1

Από τις [ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 17, παράγραφος 2], οι άδειες οδήγησης που χορηγούν τα κράτη μέλη για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2, Α, Β, Β1 και Β+Ε, έχουν διάρκεια ισχύος από διοικητική άποψη δέκα ετών. ***Οι άδειες αυτών των κατηγοριών που χορηγούνται σε οδηγούς οι οποίοι έχουν φθάσει στην ηλικία των εξηταπέντε ετών έχουν διάρκεια ισχύος πέντε ετών.*** Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν την διάρκεια ισχύος της πρώτης άδειας οδήγησης, η οποία χορηγείται σε νέους οδηγούς για τις κατηγορίες Α και Β σε τρία έτη, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα εφαρμογής ειδικών μέτρων για τους οδηγούς αυτούς με στόχο την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Από τις [ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 17, παράγραφος 2], οι άδειες οδήγησης που χορηγούν τα κράτη μέλη για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2, Α, Β, Β1 και Β+Ε, έχουν διάρκεια ισχύος από διοικητική άποψη δέκα ετών. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν την διάρκεια ισχύος της πρώτης άδειας οδήγησης, η οποία χορηγείται σε νέους οδηγούς για τις κατηγορίες Α και Β σε τρία έτη, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα εφαρμογής ειδικών μέτρων για τους οδηγούς αυτούς με στόχο την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Αιτιολόγηση

Δεν κρίνεται δικαιολογημένος ο γενικός περιορισμός της διάρκειας ισχύος για άτομα άνω των 65 ετών.

Τροπολογία 42
Άρθρο 8, παράγραφος 2, εδάφιο 2

Από τις [ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 17, παράγραφος 2], οι άδειες οδήγησης που χορηγούν τα κράτη μέλη για τις κατηγορίες Γ, Γ+E, Γ1, Γ1+E, Δ, Δ+E, Δ1, Δ1+E, έχουν διάρκεια ισχύος πέντε ετών. **Οι άδειες αυτών των κατηγοριών που χορηγούνται σε οδηγούς οι οποίοι έχουν φθάσει στην ηλικία των εξηταπέντε ετών έχουν διάρκεια ισχύος ενός έτους.**

Από τις [ημερομηνία που καθορίζεται στο άρθρο 17, παράγραφος 2], οι άδειες οδήγησης που χορηγούν τα κράτη μέλη για τις κατηγορίες Γ, Γ+E, Γ1, Γ1+E, Δ, Δ+E, Δ1, Δ1+E, έχουν διάρκεια ισχύος πέντε ετών. **Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν την διάρκεια ισχύος της πρώτης άδειας οδήγησης, η οποία χορηγείται σε νέους οδηγούς για τις κατηγορίες Γ και Δ σε τρία έτη, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα εφαρμογής ειδικών μέτρων για τους οδηγούς αυτούς με στόχο την βελτίωση της οδικής ασφάλειας.**

Αιτιολόγηση

Δεν κρίνεται δικαιολογημένος ο γενικός περιορισμός της διάρκειας ισχύος για άτομα άνω των 65 ετών.

Για τις κατηγορίες Γ και Δ θα πρέπει τα κράτη μέλη να διαθέτουν τη δυνατότητα, όπως και στις κατηγορίες Α και Β, να θεσπίζουν μικρότερη διάρκεια ισχύος για νέους οδηγούς, προκειμένου να λαμβάνουν ειδικά μέτρα για την οδική ασφάλεια.

Τροπολογία 43
Άρθρο 8, παράγραφος 2, εδάφιο 3α (νέο)

Η διαθεσιμότητα μικροεπεξεργαστή σύμφωνα με το άρθρο 1 δεν αποτελεί προϋπόθεση ισχύος της άδειας οδήγησης. Η απώλεια, η αδυναμία ανάγνωσης ή άλλη βλάβη του μικροεπεξεργαστή δεν έχουν επίπτωση στην ισχύ του εγγράφου.

Τροπολογία 44
Άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο α)

α) **Έλεγχος** των ελάχιστων προδιαγραφών για τη φυσική και διανοητική ικανότητα οδήγησης που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ για τις άδειες οδήγησης των κατηγοριών Γ, Γ+E, Γ1, Γ1+E, Δ, Δ+E, Δ1, Δ1+E.

α) **διαρκή τήρηση** των ελάχιστων προδιαγραφών για τη φυσική και διανοητική ικανότητα οδήγησης που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ για τις άδειες οδήγησης των κατηγοριών Γ, Γ+E, Γ1, Γ1+E, Δ, Δ+E, Δ1, Δ1+E.

Αιτιολόγηση

Υπογραμμίζει το διαρκή χαρακτήρα των ελάχιστων προδιαγραφών.

Τροπολογία 45

Άρθρο 8, παράγραφος 3, εδάφιο 2α (νέο)

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τη διάρκεια ισχύος που προβλέπεται στο άρθρο 8 παρ. 2 σε μεμονωμένες περιπτώσεις για όλες τις κατηγορίες, αν θεωρούν αναγκαίους συχνότερους ιατρικούς ελέγχους ή άλλα ειδικά μέτρα όπως περιορισμούς μετά από παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Αιτιολόγηση

Σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, όπως π.χ. ορισμένες ασθένειες, θα πρέπει τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να μειώνουν τη διάρκεια ισχύος της άδειας οδήγησης.

Τροπολογία 46

Άρθρο 8, παράγραφος 3, εδάφιο 2β (νέο)

Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάρκεια ισχύος της άδειας οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 για άτομα που διαμένουν στην επικράτειά τους και έχουν συμπληρώσει το 45ο έτος της ηλικίας τους, για να μπορούν να επιβάλλουν συχνότερους ιατρικούς ελέγχους ή άλλα ειδικά μέτρα όπως μαθήματα ανανέωσης. Η μείωση της διάρκειας ισχύος της άδειας μπορεί γίνει μόνο κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης.

Αιτιολόγηση

Στο πλαίσιο των μέτρων για την αύξηση της οδικής ασφάλειας θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τακτικούς ιατρικούς ελέγχους ή ανανέωση των γνώσεων, και τούτο και σε διαστήματα μικρότερα των δέκα ετών.

Τροπολογία 47

Άρθρο 8, παράγραφος 5

5. Το ίδιο πρόσωπο μπορεί να είναι κάτοχος μόνο μίας άδειας οδήγησης. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν πως ο αιτών άδεια οδήγησης για πρώτη φορά ή ανανέωση της άδειας οδήγησης, δεν είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης που ισχύει ή που έχει ανασταλεί από τις αρχές άλλου κράτους μέλους. Εξασφαλίζουν επίσης πως δεν απαγορεύτηκε η χορήγηση άδειας οδήγησης στον αιτούντα με απόφαση που εκδόθηκε από τις αρχές κάποιου κράτους μέλους.

5. Το ίδιο πρόσωπο μπορεί να είναι κάτοχος μόνο μίας άδειας οδήγησης. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσουν πως ο αιτών άδεια οδήγησης για πρώτη φορά, **αντικατάσταση** ή ανανέωση της άδειας οδήγησης, δεν είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης που ισχύει ή που έχει ανασταλεί από τις αρχές άλλου κράτους μέλους· **προς τούτο θα συμβουλευόνται το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ, όταν αυτό είναι έτοιμο για χρήση**. Εξασφαλίζουν επίσης πως δεν απαγορεύτηκε η χορήγηση άδειας οδήγησης στον αιτούντα με απόφαση που εκδόθηκε από τις αρχές κάποιου κράτους μέλους.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 2, τα κράτη μέλη μεριμνούν, κατά τη χορήγηση αδειών οδήγησης, ώστε τα πρόσωπα να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1· εφαρμόζουν τις εθνικές τους διατάξεις για την ακύρωση ή την ακύρωση ή την ανάκληση της άδειας οδήγησης όταν διαπιστώνουν ότι η άδεια έχει χορηγηθεί χωρίς να πληρούνται οι απαιτήσεις.

Αιτιολόγηση

Η καταπολέμηση του «τουρισμού των αδειών οδήγησης» αποτελεί σημαντικό στοιχείο της οδηγίας· τα κράτη μέλη πρέπει να διενεργούν αυστηρότερους ελέγχους για την πρόληψη και τον εντοπισμό των παραβάσεων. Το ευρωπαϊκό δίκτυο αδειών οδήγησης έχει κρίσιμη σημασία για την πρόληψη του τουρισμού αδειών οδήγησης. Τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιούν την υπηρεσία αυτή, όταν τεθεί σε λειτουργία.

Τροπολογία 48 Άρθρο 11

Από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, οι εξεταστές άδειας οδήγησης οφείλουν να ανταποκρίνονται στις ελάχιστες προδιαγραφές του παραρτήματος IV. Οι εξεταστές άδειας οδήγησης που εξασκούν την αποστολή τους πριν την ημερομηνία εφαρμογής η οποία καθορίζεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 **δεν υποχρεούνται να διαθέτουν τα τυπικά προσόντα που**

Από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, οι εξεταστές άδειας οδήγησης οφείλουν να ανταποκρίνονται στις ελάχιστες προδιαγραφές του παραρτήματος IV. Οι εξεταστές άδειας οδήγησης που εξασκούν την αποστολή τους πριν την ημερομηνία εφαρμογής η οποία καθορίζεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 **υπόκεινται μόνο στις διατάξεις σχετικά με τη διασφάλιση**

προβλέπονται στο σημείο 2 του εν λόγω παραρτήματος.

ποιότητας και τα τακτικά μέτρα μετεκπαίδευσης.

Αιτιολόγηση

Το κέντρο βάρους βρίσκεται στη διάταξη περί μετεκπαίδευσης των εξεταστών που εξασκούν ήδη την αποστολή τους.

Τροπολογία 49 Άρθρο 12, παράγραφος 4

4. Ένα κράτος μέλος **μπορεί** να αρνηθεί να αναγνωρίσει σε πρόσωπο στο οποίο εφαρμόζεται, στο έδαφός του, ένα από τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, την ισχύ άδειας οδήγησης που έχει εκδώσει άλλο κράτος μέλος.

Επίσης, ένα κράτος μέλος μπορεί να αρνηθεί να χορηγήσει άδεια οδήγησης σε υποψήφιο ο οποίος αποτελεί αντικείμενο **ενός τέτοιου μέτρου** σε άλλο κράτος μέλος.

4. Ένα κράτος μέλος **οφείλει** να αρνηθεί να αναγνωρίσει σε πρόσωπο στο οποίο εφαρμόζεται, στο έδαφός του, ένα από τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, την ισχύ άδειας οδήγησης που έχει εκδώσει άλλο κράτος μέλος.

Επίσης, ένα κράτος μέλος οφείλει να αρνηθεί να χορηγήσει άδεια οδήγησης σε υποψήφιο ο οποίος αποτελεί αντικείμενο περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης της άδειας οδήγησης σε άλλο κράτος μέλος.

Επίσης, ένα κράτος μέλος μπορεί να αρνηθεί να χορηγήσει άδεια οδήγησης σε υποψήφιο ο οποίος αποτελεί αντικείμενο **ακύρωσης** σε άλλο κράτος μέλος.

Αιτιολόγηση

Ο τουρισμός των αδειών οδήγησης θα πρέπει να καταπολεμηθεί στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Αν η άδεια οδήγησης ενός προσώπου περιοριστεί, ανακληθεί, ανασταλεί ή ακυρωθεί σε ένα κράτος μέλος, το κράτος μέλος δεν μπορεί να αναγνωρίσει άδεια οδήγησης που έχει αποκτήσει το συγκεκριμένο πρόσωπο σε άλλο κράτος μέλος.

Τα κράτη μέλη δεν μπορούν επίσης να χορηγούν άδειες οδήγησης σε πρόσωπα των οποίων η άδεια οδήγησης έχει περιοριστεί, ανακληθεί, ανασταλεί ή ακυρωθεί σε άλλο κράτος μέλος (κάθε πρόσωπο μπορεί να διαθέτει μόνο μία άδεια οδήγησης, άρθρο 8, παράγραφος 5). Αν η άδεια οδήγησης ενός προσώπου ακυρωθεί σε ένα κράτος μέλος, τα άλλα κράτη μέλη πρέπει να του αρνούνται τη χορήγηση άδειας οδήγησης.

Τροπολογία 50 Άρθρο 15

Το Συμβούλιο προβαίνει σε αξιολόγηση των κοινοτικών διατάξεων που αφορούν τις κατηγορίες που αναφέρονται στο άρθρο 4

Η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση των κοινοτικών διατάξεων που αφορούν τις κατηγορίες που αναφέρονται στο άρθρο 4

και τις ελάχιστες ηλικίες που καθορίζονται στο άρθρο 7 και των επιπτώσεών τους στην οδική ασφάλεια καθώς και αξιολόγηση της πιθανής εισαγωγής βαθμιαίας πρόσβασης στην κατηγορία Β συμπεριλαμβανομένης και της κατηγορίας Β1.

και τις ελάχιστες ηλικίες που καθορίζονται στο άρθρο 7 και των επιπτώσεών τους στην οδική ασφάλεια καθώς και αξιολόγηση της πιθανής εισαγωγής βαθμιαίας πρόσβασης στην κατηγορία Β συμπεριλαμβανομένης και της κατηγορίας Β1.

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή είναι εξίσου αρμόδια να διεξαγάγει τέτοια αξιολόγηση.

Τροπολογία 51 Άρθρο 16

Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και ανταλλάσσουν, πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν ή αντικαθιστούν·

Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και ανταλλάσσουν, πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν ή αντικαθιστούν· ***προς τούτο θα συμβουλευούνται το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ που θα δημιουργηθεί για το σκοπό αυτό, όταν είναι έτοιμο για χρήση***

Αιτιολόγηση

Το ευρωπαϊκό δίκτυο αδειών οδήγησης έχει κρίσιμη σημασία για την πρόληψη του τουρισμού αδειών οδήγησης. Τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιούν την υπηρεσία αυτή, όταν τεθεί σε λειτουργία.

Τροπολογία 52 Άρθρο 17, παράγραφος 4α (νέα)

4α. Το άρθρο 2, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 96/47/ΕΚ, καταργείται την ημέρα που θα τεθεί σε ισχύ η παρούσα οδηγία.

Αιτιολόγηση

Αναγκαία προσαρμογή, διότι η ανωτέρω οδηγία απαγορεύει τη χρήση ηλεκτρονικών διατάξεων πληροφορικής στην άδεια οδήγησης.

Τροπολογία 53
Παράρτημα I, παρ. I

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά της κάρτας του κοινοτικού υποδείγματος άδειας οδήγησης είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Οι μέθοδοι επαλήθευσης των χαρακτηριστικών των αδειών οδήγησης οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη συμφωνία τους με τα διεθνή πρότυπα είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά της κάρτας του κοινοτικού υποδείγματος άδειας οδήγησης είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Η κάρτα κατασκευάζεται από πολυανθρακικό υλικό.

Οι μέθοδοι επαλήθευσης των χαρακτηριστικών των αδειών οδήγησης οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη συμφωνία τους με τα διεθνή πρότυπα είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

Τροπολογία 54
Άρθρο 17, παράγραφος 1α (νέα)

1α. Φυσική ασφάλεια των αδειών οδήγησης

Η φυσική ασφάλεια των αδειών οδήγησης απειλείται από:

- την κατασκευή πλαστών καρτών: κατασκευή νέου αντικειμένου με μεγάλη ομοιότητα προς το έγγραφο, είτε ως ιδιοκατασκευή είτε ως αντίγραφο του αυθεντικού εγγράφου·

- ριζική αλλοίωση: μεταβολή μιας από τις ιδιότητες του αυθεντικού εγγράφου, π.χ. τροποποίηση των στοιχείων που είναι τυπωμένα στο έγγραφο.

Η συνολική ασφάλεια καθορίζεται από το σύστημα στο σύνολό του, το οποίο αποτελείται από τα ακόλουθα επιμέρους στοιχεία: Διαδικασία αίτησης, διαβίβαση δεδομένων, υλικό της κάρτας, μέθοδος εκτύπωσης, ελάχιστη ποσότητα διαφόρων χαρακτηριστικών ασφαλείας και εξατομίκευση.

α) Το υλικό της άδειας οδήγησης πρέπει να καθίσταται ασφαλές από πλαστογραφία με τις ακόλουθες τεχνικές (υποχρεωτικά χαρακτηριστικά ασφαλείας):

- υλικό κάρτας χωρίς παράγοντα οπτικής λεύκανσης·

- υπόστρωμα ασφαλείας, που προστατεύεται από πλαστογραφία μέσω οπτικής σάρωσης, εκτύπωσης ή αντιγραφής με τη χρήση πολυχρωματικού ιριδισμού με χρώματα και θετικό και αρνητικό έμβλημα ασφαλείας GuilloChis. Το υπόστρωμα δεν πρέπει να συντίθεται από τα βασικά χρώματα (ΓΜΥΚ)· πρέπει να έχει πολύπλοκη διάθρωση και τουλάχιστον δύο ειδικά χρώματα και μικροσήμανση.

- οπτικώς μεταβλητά στοιχεία που να προσφέρουν επαρκή προστασία από αντιγραφή και φωτογραφική αλλοίωση·

- χάραξη με λέιζερ·

- στον τομέα της φωτογραφίας το υπόστρωμα ασφαλείας και η φωτογραφία θα πρέπει να επικαλύπτονται τουλάχιστον στο πλαίσιο της φωτογραφίας.

β) επιπλέον, το υλικό των αδειών οδήγησης πρέπει να προστατεύεται με τουλάχιστον τρεις από τις ακόλουθες τεχνικές (πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας):

- χρώματα που να μην επηρεάζονται από την οπτική γωνία·

- θερμοχρωματικά χρώματα·

- ειδικά ολογραφήματα·

- μεταβλητές εικόνες λέιζερ·

- ορατά και διαφανή χρώματα φθορισμού και υπεριωδών·

- ιριδίζουσα εκτύπωση·

- ψηφιακή υδατογραφία στο υπόστρωμα·

- υπέρυθρες ή φωσφορίζουσες χρωστικές ουσίες·

- ανάγλυφα στοιχεία, σύμβολα ή σχήματα.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν πρόσθετα μέτρα ασφαλείας. Κατά βάση θα πρέπει να προτιμώνται οι τεχνικές που επισημαίνονται με αστερίσκο, διότι επιτρέπουν στις διωκτικές αρχές να ελέγχουν την ισχύ της κάρτας χωρίς πρόσθετα βοηθήματα.

Τροπολογία 55
Παράρτημα I, παράγραφος 2, σελ. 1, σημείο γ, πίνακας

γ) B Βέλγιο

DK Δανία

D Γερμανία

GR Ελλάδα

E Ισπανία

F Γαλλία

IRL Ιρλανδία

I Ιταλία

L Λουξεμβούργο

NL Κάτω Χώρες

A. Αυστρία

P Πορτογαλία

FIN Φινλανδία

S Σουηδία

UK Ηνωμένο Βασίλειο

γ) B Βέλγιο

CZ Τσεχική Δημοκρατία

DK Δανία

D Γερμανία

EST Εσθονία

GR Ελλάδα

E Ισπανία

F Γαλλία

IRL Ιρλανδία

I Ιταλία

CY Κύπρος

LV Λετονία

LT Λιθουανία

L Λουξεμβούργο

H Ουγγαρία

M Μάλτα

NL Κάτω Χώρες

A. Αυστρία

PL Πολωνία

P Πορτογαλία

SLO Σλοβενία

SK Σλοβακία

FIN Φινλανδία

S Σουηδία

UK Ηνωμένο Βασίλειο

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από τη διεύρυνση.

Τροπολογία 56
Παράρτημα I, παράγραφος 2, σελ. 1, σημείο ε

ε) την ένδειξη «υπόδειγμα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» στην ή (-ις) γλώσσα(-ες) του εκδίδοντος την άδεια κράτους μέλους και την ένδειξη «άδεια οδήγησης» στις άλλες γλώσσες της Κοινότητας, σε ροζ χρώμα, ώστε να αποτελεί το φόντο της άδειας:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort

ε) την ένδειξη «υπόδειγμα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» στην ή (-ις) γλώσσα(-ες) του εκδίδοντος την άδεια κράτους μέλους και την ένδειξη «άδεια οδήγησης» στις άλλες γλώσσες της Κοινότητας, σε ροζ χρώμα, ώστε να αποτελεί το φόντο της άδειας:

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Körkort

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από τη διεύρυνση.

Τροπολογία 57
Παράρτημα I, παράγραφος 2, σελ. 2, σημείο α, Κωδικός 95α (νέο)

95α. Οδηγοί οι οποίοι υποβάλλονται σε εκπαίδευση σύμφωνα με το παράρτημα

VIa, που τους επιτρέπει να οδηγούν οχήματα με κινητήρα κατηγορίας B με ρυμουλκούμενο, συνολικής μάζας 3.500 κιλών έως 4250 κιλών και ωφέλιμο φορτίο έως 1000 τόνων, για μη εμπορικούς σκοπούς.

Αιτιολόγηση

Βλ. επίσης αιτιολόγηση της τροπολογίας επί του άρθρου 4 παρ. 1, κατηγορία B.

Τροπολογία 58

Παράρτημα I, παράγραφος 2, σελ. 2, σημείο α, Κωδικός 95β (νέο)

95β. Οδηγοί οι οποίοι υποβάλλονται σε εκπαίδευση σύμφωνα με το παράρτημα VIβ, που τους επιτρέπει να οδηγούν μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, κατά τον ορισμό του παραρτήματος II, μέρος Α, τμήμα 5, παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/116/ΕΚ, συνολικής μάζας 3.500 κιλών έως 4250 κιλών και ωφέλιμο φορτίο έως 1000 τόνων, για μη εμπορικούς σκοπούς.

Αιτιολόγηση

Βλ. επίσης αιτιολόγηση της τροπολογίας επί του άρθρου 4 παρ. 1, κατηγορία B.

Τροπολογία 59

Παράρτημα I, παράγραφος 2, σελ. 2, σημείο β, 2η περίπτωση

Εάν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να διατυπώσει τα στοιχεία αυτά σε εθνική γλώσσα μη συμπεριλαμβανομένη μεταξύ των ακολούθων: αγγλικά, γαλλικά, γερμανικά, δανικά, ελληνικά, ισπανικά, ιταλικά, ολλανδικά, πορτογαλικά, σουηδικά και φινλανδικά, καταρτίζει δίγλωσση άδεια οδήγησης, στην οποία χρησιμοποιείται μία από τις ανωτέρω γλώσσες, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος·

Εάν ένα κράτος μέλος επιθυμεί να διατυπώσει τα στοιχεία αυτά σε εθνική γλώσσα μη συμπεριλαμβανομένη μεταξύ των ακολούθων: αγγλικά, γαλλικά, γερμανικά, δανικά, ελληνικά, **εσθονικά**, ισπανικά, ιταλικά, **λετονικά**, **λιθουανικά**, **μαλτέζικα**, ολλανδικά, **ουγγρικά**, **πολωνικά**, πορτογαλικά, **σλοβακικά**, **σλοβενικά**, σουηδικά, **τσεχικά** και φινλανδικά, καταρτίζει δίγλωσση άδεια οδήγησης, στην οποία χρησιμοποιείται μία από τις ανωτέρω γλώσσες, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος·

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από τη διεύρυνση.

Τροπολογία 60

Παράρτημα II, παράγραφος 1, τμήμα A, παράγραφος 3, τίτλος

Ειδικές διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες
A και A1

Ειδικές διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες
A, **A2** και A1

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από την καθιέρωση της κατηγορίας A2.

Τροπολογία 61

Παράρτημα II, παράγραφος 1, τμήμα B, παράγραφος 6, τίτλος

Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για
τις κατηγορίες A και A1

Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για
τις κατηγορίες A, **A2** και A1

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από την καθιέρωση της κατηγορίας A2.

Τροπολογία 62

Παράρτημα II, παράγραφος 1, τμήμα B, παράγραφος 6.2

Κατηγορίες A και A1: Δοκιμασία ειδικών
ελλειψών που αφορούν την οδική ασφάλεια:

Κατηγορίες **A**, A2 και A1: Δοκιμασία
ειδικών ελλειψών που αφορούν την οδική
ασφάλεια:

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από την καθιέρωση της κατηγορίας A2.

Τροπολογία 63

Παράρτημα II, παράγραφος 1, τμήμα B, παράγραφος 10

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανύμενη
απόσταση πρέπει να επαρκούν για να
αξιολογηθούν τα προσόντα και η
συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζει η
παράγραφος B του παρόντος
παραρτήματος. Σε καμία περίπτωση η

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανύμενη
απόσταση πρέπει να επαρκούν για να
αξιολογηθούν τα προσόντα και η
συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζει η
παράγραφος B του παρόντος
παραρτήματος. Σε καμία περίπτωση η

διάρκεια της δοκιμασίας οδήγησης επί της οδού δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 25 λεπτών για τις κατηγορίες A, A1, B, B1 και B+E και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες. Στον χρόνο αυτό δεν περιλαμβάνεται η υποδοχή του υποψηφίου, η προετοιμασία του οχήματος, ο τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια, οι ειδικοί ελιγμοί και η αναγγελία του αποτελέσματος της πρακτικής εξέτασης.

διάρκεια της δοκιμασίας οδήγησης επί της οδού δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 25 λεπτών για τις κατηγορίες A, **A2**, A1, B, B1 και B+E και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες. Στον χρόνο αυτό δεν περιλαμβάνεται η υποδοχή του υποψηφίου, η προετοιμασία του οχήματος, ο τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια, οι ειδικοί ελιγμοί και η αναγγελία του αποτελέσματος της πρακτικής εξέτασης.

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από την καθιέρωση της κατηγορίας A2.

Τροπολογία 64 Παράρτημα III, παρ. 1.1

1.1. Ομάδα 1:

οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών A, A1, B, B1 και B+E,

1.1. Ομάδα 1:

οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών **AM**, A, A1, **A2**, B, B1 και B+E,

Αιτιολόγηση

Προσαρμογή που επιβάλλεται από την καθιέρωση των κατηγοριών AM και A2.

Τροπολογία 65 Παράρτημα III, παρ. 4

4. Ομάδα 2:

Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση πριν από την αρχική χορήγηση άδειας και στη συνέχεια, οι οδηγοί οφείλουν να υποβάλλονται στις περιοδικές εξετάσεις στα πλαίσια κάθε ανανέωσης της άδειας οδήγησης.

4. Ομάδα 2:

Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση πριν από την αρχική χορήγηση άδειας και στη συνέχεια, οι οδηγοί οφείλουν να υποβάλλονται στις περιοδικές εξετάσεις στα πλαίσια κάθε ανανέωσης της άδειας οδήγησης, **σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους όπου έχουν τη μόνιμη κατοικία τους.**

Τροπολογία 66 Παράρτημα IV

1. Γενικές προϋποθέσεις

1.1. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β :

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον πέντε έτη·

β) πρέπει να είναι ηλικίας τουλάχιστον 25 ετών·

γ) πρέπει να έχει αποδείξει πως κατέχει τα τυπικά προσόντα τα οποία προβλέπονται στο σημείο 2 και στη συνέχεια οφείλει να παρακολουθεί ετησίως την διαρκή επιμόρφωση που προβλέπεται στο σημείο 3.

1.2. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης των άλλων κατηγοριών :

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης της σχετικής κατηγορίας·

β) πρέπει να έχει αποδείξει πως κατέχει τα τυπικά προσόντα τα οποία προβλέπονται στο σημείο 2 και στη συνέχεια οφείλει να παρακολουθεί ετησίως την διαρκή επιμόρφωση που προβλέπεται στο σημείο 3·

γ) πρέπει να έχει χρηματίσει εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β και να έχει εξασκήσει στην πράξη την αποστολή αυτή επί τουλάχιστον τρία έτη· η διάρκεια αυτή είναι δυνατόν να μειωθεί σε ένα έτος υπό την προϋπόθεση ότι ο εξεταστής αποδεικνύει πως διαθέτει πενταετή εμπειρία οδήγησης στην σχετική κατηγορία.

2. Σε τί συνίστανται τα τυπικά προσόντα των εξεταστών άδειας οδήγησης :

2.1. Γνώση σε βάθος όλων των σημείων που καλύπτει η παρούσα οδηγία και ιδίως το

Ελάχιστες απαιτήσεις για τα πρόσωπα που υποβάλλονται σε πρακτικές εξετάσεις οδήγησης

1. Απαιτούμενα προσόντα του εξεταστή

1.1. Τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να αξιολογούν στο αυτοκίνητο τις πρακτικές ικανότητες οδήγησης των υποψηφίων οδηγών, πρέπει να διαθέτουν τις απαιτούμενες γνώσεις και ικανότητες καθώς και την απαιτούμενη κατανόηση στους τομείς που παρατίθενται στις παραγράφους 1.2 έως 1.6.

1.2. Η εξουσιοδότηση των εξεταστών πρέπει να τους επιτρέπει την αξιολόγηση των ικανοτήτων οδήγησης των υποψηφίων για άδεια οδήγησης της κατηγορίας που αφορά η εξέταση.

1.3. Γνώσεις και κατανόηση της οδήγησης και της αξιολόγησης:

- θεωρία της συμπεριφοράς στην οδήγηση·

- αναγνώριση κινδύνων και πρόληψη ατυχημάτων·

- γνώση του καταλόγου απαιτήσεων της εξέτασης οδήγησης·

- απαιτήσεις από την εξέταση οδήγησης·

- ισχύουσες διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων των σχετικών κοινοτικών και εθνικών νομικών διατάξεων και ερμηνευτικών οδηγιών·

- θεωρία και πράξη της αξιολόγησης·

παράρτημα II. Επιπλέον τα τυπικά προσόντα πρέπει να καλύπτουν τα ακόλουθα ζητήματα :

2.1.1. Ζητήματα οδήγησης :

α) Συμπεριφορά στην κυκλοφορία

β) λήψη υπόψη της οδικής κυκλοφορίας·

γ) τεχνική παρατήρησης

δ) έλεγχος του οχήματος·

ε) λήψη υπόψη των διαφορών μετεωρολογικών συνθηκών και της κατάστασης του οδοστρώματος·

στ) λήψη υπόψη των συμφερόντων των άλλων χρηστών της οδού και πρόβλεψη επερχόμενων καταστάσεων·

ζ) οικονομική οδήγηση με σεβασμό στο περιβάλλον.

2.1.2. Γνώσεις:

α) γνώση σε βάθος του κώδικα οδικής κυκλοφορίας·

β) γνώσεις διδασκαλίας και παιδαγωγικής.

2.2. Για εξακρίβωση των τυπικών προσόντων τα κράτη μέλη επιβάλλουν τουλάχιστον μια θεωρητική εξέταση και μια πρακτική δοκιμασία για κάθε θέμα που καλύπτει η παρούσα οδηγία και κυρίως για τα θέματα που αναφέρονται στο σημείο 2.1. Αυτές οι δοκιμασίες απαιτούνται προκειμένου να εξακριβωθούν οι γνώσεις, οι δεξιότητες και οι συμπεριφορές οι οποίες είναι αναγκαίες για να γίνει κάποιος εξεταστής άδειας οδήγησης της σχετικής κατηγορίας, με καταβολή ιδιαίτερης προσοχής στις ικανότητες οδήγησης αυτής της κατηγορίας.

Οι εξεταστές άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α είναι επίσης εξεταστές των

- αμυντική οδήγηση.

1.4. Ικανότητες αξιολόγησης:

- ικανότητα συνολικής ακριβούς παρατήρησης, εποπτείας και αξιολόγησης της απόδοσης του υποψηφίου, και ιδιαίτερα

*** ορθή και πλήρης αντίληψη επικίνδυνων καταστάσεων·**

*** ακριβής προσδιορισμός των αιτίων και των αναμενόμενων επιπτώσεων τέτοιων καταστάσεων·**

*** επίπεδο καταλληλότητας και αναγνώριση λαθών·**

*** ενότητα και συνέπεια της αξιολόγησης·**

- ταχεία απορρόφηση πληροφοριών και εξαγωγή των κύριων σημείων·

- προβλεπτικότητα στους χειρισμούς, αναγνώριση ενδεχόμενων προβλημάτων και ανάπτυξη αντίστοιχων στρατηγικών αντιμετώπισης·

- έγκαιρες και εποικοδομητικές αντιδράσεις.

1.5. Προσωπικές ικανότητες οδήγησης:

Τα πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να διεξάγουν πρακτικές εξετάσεις για συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης πρέπει να είναι σε θέση να οδηγούν οχήματα με κινητήρα του αντίστοιχου τύπου με υψηλό επίπεδο οδήγησης.

1.6. Ποιότητα των υπηρεσιών:

κατηγοριών AM, A1 και A2.

Οι εξεταστές άδειας οδήγησης της κατηγορίας Γ είναι επίσης εξεταστές των κατηγοριών Γ1, Δ και Δ1.

Οι εξεταστές άδειας οδήγησης της κατηγορίας Γ+E είναι επίσης εξεταστές των κατηγοριών Γ1+E, Δ+E, Δ1+E.

3. Διαρκής επιμόρφωση

Η διαρκής επιμόρφωση καλύπτει τα ίδια θέματα με την αρχική κατάρτιση.

Η θεωρητική επιμόρφωση πρέπει να καλύπτει κυρίως τα ζητήματα που σχετίζονται με τις αλλαγές της νομοθεσίας, καθώς και με τις διδακτικές και κοινωνικές δεξιότητες. Η πρακτική επιμόρφωση πρέπει να επιτρέπει τη διατήρηση άριστου επιπέδου ικανότητας οδήγησης για την σχετική κατηγορία και προσωπικής εμπειρίας στον τομέα αυτόν. Τα αναγκαία δεδομένα για την επικέντρωση της διαρκούς επιμόρφωσης ανάλογα με τις προσωπικές ανάγκες του εξεταστή είναι δυνατόν να παρασχεθούν με ελάχιστη περίοδο επιτήρησης μιας ημέρας ετησίως. Η ελάχιστη ετήσια διάρκεια της διαρκούς επιμόρφωσης έχει ως εξής:

Θεωρητική επιμόρφωση (για όλες τις κατηγορίες) :

2 ημέρες

Πρακτική επιμόρφωση :

Κατηγορία Β: 1 ημέρα

Κατηγορία Β+E: 1 ημέρα

Κατηγορία Α: 3 ημέρες

Κατηγορία Γ: 3 ημέρες

Κατηγορία Γ+E: 3 ημέρες

- καθορισμός και κοινοποίηση του μέρους και της ώρας που πρέπει να παρουσιαστεί ο υποψήφιος για την εξέταση·

- σαφήνεια στην επικοινωνία, με περιεχόμενο, ύφος και λεξιλόγιο προσαρμοσμένα στην ομάδα στόχου, και με απαντήσεις στα ερωτήματα του πελάτη·

- σαφής ανακοίνωση των αποτελεσμάτων της εξέτασης·

- μεταχείριση όλων των πελατών χωρίς διακρίσεις και με σεβασμό.

1.7. Τεχνικές και φυσικές γνώσεις σχετικά με το όχημα:

- τεχνικές γνώσεις σχετικά με το όχημα, π.χ. σχετικά με το σύστημα διεύθυνσης, τα ελαστικά, το σύστημα πέδησης, το φωτισμό, ιδιαίτερα για τα μοτοποδήλατα και τα φορτηγά·

- ασφαλής φόρτωση.

- γνώσεις σχετικά με τις φυσικές αρχές που διέπουν τα οχήματα, όπως ταχύτητα, τριβή, δυναμική ενέργεια.

1.8. Οικονομική οδήγηση με σεβασμό στο περιβάλλον.

2. Γενικές προϋποθέσεις

2.1. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας

Η διαρκής επιμόρφωση για την κατηγορία Α ισχύει επίσης και για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1 και Α2. Η διαρκής επιμόρφωση για την κατηγορία Γ ισχύει επίσης και για τις κατηγορίες Γ1, Δ et Δ1. Η διαρκής επιμόρφωση για την κατηγορία Γ+Ε ισχύει επίσης και για τις κατηγορίες Γ1+Ε, Δ+Ε, Δ1+Ε. »

οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον τρία έτη·

β) πρέπει να είναι ηλικίας τουλάχιστον 23 ετών·

γ) πρέπει να έχει αποδείξει πως διαθέτει τα τυπικά προσόντα τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 και ότι στη συνέχεια έχει λάβει τη διασφάλιση ποιότητας και έχει συμμετάσχει στα μέτρα τακτικής επιμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 4.

δ) πρέπει να έχει λάβει ολοκληρωμένη επαγγελματική κατάρτιση βαθμίδας 3 υπό την έννοια της οδηγίας 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουλίου 1985·

ε) δεν επιτρέπεται να απασχολείται παράλληλα ως επαγγελματίας δάσκαλος σε σχολή οδήγησης.

2.2. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης των άλλων κατηγοριών

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης της σχετικής κατηγορίας·

β) πρέπει να έχει αποδείξει πως διαθέτει τα τυπικά προσόντα τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 και ότι στη συνέχεια έχει λάβει τη διασφάλιση ποιότητας και έχει συμμετάσχει στα μέτρα τακτικής επιμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 4.

γ) πρέπει να έχει χρηματίσει εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β και να έχει εξασκήσει στην πράξη την αποστολή αυτή επί τουλάχιστον τρία έτη· η διάρκεια αυτή είναι δυνατόν να μειωθεί σε ένα έτος υπό την προϋπόθεση ότι ο εξεταστής μπορεί να αποδείξει τα ακόλουθα:

- τουλάχιστον πενταετή πείρα οδήγησης στην αντίστοιχη κατηγορία ή*
- θεωρητική και πρακτική απόδειξη πείρας οδήγησης υψηλότερου επιπέδου από αυτό*

που απαιτείται για την απόκτηση άδειας οδήγησης, που καθιστά περιττή τη σχετική απαίτηση·

δ) πρέπει να έχει λάβει ολοκληρωμένη επαγγελματική κατάρτιση βαθμίδας 3 υπό την έννοια της οδηγίας 85/386/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουλίου 1985·

ε) δεν επιτρέπεται να απασχολείται παράλληλα ως επαγγελματίας δάσκαλος σε σχολή οδήγησης.

2.3. Ισοδυναμίες

2.3.1. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε εξεταστές οδήγησης τη διεξαγωγή εξετάσεων για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A, εφόσον διαθέτουν τα βασικά προσόντα που απαιτούνται για μία από τις κατηγορίες αυτές βάσει της παραγράφου 3.

2.3.2. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε εξεταστές οδήγησης τη διεξαγωγή εξετάσεων για τις κατηγορίες Γ1, Γ, Δ1 και Δ, εφόσον διαθέτουν τα βασικά προσόντα που απαιτούνται για μία από τις κατηγορίες αυτές βάσει της παραγράφου 3.

2.3.3. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε εξεταστές οδήγησης τη διεξαγωγή εξετάσεων για τις κατηγορίες BE, Γ1E, ΓE, Δ1E και ΔE, εφόσον διαθέτουν τα βασικά προσόντα που απαιτούνται για μία από τις κατηγορίες αυτές βάσει της παραγράφου 3.

3. Βασικά προσόντα

3.1. Βασική κατάρτιση

3.1.1. Προκειμένου ένα πρόσωπο να εξουσιοδοτηθεί για τη διεξαγωγή εξετάσεων για τη χορήγηση άδειας οδήγησης, πρέπει να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία ένα πρόγραμμα κατάρτισης για την απόκτηση των προσόντων που αναφέρονται στο παράρτημα I, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο εκάστοτε κράτος μέλος

3.1.2. Τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίζουν αν το περιεχόμενο ενός συγκεκριμένου προγράμματος κατάρτισης

αντιστοιχεί στην άδεια διεξαγωγής εξετάσεων για τη χορήγηση άδειας οδήγησης για μια ή περισσότερες κατηγορίες.

3.2. Εξετάσεις

3.2.1. Προκειμένου ένα πρόσωπο να εξουσιοδοτηθεί για τη διεξαγωγή εξετάσεων για τη χορήγηση άδειας οδήγησης, πρέπει να αποδείξει ότι διαθέτει επαρκές επίπεδο γνώσεων, κατανόησης, ικανοτήτων και επάρκειας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3.2.2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδικασία εξέτασης με την οποία εξετάζεται κατά τρόπο παιδαγωγικώς ενδεδειγμένο, αν ο υποψήφιος διαθέτει τις ικανότητες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και ιδιαίτερα στο σημείο 1.4. Η εν λόγω διαδικασία εξέτασης πρέπει να περιλαμβάνει θεωρητικά και πρακτικά στοιχεία. Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρονικών εντύπων για την αξιολόγηση. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά το είδος και τη διάρκεια της ίδιας της εξέτασης και της αξιολόγησης στο πλαίσιο της εξέτασης επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών.

3.2.3. Τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίζουν αν το περιεχόμενο μιας συγκεκριμένης εξέτασης αντιστοιχεί στην άδεια διεξαγωγής εξετάσεων για τη χορήγηση άδειας οδήγησης για μια ή περισσότερες κατηγορίες.

4. Διασφάλιση ποιότητας και τακτική επιμόρφωση

4.1. Διασφάλιση ποιότητας

4.1.1. Τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν διατάξεις για τη διασφάλιση ποιότητας που να εγγυώνται την τήρηση των απαιτήσεων όσον αφορά τους εξεταστές οδήγησης.

4.1.2. Οι διατάξεις περί διασφάλισης ποιότητας θα πρέπει να καλύπτουν την εποπτεία των εξεταστών άδειας οδήγησης κατά τη δραστηριότητά τους, τη μετεκπαίδευση και την ανανέωση της αδείας τους, τη συνεχή επαγγελματική

εξέλιξή τους και τον τακτικό έλεγχο των αποτελεσμάτων των εξετάσεων που διεξάγουν.

4.1.3. Τα κράτη μέλη πρέπει στο πλαίσιο των διατάξεων διασφάλισης ποιότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 4.1.2 να μεριμνούν ώστε οι εξεταστές άδειας οδήγησης να υπόκεινται σε εποπτεία σε ετήσια βάση. Επίσης, τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν ώστε κάθε εξεταστής άδειας οδήγησης να εποπτεύεται τουλάχιστον μία φορά ανά πενταετία για ελάχιστο χρονικό διάστημα συνολικά μισής ημέρας κατά τη διεξαγωγή της εξέτασης, ώστε να είναι δυνατόν να εποπτεύονται περισσότερες της μιας εξετάσεις. Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένοι για την εποπτεία από το εκάστοτε κράτος μέλος.

4.1.4. Για τους εξεταστές που είναι εξουσιοδοτημένοι για τη διεξαγωγή εξετάσεων περισσότερων κατηγοριών, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι η απαίτηση εποπτείας των εξετάσεων περισσότερων κατηγοριών θα ικανοποιείται με την εποπτεία για μια κατηγορία.

4.1.5. Η δραστηριότητα της εξέτασης για άδεια οδήγησης πρέπει εποπτεύεται από υπηρεσία εξουσιοδοτημένη από το αντίστοιχο κράτος μέλος, προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή και ενιαία εφαρμογή της αξιολόγησης.

4.2. Τακτική μετεκπαίδευση

4.2.1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι εξεταστές άδειας οδήγησης, προκειμένου να διατηρήσουν την άδειά τους ανεξάρτητα από τον αριθμό των κατηγοριών που αφορά, να υπόκεινται στα ακόλουθα:

τουλάχιστον τακτική μετεκπαίδευση, συνολικά τεσσάρων ημερών ανά διετία, προκειμένου

• να διατηρούν και να ανανεώνουν τις γνώσεις και ικανότητες που απαιτούνται για την εξέταση·

- να αναπτύσσουν τις νέες ικανότητες που είναι αναγκαίες για την άσκηση του επαγγέλματός τους·

- να διεξάγουν πάντα τις εξετάσεις υποκείμενοι σε δίκαιες και ενιαίες απαιτήσεις·

τουλάχιστον τακτική μετεκπαίδευση, τουλάχιστον πέντε ημερών ανά πεντατία συνολικά, προκειμένου

- να αναπτύσσουν και να διατηρούν τις αναγκαίες πρακτικές ικανότητες οδήγησης·

4.2.2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου οι εξεταστές άδειας οδήγησης στην απόδοση των οποίων διαπιστώνονται σοβαρές ελλείψεις με το ισχύον σύστημα διασφάλισης να υποβάλλονται αμέσως σε ειδική μετεκπαίδευση·

4.2.3. Η τακτική μετεκπαίδευση μπορεί να έχει τη μορφή συζητήσεων, διδασκαλίας, παραδοσιακών ή ηλεκτρονικών ανακοινώσεων, και μπορεί να γίνεται ατομικά ή σε ομάδες· μπορεί, αν τα κράτη μέλη το κρίνουν σκόπιμο, να περιλαμβάνει επανακαθορισμό των απαιτήσεων.

4.2.4. Για τους εξεταστές που είναι εξουσιοδοτημένοι για τη διεξαγωγή εξετάσεων περισσότερων κατηγοριών, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν ότι η απαίτηση για μετεκπαίδευση σε περισσότερες κατηγορίες θα ικανοποιείται με μετεκπαίδευση σε μία κατηγορία, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων της παραγράφου 4.2.5.

4.2.5. Οι εξεταστές άδειας οδήγησης που δεν έχουν διεξαγάγει εξετάσεις για διάστημα 24 μηνών για μια κατηγορία πρέπει να υποβάλλονται σε νέα αξιολόγηση προκειμένου να εξουσιοδοτηθούν για την περαιτέρω διεξαγωγή εξετάσεων στην κατηγορία αυτή. Η νέα αξιολόγηση μπορεί να γίνει στο πλαίσιο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.2.1.

5. Κεκτημένα δικαιώματα

5.1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξουσιοδοτούν πρόσωπα που αμέσως πριν τεθούν σε ισχύ οι παρούσες διατάξεις ήσαν εξουσιοδοτημένα να διεξάγουν εξετάσεις άδειας οδήγησης, να συνεχίσουν να διεξάγουν εξετάσεις άδειας οδήγησης, ακόμη κι αν δεν διαθέτουν άδεια σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις της παραγράφου 2 ή τη διαδικασία απόκτησης βασικών προσόντων της παραγράφου 3.

5.2. Οι εξεταστές αυτοί, ωστόσο, υπόκεινται σε τακτική εποπτεία και στις διατάξεις διασφάλισης ποιότητας της παραγράφου 4.

Αιτιολόγηση

Η εναρμόνιση της κατάρτισης και της μετεκπαίδευσης των εξεταστών άδειας οδήγησης αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ενίσχυση της αμοιβαίας αναγνώρισης και της καθιέρωσης συγκρίσιμων εξετάσεων και αποτελεσμάτων. Το κείμενο αναπτύσσει περαιτέρω τις βασικές ιδέες της πρότασης της Επιτροπής.

Τροπολογία 67 Παράρτημα VIa (νέο)

Εκπαίδευση οδηγών

1. Οι χρήστες οχημάτων με κινητήρα κατηγορίας B, με ρυμουλκούμενο συνολικής μάζας μεταξύ 3.500 και 4.250 kg και ωφέλιμου φορτίου έως 1.000 kg, πρέπει να εκπαιδεύονται στην οδήγηση.

2. Η εκπαίδευση γίνεται σε εκπαιδευτικό ίδρυμα επίσημα αναγνωρισμένο και να ελέγχεται αναγνωρισμένο από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει τη μόνιμη κατοικία του οδηγός. Οι περαιτέρω λεπτομέρειες επαφίενται στα κράτη μέλη.

3. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης των οδηγών

- Μία ημέρα (τουλάχιστον 7 ώρες)**
- Θεωρητικό και ως επί το πλείστον πρακτικό μέρος και τελική συζήτηση.**
- Δυναμική της οδήγησης και κριτήρια ασφάλειας, οχήματα έλξης και**

ρυμουλκούμενα, ορθή φόρτωση και εξοπλισμός ασφαλείας.

- Πρακτικό μέρος σε κλειστή περιοχή με εξάσκηση στα ακόλουθα:

ασκήσεις πέδησης, απόσταση πέδησης, αλλαγή λωρίδας, πέδηση για ακινητοποίηση, ταλάντωση ρυμουλκούμενου, ελιγμοί, στάθμευση.

Αιτιολόγηση

Βλ. επίσης αιτιολόγηση της τροπολογίας επί του άρθρου 4 παρ. 1, κατηγορία Β.

Τροπολογία 68 Παράρτημα VIβ (νέο)

Εκπαίδευση οδηγών

1. Οι χρήστες μηχανοκίνητων τροχόσπιτων, σύμφωνα με τον ορισμό του παραρτήματος II, μέρος Α, τμήμα 5, παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/116/ΕΚ, συνολικής μάζας μεταξύ 3.500 και 4.250 kg και ωφέλιμου φορτίου έως 1.000 kg, πρέπει να εκπαιδεύονται στην οδήγηση.

2. Η εκπαίδευση γίνεται σε εκπαιδευτικό ίδρυμα επίσημα αναγνωρισμένο και να ελέγχεται αναγνωρισμένο από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει τη μόνιμη κατοικία του οδηγός. Οι περαιτέρω λεπτομέρειες επαφίενται στα κράτη μέλη.

3. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης των οδηγών

- Μία ημέρα (τουλάχιστον 7 ώρες)

- Θεωρητικό και ως επί το πλείστον πρακτικό μέρος και τελική συζήτηση.

- Δυναμική της οδήγησης και κριτήρια ασφάλειας, ορθή φόρτωση και εξοπλισμός ασφαλείας.

- Πρακτικό μέρος σε κλειστή περιοχή με εξάσκηση στα ακόλουθα:

ασκήσεις πέδησης, απόσταση πέδησης, αλλαγή λωρίδας, πέδηση για ακινητοποίηση, ελιγμοί, στάθμευση.

Αιτιολόγηση

Βλ. επίσης αιτιολόγηση της τροπολογίας επί του άρθρου 4 παρ. 1, κατηγορία Β.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Εισαγωγή

Είναι η δεύτερη φορά που η συγκεκριμένη πρόταση της Επιτροπής υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και εξετάζεται από τον εισηγητή: Κατά την προηγούμενη νομοθετική περίοδο, όταν το θέμα συζητήθηκε στην τότε Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, τα μέλη κατέθεσαν 118 τροπολογίες στην πρόταση οδηγίας και κατέστη προφανές ότι θα ήταν δύσκολο να επιτευχθεί συναίνεση. Επιπλέον, ορισμένα μέλη έκριναν ότι δεν ήταν σκόπιμο να αντιμετωπιστεί βιαστικά ένα τόσο λεπτό θέμα στην εκπνοή της νομοθετικής περιόδου. Έτσι, η ψηφοφορία στην επιτροπή αναβλήθηκε και δεν ολοκληρώθηκε η πρώτη ανάγνωση.

Το αποτέλεσμα ήταν να πρέπει να κινηθεί νέα διαδικασία στο τρέχον Κοινοβούλιο. Με τον επανορισμό του ίδιου εισηγητή, μια απλή προσέγγιση θα ήταν να κατατεθεί απλώς εκ νέου η προηγούμενη έκθεση¹. Στο διάστημα που μεσολάβησε, ωστόσο, η συζήτηση προχώρησε, ιδιαίτερα σε επίπεδο Συμβουλίου. Επιπλέον, η μεγαλύτερη άνεση χρόνου στην αρχή της νέας κοινοβουλευτικής θητείας επέτρεψε πολύ ευρύτερη διαβούλευση από ό,τι ήταν δυνατόν προηγουμένως. Έτσι, ακόμη κι αν η προοπτική πλήρους συναίνεσης παραμένει μακρινή, υπάρχει ελπίδα ο χρόνος αυτός να αξιοποιηθεί παραγωγικά και να έχει επιτευχθεί πρακτικός συμβιβασμός για ορισμένα από τα πιο αμφιλεγόμενα σημεία της πρότασης. Πάντως, πολλά από τα βασικά ζητήματα που τίθενται στην πρώτη έκθεση, ιδιαίτερα όσον αφορά την προστασία από απάτη, την ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών και την οδική ασφάλεια, παραμένουν και αναπτύσσονται περαιτέρω στην παρούσα έκθεση.

Ιστορικό

Μέχρι το 1980 οι άδειες οδήγησης καλύπτονταν διεθνώς από τις Συμβάσεις της Γενεύης² και της Βιέννης³. Εν τούτοις, μετά την υπόθεση Choquet ενώπιον του Δικαστηρίου το 1978⁴, το Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 80/1263/ΕΟΚ βάσει της οποίας επιτρεπόταν στους πολίτες της ΕΕ που μεταβαίνουν σε άλλα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν την άδεια οδήγησής τους χωρίς να περνούν νέες εξετάσεις θεωρίας, πρακτικής ή ιατρικό έλεγχο. Οι οδηγοί όφειλαν ωστόσο να ανταλλάξουν τις άδειες οδήγησής τους σε διάστημα ενός έτους από την ημέρα που εγκαθίσταντο στο νέο κράτος μέλος.

Το 1991 εγκρίθηκε νέα οδηγία (91/439/ΕΟΚ) με την οποία καταργήθηκε η υποχρέωση ανταλλαγής των αδειών οδήγησης και καθιερωνόταν η υποχρεωτική αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Εντούτοις, στην πράξη, λόγω των διαφορετικών περιόδων ισχύος και άλλων απαιτήσεων για τις άδειες, συνέχισε να υπάρχει νομική αβεβαιότητα γύρω από την εφαρμογή αυτής της αρχής.

¹ σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την άδεια οδήγησης (αναδιατυπωμένη έκδοση) (COM(2003) 621 – C5-0610/2003 2003/0252(COD)) Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού Εισηγητής: Mathieu J.H. Grosch3 Φεβρουαρίου 2004.

² Σύμβαση για την οδική ασφάλεια, 19 Σεπτεμβρίου 1949, Σειρά συνθηκών Ηνωμένων Εθνών, τόμος 125, σ.

³ Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία, 8 Νοεμβρίου 1968, Σειρά συνθηκών Ηνωμένων Εθνών, τόμος 1042, σ. 17

⁴ Υπόθεση 16/78 Choquet (1978), ΣΕΔ 2293.

Σύμφωνα με τους στόχους της ατζέντας της Λισσαβώνας σχετικά με τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η ανά χείρας πρόταση αποσκοπεί στην άρση της νομικής αυτής αβεβαιότητας και των τελικών φραγμών που υφίστανται για την ελεύθερη κυκλοφορία των πολιτών σε αυτό τον τομέα.

Η ΟΥΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η Επιτροπή, αναθεωρώντας την οδηγία 91/439/ΕΟΚ, έθεσε τρεις βασικούς στόχους:

- μείωση των πιθανοτήτων απάτης
- διασφάλιση της πραγματικής ελεύθερης κυκλοφορίας των οδηγών εντός της ΕΕ
- ενίσχυση της ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς δρόμους.

Προκειμένου να αντιμετωπίσει τις περιπτώσεις απάτης και να επιτρέψει την ελεύθερη κυκλοφορία η Επιτροπή προτείνει:

- οι άδειες οδήγησης θα πρέπει να έχουν τη μορφή πλαστικοποιημένης πιστωτικής κάρτας
- θα πρέπει να καθιερωθεί η δυνατότητα ενσωμάτωσης μικροεπεξεργαστή
- οι νέες άδειες θα πρέπει να έχουν περιορισμένη διοικητική ισχύ.

Προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια, θα πρέπει να επιτευχθεί:

- η εναρμόνιση των επιμέρους κατηγοριών
- η σταδιακή πρόσβαση αναλόγως της ηλικίας και της εμπειρία
- η πανευρωπαϊκή εφαρμογή των απαγορεύσεων της οδήγησης.

ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Είναι λογικό να αναρωτηθούμε για ποιο λόγο η Ευρώπη κινήθηκε με ταχύτητα στον 21ο αιώνα σε ό,τι αφορά τα ατομικά δελτία ταυτότητας, ενώ έχει παραμείνει στο Μεσαίωνα σε ό,τι αφορά τις άδειες οδήγησης. Ο εισηγητής θεωρεί ότι η σημερινή σύνθετη και άδικη κατάσταση είναι ανάγκη να αλλάξει. Χαιρετίζει επομένως την πρόταση της Επιτροπής ως ένα βήμα προς ένα απλούστερο, λογικότερο και πιο σύγχρονο σύστημα. Ειδικότερα, υποστηρίζει τους στόχους της Επιτροπής για μείωση των πιθανοτήτων απάτης, διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών και βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η σημερινή πρόταση προωθεί, κατά τη γνώμη του, αυτούς τους στόχους, αλλά θα μπορούσε να πάει ακόμη μακρύτερα.

I. Προστασία από απάτη και ελεύθερη κυκλοφορία των πολιτών

(i) Καθιέρωση μικροεπεξεργαστή

Στις καινοτόμες προτάσεις της σχετικά με την καθιέρωση μικροεπεξεργαστή ενσωματωμένου στην άδεια οδήγησης, η Επιτροπή περιορίζεται στο να επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιλέγουν το κατά πόσον θα υιοθετήσουν αυτό το στοιχείο. Παρά τον κίνδυνο ή απάτη να στραφεί απλώς στον πιο αδύναμο κρίκο, δηλ. τις άδειες χωρίς μικροεπεξεργαστή, ο εισηγητής δέχεται ότι από πολιτική άποψη είναι αδύνατον να πάμε πιο μακριά επί του παρόντος.

Πάντως, κατατίθεται τροπολογία που αποσκοπεί στο να γίνουν πιο ελαστικές οι διατάξεις ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να αποθηκεύουν πρόσθετα στοιχεία, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, υπό την προϋπόθεση τούτο να μην επηρεάζει την εφαρμογή της οδηγίας. Επιπλέον, η Επιτροπή μπορεί να προσαρμόζει το παράρτημα I προκειμένου να εγγυάται την

περαιτέρω διαλειτουργικότητα (*τροπολογία στο άρθρο 1 παρ. 2α (νέα), τεχνικές προσαρμογές του παραρτήματος I*).

(ii) Απόσυρση της άδειας σε χαρτί – Καθιέρωση της άδειας τύπου πιστωτικής κάρτας

Η Επιτροπή επισημαίνει στην αιτιολογική της έκθεση ότι υπάρχουν σήμερα 80 διαφορετικά μοντέλα άδειας οδήγησης που ισχύουν στα κράτη μέλη. Μετά τη διεύρυνση, ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σε **110**. Δεν υπάρχει πρόταση βάσει της οποίας να είναι υποχρεωτική η ανταλλαγή των παλαιότερων τύπων άδειας οδήγησης που εξακολουθούν να ισχύουν.

Το άμεσο αποτέλεσμα αυτής της οδηγίας θα είναι επομένως **111** διαφορετικοί τύποι άδειας οδήγησης και μεταβατική περίοδος μεγαλύτερη των 50 ετών. Τούτο είναι πράγματι απαράδεκτο. Τα οφέλη από ένα ενιαίο πρότυπο της ΕΕ είναι προφανή. Όχι μόνο θα βελτιωθεί η επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας αλλά, για πρώτη φορά, θα είναι δυνατό να πραγματοποιούνται έλεγχοι των αδειών οδήγησης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Η οδική ασφάλεια θα βελτιωθεί επίσης εφόσον θα είναι αδύνατον για τους τιμωρηθέντες οδηγούς να αποκτούν νέες άδειες σε άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, θα περιορισθούν τα έξοδα σε σχέση με άλλες δαπάνες, όπως είναι οι ασφάλειες, τα καύσιμα και η οδική φορολογία. Τέλος, τούτο θα εξάλειφε μια σοβαρή πηγή διακρίσεων της παρούσας κατάστασης, όπου στα διάφορα κράτη μέλη ισχύουν διαφορετικές περίοδοι ισχύος για διαφορετικά πρότυπα.

Ωστόσο, έχει καταστεί εξίσου προφανές ότι η απόσυρση των παλαιότερων προτύπων άδειας οδήγησης αποτελεί ιδιαίτερα λεπτό ζήτημα σε διάφορα κράτη μέλη, ειδικά δε σε εκείνα όπου η άδεια έχει απεριόριστη διοικητική ισχύ. Ο εισηγητής θεωρεί, επομένως, ότι μια τροπολογία για την ταχεία αντικατάσταση όλων των υπαρχόντων προτύπων, όσο κι είναι πρακτικά επιθυμητή δεν είναι αυτή τη στιγμή πολιτικώς βιώσιμη.

Πάντως, η Επιτροπή, υποστηρίζοντας τα μέτρα για την καταπολέμηση των περιπτώσεων απάτης, αναφέρει τη χρήση της άδειας οδήγησης ως μέσου αναγνώρισης και την πιθανή της χρήση με σκοπό το άνοιγμα τραπεζικών λογαριασμών και την κράτηση θέσεων σε πτήσεις. Επιχειρηματολογεί πράγματι ότι, ιδίως μετά την 11η Σεπτεμβρίου, η προστασία έναντι των περιπτώσεων απάτης έχει γίνει άκρως σημαντική και συγκεντρώνει συνεχώς και περισσότερο το ενδιαφέρον. Φαίνεται, επομένως, λογικό, έστω και ως μέτρο καταπολέμησης της απάτης, ο τύπος της κοινοτικής άδειας οδήγησης σε χαρτί να καταργηθεί σταδιακά μέσα σε μια δεκαετία και να εκδίδεται μόνον ευρωπαϊκή άδεια οδήγησης τύπου πλαστικοποιημένης πιστωτικής κάρτας που χρησιμοποιείται ήδη σε ορισμένες χώρες της ΕΕ.

Τούτο θα επέτρεπε τουλάχιστον στα κράτη μέλη να αποκτήσουν ένα ενημερωμένο μητρώο των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί στην επικράτειά τους, που αυτή τη στιγμή δεν είναι πάντα δυνατόν λόγω των διαφορετικών συστημάτων έκδοσης αδειών σε χαρτί. Παράλληλα, θα διευκόλυνε την ακριβή ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο του δικτύου αδειών οδήγησης που περιγράφεται στη συνέχεια.

Τα πλαστικά πρότυπα μπορούν να συμμορφωθούν τότε προς ένα ενιαίο ευρωπαϊκό πρότυπο μέσα σε άλλα δέκα χρόνια.

Στο πλαίσιο αυτό είναι σημαντικό να υπογραμμίσουμε ότι το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων ορισμένων κατηγοριών δεν επηρεάζεται από τη συγκεκριμένη τροπολογία.

(Τροπολογία στο άρθρο 3 παρ. 2β (νέα)).

(iii) Δίκτυο αδειών οδήγησης

Σήμερα διαφέρει στα διάφορα κράτη μέλη ο τρόπος έκδοσης των αδειών οδήγησης. Σε ορισμένα, υπάρχει αρμόδια κεντρική υπηρεσία ενώ σε άλλα οι άδειες χορηγούνται σε περιφερειακή βάση. Το θέμα αυτό είναι και θα πρέπει να παραμείνει ζήτημα επικουρικότητας. Εντούτοις, προκειμένου να καταπολεμηθεί η απάτη και να διευκολυνθούν οι έλεγχοι, ο εισηγητής θεωρεί ότι είναι σημαντικό να προβλέπεται σε κάθε κράτος μέλος ένα ενιαίο σημείο επαφής προκειμένου να υπάρχει πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τις άδειες οδήγησης, έτσι ώστε να σχηματιστεί ουσιαστικά ένα «δίκτυο αδειών οδήγησης». Η καθιέρωση ενός τέτοιου δικτύου έχει συμφωνηθεί με τη διαδικασία επιτροπολογίας. Κατατίθεται τροπολογία που να διασφαλίζει την αναζήτηση πληροφοριών στο δίκτυο. *(Τροπολογία στο άρθρο 8.5 και το άρθρο 16).*

(iv) Αμοιβαία αναγνώριση κυρώσεων

Σύμφωνα με το πνεύμα των συμβάσεων της Γενεύης¹ και της Βιέννης², η πρόταση ασχολείται, στο άρθρο 8, παράγραφος 5, με το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης των κυρώσεων, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι η απαγόρευση μιας άδειας σε ένα κράτος μέλος θα σημαίνει την απαγόρευσή της σε όλα τα κράτη. Εντούτοις, τούτο χρειάζεται να ενισχυθεί και, συνεπώς, ο εισηγητής κατέθεσε τροπολογία με σκοπό να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να αναγνωρίζουν οιονδήποτε περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση επιβάλλεται σε ένα άλλο κράτος μέλος και να αρνούνται να αναγνωρίζουν την εγκυρότητα αδειών που αποτέλεσαν το αντικείμενο παρόμοιων μέτρων. Πρέπει επίσης να αναδιατυπωθεί το άρθρο αυτό, για νομικούς λόγους που άπτονται του «τρίτου πυλώνα» για τη δικαιοσύνη και τις εσωτερικές υποθέσεις. *(Τροπολογία στο άρθρο 12.4).*

II. Προώθηση της οδικής ασφάλειας

(i) Κατηγορίες οχημάτων

Η Επιτροπή πρέπει επίσης να ελέγχει συνεχώς την καταλληλότητα των τεχνικών ορισμών των διαφόρων κατηγοριών και, εφόσον χρειάζεται, να προτείνει αλλαγές σχετικά με την ασφάλεια, όπως η πρόσθετη ισχύς στους περιορισμούς περί φορτίου. Θα πρέπει επίσης να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς ειδικά τις κατηγορίες AM, A1 και A2, έτσι ώστε να διασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η οδηγία και ότι δεν παραβιάζονται τα όρια που έχουν καθορισθεί. Υπό την έννοια αυτή, είναι ευπρόσδεκτα τα νέα κριτήρια για να αποφευχθεί υποβάθμιση των νομοθετικών διατάξεων αλλά θα απαιτηθεί συνεχής παρακολούθηση προκειμένου να εφαρμοσθεί η νομοθεσία.

Συγχρόνως, μετά από ευρεία διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη που εκπροσωπούσαν τους κατασκευαστές και τους χρήστες των οδών, κατατίθενται τροπολογίες με σκοπό την αναπροσαρμογή των τεχνικών ορισμών ορισμένων κατηγοριών. Με τούτο ελπίζουμε ότι θα

¹ βλ. ανωτέρω.

² βλ. ανωτέρω.

αρθούν οι διάφορες ανωμαλίες που ήλθαν στο φως στην υπάρχουσα πρόταση.

Ειδικότερα, και μεταξύ άλλων, οι μελλοντικοί κάτοχοι αδειών της κατηγορίας B θα μπορούν να χρησιμοποιούν τα οχήματά τους για να έλκουν, για μη εμπορικές δραστηριότητες, ρυμουλκούμενα (ή τροχόσπιτα) 750 έως 3.500 kg χωρίς να υποχρεώνονται σε πρόσθετες εξετάσεις. Επιπλέον, αν ο οδηγός παρακολουθήσει προαιρετικά μαθήματα χωρίς εξετάσεις το όριο αυτό αυξάνεται σε 4.250 kg τόσο για σύνολα οχήματος και ρυμουλκούμενου όσο και για μηχανοκίνητα τροχόσπιτα. Προστίθεται ακόμη όριο ωφέλιμου φορτίου 1000 kg προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα παραβιάζονται οι κανόνες που απαγορεύουν την εμπορική χρήση. **(Τροπολογία στο άρθρο 4.1 για την κατηγορία B).**

Μετά από επτάωρη κατ' ελάχιστον εκπαίδευση θα προστίθεται στην άδεια οδήγησης ο νέος κοινοτικός κωδικός 95α (νέο) ή 95β (νέο)». (Νέα σημεία 95α (νέο) και 95β (νέο), παράρτημα I, προδιαγραφές εκπαίδευσης των οδηγών καθορίζονται στα παραρτήματα VIα (νέο) και β (νέο))

Για την κατηγορία B+E, τα οχήματα της κατηγορίας B θα μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα ρυμουλκούμενου έως 3.500 kg. **(Τροπολογία στο άρθρο 4.1 για την κατηγορία B+E)**

(ii) Όρια ηλικίας και προοδευτική πρόσβαση - «Η προσέγγιση της σταδιακής αύξησης»

Τα όρια ηλικίας για τις διάφορες υπο-κατηγορίες οχημάτων και ένα σύστημα που ανταμείβει ειδικές πρακτικές και την εμπειρία και δεν βασίζεται απλώς και μόνον στον έλεγχο, πρέπει να θεωρείται ως βελτίωση σε ό,τι αφορά την προώθηση της οδικής ασφάλειας. Ειδικότερα, χαιρετίζουμε την καθιέρωση των νέων κατηγοριών AM, A1 και A2.

Ωστόσο, το όλο ζήτημα των ορίων ηλικίας παραμένει λεπτό. Δεν θα ήταν ρεαλιστικό αγνοήσουμε την έκταση και το βάθος των εθνικών παραδόσεων σε αυτό τον τομέα. Έχοντας ως βάση αποκλειστικά και μόνο στατιστικά στοιχεία, η οδική ασφάλεια θα βελτιωνόταν σαφώς εάν απαγορευόταν στους νέους να οδηγούν αυτοκίνητα έως την ηλικία των 20 ετών. Θα ήταν σαφώς άδικο και ανέφικτο. Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να συνεχίσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την εφαρμογή των κατωτάτων ορίων ηλικίας και των παρεκκλίσεων ως προς αυτά στα διάφορα κράτη μέλη και, όπου δει, να διατυπώνει προτάσεις για την αναπροσαρμογή τους υπό το πρίσμα των νέων εξελίξεων.

Η τροπολογία που προτείνει ο εισηγητής αποτελεί συμβιβασμό. Όσον αφορά τις μοτοσικλέτες, υιοθετείται προσέγγιση σταδιακής αύξησης που, για λόγους ασφαλείας, ενθαρρύνει τους νέους να αποκτήσουν πείρα με μικρότερες μοτοσικλέτες πριν περάσουν σε ισχυρότερες μηχανές. Τα κράτη μέλη θα μπορούν να αυξάνουν τα καθοριζόμενα όρια ηλικίας, υπό την προϋπόθεση ότι μεσολαβεί τουλάχιστον μια διετία μεταξύ της ελάχιστης ηλικίας για την A1 και της ελάχιστης ηλικίας για την A2. Η έκδοση άδειας κατηγορίας A θα εξαρτάται από τουλάχιστον τριετή πείρα σε μηχανή κατηγορίας A2 ή τουλάχιστον διάστημα εξαετίας μεταξύ της ελάχιστης ηλικίας για την A2 και της ελάχιστης ηλικίας για την A. Η ελάχιστη ηλικία για την άδεια κατηγορίας A χωρίς προηγούμενη πείρα δεν μπορούσε να υπερβαίνει τα 26 έτη. Έτσι, για παράδειγμα, αν η ελάχιστη ηλικία για την A1 είναι 16 και για την A2 18, οι οδηγοί με πείρα σε A2 μπορούν να αποκτούν πλήρη άδεια A στα 21. Μια τέτοια προσέγγιση διασφαλίζει την αρχή της επικουρικότητας παρέχοντας στα κράτη μέλη την ελευθερία να αποφασίζουν για τα όρια ηλικίας σύμφωνα με τις εθνικές τους παραδόσεις

και γνώμονα την οδική ασφάλεια, διασφαλίζει ωστόσο παράλληλα ότι οι νέοι έχουν συμφέρον να αποκτήσουν πρακτική πείρα αν επιθυμούν να περάσουν γρήγορα σε μεγαλύτερες μοτοσικλέτες. *(Τροπολογία στο άρθρο 7,2 σημείο 2β (νέο)).*

(iii) Ισχύς, ανανέωση και ιατρικοί έλεγχοι

Προτείνονται διάφορες τροποποιήσεις στο άρθρο 8, προκειμένου οι διατάξεις να εξορθολογιστούν και να γίνουν πιο ελαστικές. Περιλαμβάνεται διάταξη που επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τις πρώτες άδειες κατηγοριών Γ και Δ σε τρία χρόνια (όπως ισχύει για τις άδειες Α και Β). Δεύτερον, καταργείται η απόλυτη υποχρέωση για μείωση της ισχύος των αδειών των κατηγοριών Α και Β που εκδίδονται για άτομα ηλικίας άνω των 65 ετών σε 5 έτη, το ίδιο και το όριο ενός έτους για τις κατηγορίες Γ και Δ για την ίδια ομάδα ανθρώπων. Τρίτον, τυχόν ελαττώματα στο μικροεπεξεργαστή που περιέχει η άδεια δεν θα επηρεάζουν την ισχύ της. *(Τροπολογία στο άρθρο 8.2)*

Παράλληλα, θα φαινόταν λογικό, προς το συμφέρον της οδικής ασφάλειας των κρατών μελών να μειωθεί το διάστημα διοικητικής ισχύος των αδειών για άτομα από 45 ετών και άνω, προκειμένου να επιβληθούν τακτικότεροι ιατρικοί έλεγχοι ή άλλα ειδικά μέτρα όπως μαθήματα ανανέωσης. Τούτο θα μπορούσε να γίνει κατά το χρόνο διοικητικής ανανέωσης της άδειας. *(Τροπολογία στο άρθρο 8.3)*

(iv) Εκπαιδευτές

Μετά από λεπτομερείς συζητήσεις για το θέμα προτείνεται βελτιωμένο και πιο ανεπτυγμένο κείμενο. *(Τροπολογία στο άρθρο 11 & παράρτημα IV)*

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά την εκπόνηση της δεύτερης έκθεσης, ο εισηγητής προσπάθησε να λάβει υπόψη όλες τις απόψεις όσο το δυνατόν περισσότερων συναδέλφων και ενδιαφερομένων μερών. Τούτο τον οδήγησε στην υποβολή διάφορων τεχνικών τροπολογιών που αποσκοπούν στην άρση ανωμαλιών της υπάρχουσας πρότασης και τη βελτίωση της συνοχής και της λογικής της. Παράλληλα, έγινε προσπάθεια να υποβληθούν συμβιβαστικές τροπολογίες σε ορισμένα λεπτά θέματα όπως η ανανέωση της άδειας και τα όρια ηλικίας.

Ως αποτέλεσμα, ο εισηγητής παραμένει πεπεισμένος ότι η τροποποιημένη πρόταση είναι θετική για τους χρήστες των οδών όσον αφορά την ασφάλεια, τη δικαιοσύνη και την ελεύθερη κυκλοφορία και ότι προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια στις αρχές όσον αφορά τη δυνατότητά τους να διεξάγουν νόμιμους ελέγχους και να καταπολεμούν την απάτη.

Θα πρέπει επομένως να υποστηριχθεί τόσο από τους πολίτες όσο και από τα κράτη μέλη.