



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.2.2017
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η οδηγία 2003/59/ΕΚ («η οδηγία») καθορίζει τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών και λεωφορείων, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στα ευρωπαϊκά οδικά δίκτυα.

Στόχος της οδηγίας είναι να αναβαθμισθούν τα πρότυπα για τους νέους οδηγούς και να διατηρηθούν και να βελτιωθούν οι επαγγελματικές ικανότητες των παλαιότερων οδηγών φορτηγών και λεωφορείων σε όλη την ΕΕ. Σκοπός της οδηγίας είναι να αποκτήσουν οι οδηγοί μεγαλύτερη επίγνωση των κινδύνων, προκειμένου να μειωθούν οι κίνδυνοι και να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια. Η οδηγία καθορίζει επίσης πρότυπα για τις επαγγελματικές ικανότητες, ώστε να διασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός στην ΕΕ.

Τα κράτη μέλη είχαν σημαντικό περιθώριο ευελιξίας στον τρόπο εφαρμογής της οδηγίας, παραδείγματος χάρι όσον αφορά το συγκεκριμένο περιεχόμενο της κατάρτισης των οδηγών και τις διοικητικές διαδικασίες και τη δομή του συστήματος κατάρτισης.

Τον Ιούλιο του 2012, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας στην οποία διαπίστωνε ορισμένες ελλείψεις. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας, καθώς και η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2014.

Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία εφαρμόστηκε χωρίς μεγάλα προβλήματα. Βελτίωσε την κινητικότητα των εργαζομένων και συνετέλεσε στην ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών. Από την αξιολόγηση επιβεβαιώθηκε επίσης ότι η οδηγία συνέβαλε πραγματικά στην επίτευξη του πρωταρχικού της στόχου που ήταν η διασφάλιση της οδικής ασφάλειας.

Στην αξιολόγηση διαπιστώθηκαν επίσης ελλείψεις οι οποίες δυσχεραίνουν την αποτελεσματικότητα και τη συνεκτικότητα του νομικού πλαισίου και υπονομεύουν τους αρχικούς στόχους της οδηγίας. Οι ελλείψεις αυτές επεξηγούνται στην ενότητα 3.

• Συνεκτικότητα με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η εν λόγω οδηγία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του γενικού πλαισίου της ενωσιακής νομοθεσίας για τους επαγγελματίες οδηγούς φορτηγών και λεωφορείων. Είναι δε άρρηκτα συνδεδεμένη με την οδική ασφάλεια και λειτουργεί ταυτόχρονα με άλλα ενωσιακά νομοθετήματα, όπως η οδηγία για την άδεια οδήγησης¹, η οδηγία για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων² και οι κανόνες για τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης³. Λειτουργεί επίσης ταυτόχρονα με την ενωσιακή νομοθεσία για την πρόσβαση στην αγορά.

Κατά την αξιολόγηση εντοπίστηκαν αρκετά ειδικά θέματα συνεκτικότητας με άλλα νομοθετήματα της ΕΕ. Εν προκειμένω, στόχος είναι να εξασφαλισθεί συνεκτικότητα με τη νομοθεσία της ΕΕ.

Η διευκρίνιση της αμοιβαίας αναγνώρισης της βεβαίωσης οδηγού για την εφαρμογή της οδηγίας θα βελτιώσει την εσωτερική συνεκτικότητα στην οδηγία μεταξύ των κείμενων διατάξεων για την κατάρτιση και των διοικητικών διαδικασιών για την αμοιβαία αναγνώριση.

¹ Οδηγία 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης.

² Οδηγία 2008/68/ΕΚ σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Επιπλέον, θα βελτιώσει τη συνεκτικότητα με τον κανονισμό 1072/2009, ο οποίος εξασφαλίζει την αμοιβαία αναγνώριση της κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών, και ταυτόχρονα θα ληφθεί υπόψη η πρόσφατη αξιολόγηση του κανονισμού αυτού.

Όλες οι επιλογές πολιτικής συμβάλλουν στην καλύτερη κατάρτιση και, επομένως, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Αυτό συνάδει με τους στόχους της οδηγίας, τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές και την ανακοίνωση του 2010 «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», και ιδίως με τον στόχο σημαντικής μείωσης του αριθμού ατυχημάτων και μείωσης των τραυματισμών και των θανάτων στο ήμισυ κατά την εν λόγω περίοδο. Ένας από τους κύριους στόχους της ανακοίνωσης είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της επιμόρφωσης των χρηστών του οδικού δικτύου.

- **Συνεκτικότητα με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η Λευκή Βίβλος για το μέλλον της πολιτικής μεταφορών προάγει την περιβαλλοντική βιωσιμότητα με στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές κατά 60% έως το 2050. Η περαιτέρω εστίαση στην οικονομική από άποψη καυσίμων οδήγηση κατά την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών θα μειώσει τις εκπομπές CO₂ και το κόστος των καυσίμων.

Η πρωτοβουλία συνάδει με την παρούσα προτεραιότητα της Επιτροπής για τόνωση της απασχόλησης και της ανάπτυξης. Οι εκσυγχρονισμένες διατάξεις για την κατάρτιση συμβάλλουν στους στόχους της έξυπνης ανάπτυξης με μια οικονομία βασιζόμενη στη γνώση και την καινοτομία, στην οποία η δια βίου μάθηση και η ικανότητα προσαρμογής στις τεχνολογικές καινοτομίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο, καθώς και στη βιώσιμη ανάπτυξη, με την προώθηση πιο αποδοτικής χρήσης των πόρων, πιο οικολογικής και ανταγωνιστικής οικονομίας και ανάπτυξης χωρίς αποκλεισμούς και την προαγωγή μιας οικονομίας με υψηλό ποσοστό απασχόλησης. Επιπλέον, η βελτιωμένη αμοιβαία αναγνώριση της κατάρτισης των οδηγών συνάδει με τη βελτίωση της ενιαίας αγοράς, και ιδίως την κινητικότητα των εργαζομένων.

Η ενθάρρυνση της χρήσης των εργαλείων ΤΠΕ (τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών) συνάδει με τις πολιτικές με βάση τη στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση για την οδηγία σχετικά με την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών (2003/59/EK) και για την προτεινόμενη τροποποίηση είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)⁴ (πρώην άρθρο 71 ΣΕΚ). Το εν λόγω άρθρο παρέχει τη βάση για την έκδοση νομοθεσίας της ΕΕ με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, καθώς και της οδικής ασφάλειας.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ. Η ΕΕ δύναται να

⁴ Ενοποιημένη έκδοση της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης [2010] ΕΕ C 83/47.

νομοθετήσει μόνον εφόσον το επιτρέπουν οι Συνθήκες, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των αρχών της αναγκαιότητας, της επικουρικότητας και της αναλογικότητας⁵.

Περίπου το 33% του συνόλου των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με βαρέα φορτηγά οχήματα στην ΕΕ περιλαμβάνει διέλευση από σύνορα μεταξύ κρατών μελών. Περίπου το 8% των διασυνοριακών μεταφορών στην ΕΕ πραγματοποιούνται με λεωφορεία ή πούλμαν. Τα στοιχεία αυτά σημείωσαν αύξηση τα τελευταία έτη.

Το πρόβλημα της αμοιβαίας αναγνώρισης της περιοδικής κατάρτισης που εφαρμόζει άλλο κράτος μέλος δεν μπορεί να επιλυθεί αποτελεσματικά από τα κράτη μέλη μεμονωμένα. Μολονότι αναμενόταν με την έκδοση δελτίων επιμόρφωσης οδηγού, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία, να αντιμετωπισθεί η κατάσταση, η ισχύουσα νομοθεσία την καθιστά προαιρετική. Οκτώ κράτη μέλη έχουν επιλέξει να μην κάνουν χρήση αυτής της επιλογής, παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται μέσω της επιτροπής ΠΕΙ (πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας) για την επίλυση του θέματος χωρίς νομοθετικά μέτρα. Συνεπώς, η νομοθετική δράση της ΕΕ είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι οι διοικητικές πρακτικές των κρατών μελών καθιστούν δυνατή την αμοιβαία αναγνώριση της κατάρτισης εντός της ΕΕ. Με τη σύναψη διμερών συμφωνιών μεταξύ ορισμένων κρατών μελών δεν είναι δυνατόν να διασφαλιστεί η αμοιβαία αναγνώριση σε ολόκληρη την ΕΕ.

Οι διαφορετικές ερμηνείες της οδηγίας και οι διαφορετικές πρακτικές που ακολουθούν τα κράτη μέλη επηρεάζουν αρνητικά τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Οι απόπειρες που έχουν ήδη γίνει για να ευθυγραμμισθεί η κατανόηση και η εφαρμογή στα κράτη μέλη με μη νομοθετικά μέτρα, όπως η έκδοση κατευθυντήριων σημειώσεων ή οι συζητήσεις στην επιτροπή ΠΕΙ, δεν απέδωσαν ικανοποιητικά αποτελέσματα. Ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών είναι δυνατόν να διαμορφωθούν μόνον με κοινούς κανόνες της ΕΕ, οι οποίοι παράλληλα θα διασφαλίζουν ελάχιστο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Πέραν αυτού, καθώς από το δίκαιο της Ένωσης απαιτείται ειδική κατάρτιση σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα, την ευαισθητοποίηση σε θέματα αναπηρίας και καλής διαβίωσης των ζώων, εναπόκειται στην ΕΕ να μεριμνήσει για τη νομική σαφήνεια και να διασφαλίσει τη συνεκτικότητα μεταξύ των διαφόρων νομοθετικών πράξεων της ΕΕ.

Όσον αφορά την περιοδική κατάρτιση, ορισμένα κράτη μέλη έχουν παρεκκλίνει από τους στόχους ασφάλειας, επιτρέποντας την επανάληψη της ίδιας ενότητας μαθημάτων ή την πρόβλεψη πλήρους σειράς μαθημάτων που δεν καλύπτουν θέματα ασφάλειας. Μολονότι η προσαρμογή της κατάρτισης στις εθνικές ανάγκες και προτεραιότητες συνιστά κυρίως και πρέπει να παραμείνει αρμοδιότητα των κρατών μελών, εναπόκειται στην ΕΕ να διασφαλίσει ότι το ελάχιστο επίπεδο του περιεχομένου της κατάρτισης συνάδει με τους συνολικούς στόχους πολιτικής.

• **Αναλογικότητα**

Όπως επισημαίνεται στο σημείο 7 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν αντιμετωπίζονται καλύτερα σε επίπεδο ΕΕ υπό μορφή τροποποιημένης οδηγίας η οποία αποφασφινίζει ορισμένα στοιχεία και καθορίζει καλύτερα εναρμονισμένες ελάχιστες απαιτήσεις, ενώ ταυτόχρονα δίνει κάποια περιθώρια ευελιξίας στα κράτη μέλη.

Μια αναθεωρημένη οδηγία συνιστά αναλογικό μέτρο διότι διευκολύνει την περαιτέρω εναρμόνιση των απαιτήσεων κατάρτισης ώστε να επιλυθούν ορισμένα θέματα, ενώ ταυτόχρονα παρέχει ευελιξία στα κράτη μέλη να προσαρμόσουν την εφαρμογή ορισμένων

⁵ Ενοποιημένη έκδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση [2008] ΕΕ C 115/13, άρθρο 5 παράγραφοι 3 και 4.

τμημάτων της κατάρτισης στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον τους και στις ιδιαίτερες ανάγκες και τα χαρακτηριστικά των οδικών μεταφορών τους.

Μια οδηγία της ΕΕ θα διασφαλίσει ότι εφαρμόζονται κατάλληλες ελάχιστες απαιτήσεις κατάρτισης και ότι η κατάρτιση αναγνωρίζεται σε όλη την ΕΕ.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Λαμβανομένου υπόψη του περιορισμένου αριθμού αλλαγών που προτείνονται και του γεγονότος ότι η αρχική νομική πράξη είναι οδηγία, κρίνεται ότι μια οδηγία είναι το πλέον κατάλληλο μέσο.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία εφαρμόστηκε στα κράτη μέλη χωρίς μεγάλα προβλήματα· βελτίωσε την κινητικότητα των εργαζομένων και συμβάλλει στην εξασφάλιση ελεύθερης κυκλοφορίας των οδηγών. Η αξιολόγηση επιβεβαίωσε επίσης ότι η οδηγία συμβάλλει πράγματι στην επίτευξη του κύριου στόχου της να διασφαλισθεί οδική ασφάλεια μαζί με τις νομοθεσίες που προαναφέρθηκαν.

Επιπλέον, από την εκ των υστέρων αξιολόγηση προέκυψε μεν ότι η εν λόγω οδηγία, σε γενικές γραμμές, επέδρασε θετικά στον τομέα, διαπιστώθηκαν όμως και ελλείψεις που παρεμποδίζουν την αποτελεσματικότητα και τη συνεκτικότητα του νομικού πλαισίου και υπονομεύουν τους στόχους της οδηγίας.

Οι κύριες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν ήταν:

- (1) δυσκολίες των οδηγών να αποκτήσουν αναγνώριση της ολοκληρωθείσας/μερικώς ολοκληρωθείσας κατάρτισης που παρακολούθησαν σε άλλο κράτος μέλος·
- (2) περιεχόμενο της κατάρτισης συναφές μόνον εν μέρει με τις ανάγκες των οδηγών·
- (3) δυσκολίες και νομικές αβεβαιότητες στην ερμηνεία των εξαιρέσεων·
- (4) ανακολουθίες στις απαιτήσεις κατώτατης ηλικίας μεταξύ της οδηγίας σχετικά με την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών οχημάτων (2003/59/ΕΚ) και της οδηγίας για την άδεια οδήγησης (2006/126/ΕΚ), αμφισημία ως προς τη δυνατότητα συνδυασμού της επαγγελματικής κατάρτισης οδηγού με άλλα προγράμματα εκπαίδευσης που απαιτούνται δυνάμει της νομοθεσίας της ΕΕ (π.χ. επικίνδυνα εμπορεύματα (ADR), κατάρτιση στα δικαιώματα επιβατών και την καλή μεταχείριση των ζώων) και ασάφεια ως προς τη χρήση των ΤΠΕ στα μαθήματα κατάρτισης (π.χ. ηλεκτρονική μάθηση-/μεικτή μάθηση).

Στόχος της πρότασης είναι να αντιμετωπισθούν κατάλληλα οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Πριν συνταχθεί η νομοθετική πρόταση, πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη για να συγκεντρωθούν όσο το δυνατόν περισσότερα σχόλια και υποδείξεις από τα ενδιαφερόμενα άτομα και φορείς. Αυτή η διαδικασία ήταν σύμφωνη με τα

ελάχιστα πρότυπα για τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (COM(2002) 704 τελικό).

Η διαδικασία διαβούλευσης περιελάμβανε δύο τύπους δράσεων — συγκέντρωση απόψεων και συλλογή δεδομένων. Χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης και διάφορα εργαλεία διαβούλευσης.

Όσον αφορά την **ανοικτή διαβούλευση**, πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση μέσω Διαδικτύου από τις 17 Ιουλίου έως τις 25 Οκτωβρίου 2013. Η Επιτροπή έλαβε 395 εισηγήσεις, 203 άτομα συμμετείχαν ως ιδιώτες και 192 απάντησαν εξ ονόματος φορέων ή ως εκπρόσωποι ενδιαφερομένων. 58 συμμετέχοντες είναι εγγεγραμμένοι στο μητρώο διαφάνειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Οι συμμετέχοντες τόνισαν τη σημασία της εν εξελίξει δράσης της ΕΕ στον τομέα των ικανοτήτων και της κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών. Οι ενδιαφερόμενοι κρίνουν ότι η οδηγία συνέβαλε μόνο σε μικρό βαθμό στην επίτευξη των στόχων της, δηλαδή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, στην ανάπτυξη των προσόντων των επαγγελματιών οδηγών, στην κινητικότητα των οδηγών και στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για οδηγούς και επιχειρήσεις. Οι γνώμες διίσταντο, πάντως, όσον αφορά τα συγκεκριμένα μέτρα που χρειάζονται για την αντιμετώπιση των εν λόγω δυσχερειών.

Το έγγραφο διαβούλευσης, οι εισηγήσεις που παραλήφθηκαν, η σύνοψη των εν λόγω εισηγήσεων και η έκθεση με αντικείμενο τη διάσκεψη των ενδιαφερομένων μερών στις 6 Μαρτίου 2014 διατίθενται στον ιστότοπο της μονάδας της ΓΔ MOVE για την οδική ασφάλεια και στην ιστοσελίδα «Η φωνή σας στην Ευρώπη» (Your Voice in Europe)⁶.

Η διαδικασία **στοχευμένης διαβούλευσης** περιλάμβανε τα ακόλουθα στοιχεία:

- Η Επιτροπή παρουσίασε στις 24 Ιουνίου 2013 την πρωτοβουλία στο πλαίσιο του κοινωνικού διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους στις οδικές μεταφορές και στις 25 Σεπτεμβρίου 2013⁷ με τους φορείς αστικών συγκοινωνιών. Τα κύρια πορίσματα της δημόσιας ανοικτής διαβούλευσης παρουσιάστηκαν εκ νέου στους κοινωνικούς εταίρους των οδικών μεταφορών στις 25 Απριλίου 2014. Τα κύρια θέματα που πραγματεύεται η πρόταση παρουσιάστηκαν στους κοινωνικούς εταίρους στις 19 Νοεμβρίου 2014. Με την ευκαιρία αυτή, οι κοινωνικοί εταίροι υποστήριξαν ότι χρειάζεται νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ στο συγκεκριμένο πεδίο και δεν πρόβαλαν αντιρρήσεις όσον αφορά τους στόχους που πρότεινε η Επιτροπή.
- Στις 6 Μαρτίου 2014 πραγματοποιήθηκε ακρόαση των ενδιαφερομένων μερών στις Βρυξέλλες με τη συμμετοχή αντιπροσωπειών από 100 οργανώσεις εκπροσώπησης οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων, επιβατών, εργαζομένων, φορέων κατάρτισης και εθνικών διοικήσεων. Κατά τη διάσκεψη επιβεβαιώθηκαν τα πορίσματα της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης (βλ. ανωτέρω). Η έκθεση με αντικείμενο τη διάσκεψη διατίθεται στον ιστότοπο της μονάδας οδικής ασφάλειας της ΓΔ MOVE.
- Στις 23 Ιανουαρίου 2014, η Επιτροπή διοργάνωσε άτυπη ημερίδα με τα κράτη μέλη για να συζητηθούν οι απαιτήσεις για τα κατώτατα όρια ηλικίας και τη δομή της

⁶ Βλ. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm και http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm

⁷ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

εκπαίδευσης σε περίπτωση αναθεώρησης της οδηγίας. Στη συνεδρίαση της επιτροπής ΠΕΙ στις 23 Οκτωβρίου 2014 το τελευταίο μέρος της συνεδρίασης αφιερώθηκε σε άτυπη συζήτηση με τα κράτη μέλη σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης της αμοιβαίας αναγνώρισης. Η επιτροπή ΠΕΙ συνεδρίασε και πάλι στις 9 Οκτωβρίου 2015 και συζήτησε την εν εξελίξει αναθεώρηση της οδηγίας. Όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση της περιοδικής κατάρτισης, οι συμμετέχοντες εξέφρασαν ανησυχίες για τις διαφορετικές πρακτικές που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη και έκριναν εν γένει ότι χρειάζεται εναρμονισμένη προσέγγιση. Τονίσθηκε η ανάγκη να επικαιροποιείται η οδηγία με βάση την τεχνολογική πρόοδο, καθώς και η ανάγκη να διευκρινισθούν περαιτέρω ορισμένες πτυχές, όπως η ηλεκτρονική μάθηση.

- Τον Δεκέμβριο του 2013 εστάλη ερωτηματολόγιο στις αρχές των κρατών μελών κατά τη διάρκεια της υποστηρικτικής μελέτης για τη συλλογή λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Τα ερωτηματολόγια διανεμήθηκαν στα μέλη της επιτροπής ΠΕΙ της ΓΔ MOVE. Τον Απρίλιο του 2014 διαβιβάστηκε αίτημα συλλογής δεδομένων παρακολούθησης με σκοπό τη συλλογή πρόσθετων ποσοτικών στοιχείων σχετικών με ειδικά σημεία που αφορούν την οδηγία.

Επιπλέον, ο ανάδοχος μαζί με την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) συνέταξε ερωτηματολόγιο για τα εμπόδια που τίθενται ενδεχομένως στην ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών. Το ερωτηματολόγιο αυτό υποβλήθηκε τον Απρίλιο του 2014 στα μέλη της ETF που είναι μέλη της ΕΕ.

Στοχευμένες συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της υποστηρικτικής μελέτης με σκοπό να συμπληρωθούν τα δεδομένα που προέκυψαν με τη χρήση άλλων μεθόδων, να διερευνηθούν ορισμένα ειδικά θέματα, να εδραιωθούν τα ευρήματα ή να διευκρινισθούν οι απαντήσεις των ενδιαφερομένων στα ερωτηματολόγια. Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, από δημόσιους φορείς έως σημαντικές ενώσεις μεταφορών.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης κατέδειξαν ότι υπάρχει ευρεία συμφωνία όσον αφορά την ανάγκη να βελτιωθεί η εφαρμογή της οδηγίας χωρίς να αλλάξει ουσιαστικά το περιεχόμενό της. Υποστηρίχθηκε να επιλυθεί με οικονομικό τρόπο το πρόβλημα της αμοιβαίας αναγνώρισης· ωστόσο, υπήρχαν διαφορετικές απόψεις όσον αφορά ποια είναι τα πλέον κατάλληλα μέτρα για την επίλυσή του. Τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφώνησαν επίσης ότι η κατάρτιση θα μπορούσε να προσαρμοσθεί καλύτερα στις ανάγκες των οδηγών. Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη έκριναν ότι οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα στο περιεχόμενο της κατάρτισης για την οδική ασφάλεια. Η αποσαφήνιση των εξαιρέσεων και η σύγκλιση της οδηγίας ΠΕΙ και των κανόνων για τον χρόνο εργασίας ήταν εν γένει ευπρόσδεκτες, όχι όμως η αλλαγή του πεδίου εφαρμογής της. Σχετικά με το θέμα της κατώτατης ηλικίας, οι γνώμες των ενδιαφερομένων μερών διίστανται, ενώ ο κλάδος και τα κράτη μέλη είναι γενικά υπέρ της προτεινόμενης τροποποίησης. Η δυνατότητα χρήσης εργαλείων ΤΠΕ ή συνδυασμού της υποχρεωτικής εκπαίδευσης ήταν επίσης εν γένει ευπρόσδεκτη.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Εξωτερικός ανάδοχος συνέδραμε με έκθεση αξιολόγησης εκ των υστέρων και υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων⁸, οι οποίες ολοκληρώθηκαν στα τέλη Οκτωβρίου του 2014.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου.

Καθώς τα τρία κύρια προβλήματα που διαπιστώθηκαν είναι ανεξάρτητα, στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάζονται τρεις επιλογές πολιτικής σύμφωνα με τρία κύρια πεδία παρέμβασης: αμοιβαία αναγνώριση, περιεχόμενο της κατάρτισης και νομική σαφήνεια και συνεκτικότητα.

Η προτιμώμενη λύση για να εξασφαλιστεί αμοιβαία αναγνώριση συνεπάγεται την έκδοση δελτίου επιμόρφωσης οδηγού σε αλλοδαπούς. Η λύση αυτή συγκρίθηκε με τη δυνατότητα αναγνώρισης της κατάρτισης μέσω του ευρωπαϊκού συστήματος πληροφοριών για οχήματα και άδειες οδήγησης RESPER ή αναγνωρισμένου πιστοποιητικού.

Η προτιμώμενη λύση για την αντιμετώπιση του περιεχομένου της κατάρτισης είναι να ενισχυθεί το περιεχόμενο των μαθημάτων κατάρτισης για την οδική ασφάλεια και την οικονομία καυσίμων και να καταστεί σαφές ότι είναι δυνατή η χρήση της ηλεκτρονικής μάθησης/της μεικτής μάθησης στα μαθήματα κατάρτισης. Για λόγους νομικής σαφήνειας και συνοχής, η προτιμώμενη λύση είναι να διευκρινιστούν το ισχύον κατώτατο όριο ηλικίας και η έκταση των εξαιρέσεων και να τονισθεί στις εθνικές αρχές ότι η κατάρτιση μπορεί να συνδυάζεται με άλλα προγράμματα κατάρτισης που απαιτούνται δυνάμει της νομοθεσίας της ΕΕ. Όλα τα μέτρα πολιτικής συγκρίθηκαν με το σενάριο αναφοράς.

Η προτιμώμενη επιλογή διορθώνει το υπάρχον πρόβλημα της αμοιβαίας αναγνώρισης, το οποίο ενδέχεται να αφορά περίπου 46 700 οδηγούς (2016). Λόγω του επαναλαμβανόμενου χαρακτήρα της κατάρτισης, τα επόμενα 15 χρόνια ο συνολικός αριθμός τέτοιων περιπτώσεων θα μπορούσε να φθάσει τις 100 000. Η ενίσχυση του περιεχομένου της κατάρτισης θα έχει θετικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και την οικονομία καυσίμων. Λόγω του συμπληρωματικού χαρακτήρα της οδηγίας ως προς ορισμένους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια και την οικονομία καυσίμων, το προσδοκώμενο εν προκειμένω αποτέλεσμα της οδηγίας είναι αρκετά περιορισμένο. Η προτιμώμενη επιλογή οδηγεί στη συνεπή εφαρμογή των εξαιρέσεων και της κατώτατης ηλικίας για την πρόσβαση στο επάγγελμα, ώστε, όπως επεσήμανε ο κλάδος, να περιορισθεί ο συνεχώς μειούμενος αριθμός οδηγών που εισέρχονται στο επάγγελμα.

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την προτιμώμενη επιλογή της εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Με την πρόταση επιδιώκονται οι ακόλουθοι στόχοι REFIT: Με την καθιέρωση ομαλότερων διοικητικών πρακτικών αμοιβαίας αναγνώρισης, θα ήταν δυνατόν να μειωθούν οι διοικητικές

⁸ Έκθεση εκ των υστέρων αξιολόγησης: Μελέτη σχετικά με την αποτελεσματικότητα και τη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ για την κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών, Panteia et al. (2014): http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

δαπάνες για τις επιχειρήσεις και τις διοικητικές αρχές. Η αναθεώρηση θα καταστήσει δυνατόν να επιλυθούν θέματα που σχετίζονται με την αμοιβαία αναγνώριση με χαμηλότερο κόστος. Το ποσό αυτό εκτιμάται σε 6,3 εκατομμύρια EUR για την περίοδο 2018-2030. Η αλλαγή αυτή θα αποφέρει οφέλη στον κλάδο από άποψη εξοικονόμησης κόστους, η οποία υπολογίζεται για την περίοδο 2018-2030 σε 2,3 εκατομμύρια και 6,7 εκατομμύρια EUR για τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς, αντίστοιχα. Πέραν τούτου, θα καταστήσει αποτελεσματικότερο το σύστημα κατάρτισης με την αναθεώρηση του περιεχομένου της αρχικής και περιοδικής κατάρτισης με σκοπό περισσότερα οφέλη για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Θα μετριασθεί το μεταβατικό κόστος (συνολικά 14,1 εκατομμύρια EUR για την περίοδο 2018-2030) που σχετίζεται με την αλλαγή του περιεχομένου.

Μεγάλο μέρος των μεταφορικών επιχειρήσεων είναι πολύ μικρές επιχειρήσεις ή μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Σε γενικές γραμμές, το 65-95% των εταιρειών του εν λόγω τομέα έχουν λιγότερους από δέκα υπαλλήλους. Η οδηγία δεν εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της τις πολύ μικρές επιχειρήσεις ή τις ΜΜΕ, οι οποίες θα επηρεαστούν κυρίως λόγω της απλούστευσης της διαδικασίας αμοιβαίας αναγνώρισης, των αλλαγών του περιεχομένου της κατάρτισης και της πιο συνεπούς εφαρμογής των εξαιρέσεων.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Δεν πρόκειται να θιγούν απόλυτα δικαιώματα και δεν θα περιορισθούν από τους στόχους πολιτικής τα μη απόλυτα δικαιώματα του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων. Ο γενικός στόχος πολιτικής είναι να βελτιωθεί η εφαρμογή των θεμελιωδών δικαιωμάτων του Χάρτη στο *κεκτημένο* της ΕΕ, διότι η υποστήριξη της ασφάλειας των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών είναι ένας από τους καίριους στόχους της νομοθεσίας.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν θα έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και παρακολούθηση, αξιολόγηση και ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων**

Είναι σημαντικό να παρακολουθούνται τα μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι οι γενικοί και ειδικοί στόχοι επιτυγχάνονται με αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή κατήρτισε κατάλογο δεικτών που θα βοηθήσει στην περαιτέρω αξιολόγηση της οδηγίας.

Η Επιτροπή θα παραμένει σε στενή επαφή με τα κράτη μέλη και με τα ενδιαφερόμενα μέρη για να παρακολουθεί τις επιπτώσεις των νέων απαιτήσεων για τα προσόντα και την κατάρτιση. Η επιτροπή ΠΕΙ αποτελεί εξαιρετικό φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών με τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή θα παραμένει επίσης σε επαφή με τους κοινωνικούς εταίρους. Η τομεακή επιτροπή κοινωνικού διαλόγου μπορεί να χρησιμεύσει στην ανταλλαγή πληροφοριών με τους κοινωνικούς εταίρους.

Η Επιτροπή θα διεξάγει λεπτομερή αξιολόγηση της μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της πρότασης, το γεγονός ότι απλώς τροποποιούνται η οδηγία 2003/59/EK και η οδηγία 2006/126/EK, τις οποίες όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει πλήρως, δεν φαίνεται να δικαιολογείται ή να είναι αναλογική η απαίτηση επεξηγηματικών εγγράφων.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Πέραν ορισμένων ήσσονος σημασίας γλωσσικών και συντακτικών αλλαγών, καθώς και της επικαιροποίησης των παραπομπών σε άλλες ενωσιακές νομοθετικές πράξεις, τα κύρια στοιχεία της πρότασης είναι τα ακόλουθα:

Το άρθρο 2 της οδηγίας 2003/59/EK – Εξαιρέσεις

Η διατύπωση των εξαιρέσεων τροποποιείται ώστε να είναι σαφέστερες και να έχουν συνέπεια με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ως εξής:

Παράγραφος 2 στοιχείο β): η τροποποίηση αποσαφηνίζει ότι τα οχήματα δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς πέραν εκείνου για τον οποίο προορίζονται, όπως αναφέρεται στην εξαίρεση. Αυτό σημαίνει, π.χ., ότι ένα πυροσβεστικό όχημα εάν χρησιμοποιηθεί ως αξιοθέατο σε πανήγυρη, ο οδηγός δεν εξαιρείται. Η προσθήκη της φράσης αυτής διασφαλίζει επίσης τη συνέπεια με την παρόμοια εξαίρεση στο άρθρο 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Παράγραφος 2 στοιχείο δ): η τροποποίηση αποσαφηνίζει ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές ανθρωπιστικής βοήθειας καλύπτονται επίσης από την εξαίρεση όταν χρησιμοποιούνται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή σε αποστολές διάσωσης· διασφαλίζεται συνέπεια με το άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Παράγραφος 2 στοιχείο ε): γίνονται δύο διευκρινίσεις: πρώτον, ότι τα οχήματα επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται όχι μόνο για μαθήματα οδήγησης, αλλά και κατά την εξέταση οδήγησης· δεύτερον, ότι η εξαίρεση καλύπτει την οδήγηση μόνο για σκοπούς κατάρτισης και διδασκαλίας· δεν επιτρέπεται συνδυασμός με εμπορικές μεταφορές. Οι εν λόγω διευκρινίσεις συνάδουν με παρόμοιες εξαιρέσεις βάσει του άρθρου 3 στοιχείο δ) και του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, αντίστοιχα.

Παράγραφος 2 στοιχείο στ): η τροποποίηση αποσαφηνίζει ότι η εξαιρούμενη μη εμπορική μεταφορά δεν χρειάζεται να είναι κατ' ανάγκη για «προσωπική χρήση» του οδηγού (π.χ. μη εμπορική μεταφορά για φιλανθρωπικές ή μη κερδοσκοπικές οργανώσεις). Αυτό εξασφαλίζει συνέπεια με παρόμοιες εξαιρέσεις βάσει του άρθρου 3 στοιχείο η) και του άρθρου 13 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Παράγραφος 2 στοιχείο ζ): η λέξη «μηχανήματα» προστίθεται για να διευκρινισθεί επίσης ότι αν ο οδηγός μεταφέρει μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από τον οδηγό κατά την εργασία του, ο οδηγός αυτός καλύπτεται από την εξαίρεση. Αυτό εξασφαλίζει συνέπεια με παρόμοια εξαίρεση βάσει του άρθρου 3 στοιχείο αα) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Παράγραφος 2 στοιχείο η): η εξαίρεση αυτή προορίζεται για επιχειρηματίες γεωργικών, δενδροκηπευτικών, κτηνοτροφικών ή αλιευτικών επιχειρήσεων, οι οποίοι κατά καιρούς μεταφέρουν τα προϊόντα τους. Αυτό εξασφαλίζει επίσης συνέπεια με παρόμοια εξαίρεση βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Άρθρο 7 της οδηγίας 2003/59/EK – Περιοδική εκπαίδευση

Η τροποποίηση απορρέει από το γεγονός ότι έχει λήξει η μεταβατική περίοδος του άρθρου 4 και ότι όλοι οι κάτοχοι πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις για την περιοδική κατάρτιση από τις 10 Σεπτεμβρίου 2016.

Η νέα διατύπωση διασφαλίζει ότι η περιοδική κατάρτιση περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα θέμα οδικής ασφάλειας και ότι τα ίδια θέματα δεν επαναλαμβάνονται στην ίδια κατάρτιση. Προβλέπει επίσης ότι η κατάρτιση είναι σημαντική για την εργασία που εκτελεί ο συγκεκριμένος οδηγός, ότι είναι επικαιροποιημένη και κατάλληλη.

Άρθρο 10 της οδηγίας 2003/59/EK – Ενωσιακός κωδικός

Η παράγραφος 1 τροποποιείται για να συμπεριληφθεί αναφορά στον εναρμονισμένο κωδικό 95 που περιείχε το παράρτημα I της οδηγίας 2006/126/EK.

Το κείμενο τροποποιείται για να εξασφαλισθεί για όλους τους κατόχους ΠΕΙ ότι εκδίδεται είτε άδεια οδήγησης με αμοιβαία αναγνωρισμένο κωδικό 95 είτε αμοιβαία αναγνωρισμένο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού. Κατ' αυτόν τον τρόπο αντιμετωπίζονται οι δυσκολίες αμοιβαίας αναγνώρισης όταν ο οδηγός αποκτά ΠΕΙ σε κράτος μέλος που δεν είναι ο τόπος της συνήθους διαμονής του και το οποίο εκδίδει μόνον άδεια οδήγησης με τον κωδικό 95.

Προστίθεται αναφορά για να εξασφαλισθεί η αμοιβαία αναγνώριση της βεβαίωσης οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1072/2009, ακόμη και όταν ο σχετικός ενωσιακός κωδικός δεν αναγράφεται στη βεβαίωση.

Παράρτημα I της οδηγίας 2003/59/EK — Στοιχειώδεις απαιτήσεις για την επιμόρφωση και την κατάρτιση

Η αναφορά στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ που έχει καταργηθεί αντικαθίσταται από την αναφορά στη σύσταση 2008/C 111/01 και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο επαγγελματικών προσόντων (ΕΠΕΠ). Δεδομένου ότι βασίζεται σε σύσταση, το ΕΠΕΠ παρέχει στα κράτη μέλη μεγαλύτερη ευελιξία.

Το τμήμα 1 επικαιροποιείται ώστε:

- να αντικατοπτρίζει καλύτερα την τρέχουσα κατάσταση της τεχνολογίας και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων, να δίδεται μεγαλύτερη έμφαση στην οδηγική συμπεριφορά με γνώμονα την οικονομία καυσίμων·
- να ενισχυθεί η ασφαλής οδήγηση, καθώς και η ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους ενδεχόμενους κινδύνους της κυκλοφορίας·
- να περιληφθούν αναφορές στη χρήση των αυτόματων συστημάτων μετάδοσης, ώστε να αντικατοπτρίζονται καλύτερα η τρέχουσα κατάσταση της τεχνολογίας και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων·
- να περιληφθούν οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, η μεταφορά ζώων και η ευαισθητοποίηση σε θέματα αναπηρίας, ώστε ο κατάλογος θεμάτων να είναι πληρέστερος με βάση τους διάφορους τύπους οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών.

Το τμήμα 2 τροποποιείται ώστε να επιτραπεί στα κράτη μέλη να κάνουν χρήση των εργαλείων ΤΠΕ στην εκπαίδευση και να συνδυάζουν το αντικείμενο της κατάρτισης της οδηγίας με άλλες μορφές κατάρτισης που απαιτούνται βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας.

Παράρτημα II της οδηγίας 2003/59/EK — Διατάξεις για το υπόδειγμα δελτίου επιμόρφωσης οδηγού της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η τροποποίηση του παραρτήματος II περιορίζεται στις επικαιροποιήσεις που αφορούν την αναφορά στο υπόδειγμα ενωσιακού δελτίου επιμόρφωσης οδηγού και στην αναφορά στον εναρμονισμένο ενωσιακό κωδικό 95 που προβλέπει η οδηγία.

Άρθρο 4 της οδηγίας 2006/126/EK — Κατηγορίες, ορισμοί και κατώτατα όρια ηλικίας

Σκοπός της τροποποίησης είναι να αρθεί η νομική αβεβαιότητα όσον αφορά το εφαρμοστέο κατώτατο όριο ηλικίας για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων και να προβλεφθεί εναρμονισμένη σε όλη την ΕΕ εφαρμογή των κατώτατων ορίων ηλικίας.

Οι παραπομπές στην οδηγία 2003/59/EK διαγράφονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχεία ε), ζ), θ) και ια), ενώ στο άρθρο 4 της οδηγίας 2006/126/EK προστίθεται νέα παράγραφος 7 όπου αναφέρεται με σαφήνεια πότε και υπό ποιες προϋποθέσεις ισχύουν τα χαμηλότερα κατώτατα όρια ηλικίας που προβλέπονται βάσει της οδηγίας 2003/59/EK.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁰,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011¹¹, η Επιτροπή καθορίζει στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», με βάση τον οποίο έως το 2050 η Ένωση θα πρέπει να φθάσει κοντά σε μηδέν νεκρούς από τροχαία ατυχήματα.
- (2) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τις πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2011-2020¹², πρότεινε να μειωθεί περαιτέρω στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ένωση έως το 2020, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η Επιτροπή έθεσε επτά στρατηγικούς στόχους, μεταξύ των οποίων είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης των χρηστών του οδικού δικτύου και η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.
- (3) Όταν αξιολόγησε την εφαρμογή της οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³, η Επιτροπή διαπίστωσε ορισμένες αδυναμίες. Οι

⁹ ΕΕ C της, σ. .

¹⁰ ΕΕ C της, σ. .

¹¹ Λευκή Βίβλος της 28ης Μαρτίου 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», COM(2011) 144 τελικό.

¹² Ανακοίνωση «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM (2010) 389 τελικό)

¹³ Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών

βασικές αδυναμίες που διαπιστώθηκαν ήταν οι δυσκολίες και η έλλειψη ασφάλειας δικαίου στην ερμηνεία των εξαιρέσεων· το περιεχόμενο της εκπαίδευσης, το οποίο σχετιζόταν μόνον εν μέρει με τις ανάγκες των οδηγών· οι δυσκολίες των οδηγών να λάβουν αμοιβαία αναγνώριση της ολοκληρωμένης ή εν μέρει ολοκληρωμένης κατάρτισης που έχουν παρακολουθήσει σε άλλο κράτος μέλος· και οι ανακολουθίες μεταξύ της οδηγίας 2003/59/EK και της οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴ όσον αφορά τις απαιτήσεις των κατώτατων ορίων ηλικίας.

- (4) Για να βελτιωθεί η νομική σαφήνεια στην οδηγία 2003/59/EK, πρέπει να απαλειφθούν ή να τροποποιηθούν όλες οι παραπομπές σε πράξεις της Ένωσης που έχουν καταργηθεί ή αντικατασταθεί.
- (5) Για να διασφαλισθεί βεβαιότητα και συνέπεια με άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, πρέπει να επέλθουν ορισμένες αλλαγές στις εξαιρέσεις της οδηγίας 2003/59/EK, λαμβανομένων υπόψη παρεμφερών εξαιρέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵.
- (6) Με βάση τις εξελίξεις στην κατάρτιση και την εκπαίδευση και προκειμένου η οδηγία 2003/59/EK να συμβάλει περαιτέρω στην οδική ασφάλεια και τη συνάφεια της κατάρτισης των οδηγών, πρέπει στα μαθήματα να εντατικοποιηθούν τα θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, όπως η αντίληψη του κινδύνου, η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και η οικονομική οδήγηση από άποψη καυσίμων.
- (7) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν σαφή δυνατότητα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των εκπαιδευτικών πρακτικών με τη χρήση εργαλείων ΤΠΕ, όπως η ηλεκτρονική μάθηση και η μεικτή μάθηση, για μέρος της κατάρτισης, διασφαλίζοντας παράλληλα την ποιότητα της κατάρτισης.
- (8) Για να διασφαλιστεί η συνέπεια μεταξύ των διαφόρων μορφών κατάρτισης που απαιτούνται βάσει του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συνδυάζουν διαφορετικά είδη σχετικής κατάρτισης, όπως η εκπαίδευση στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών ή στη μεταφορά ζώων, με την κατάρτιση που προβλέπεται στην οδηγία 2003/59/EK.
- (9) Για να αποτραπούν διαφορετικές πρακτικές μεταξύ των κρατών μελών που εμποδίζουν την αμοιβαία αναγνώριση και περιορίζουν το δικαίωμα των οδηγών να παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου εργάζονται, οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να υποχρεούνται να εκδίδουν το σχετικό έγγραφο που εξασφαλίζει την αμοιβαία αναγνώριση για κάθε οδηγό που πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/59/EK.

οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).

¹⁴ Οδηγία 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).

¹⁵ 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).

- (10) Προκειμένου να υπάρχει νομική σαφήνεια και να διασφαλισθούν εναρμονισμένες απαιτήσεις για τα κατώτατα όρια ηλικίας για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/59/EK, θα πρέπει να προβλεφθεί σαφής παρέκκλιση από την οδηγία 2006/126/EK, η οποία ορίζει ότι οι άδειες οδήγησης επιτρέπεται να εκδίδονται για τις κατώτατες ηλικίας που προβλέπονται στην οδηγία 2003/59/EK.
- (11) Επειδή ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση του πανευρωπαϊκού προτύπου αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά αντιθέτως, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των ζητημάτων που πρόκειται να αντιμετωπισθούν με την παρούσα οδηγία, είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (12) Συνεπώς, οι οδηγίες 2003/59/EK και 2006/126/EK θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/59/EK τροποποιείται ως εξής:

- (1) στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 1, η πρώτη και η δεύτερη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

« — οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1+E, C ή C+E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 2006/126/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*), ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη,

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

(*) Οδηγία 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).»

- (2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες των ενόπλων δυνάμεων, της πολιτικής άμυνας, της πυροσβεστικής υπηρεσίας και των δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, ή τα οποία τίθενται υπό τον έλεγχο των υπηρεσιών αυτών, όταν η μεταφορά εκτελείται συνεπεία των καθηκόντων που επιτελούν οι εν λόγω υπηρεσίες.»

β) τα στοιχεία δ) έως ζ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας·

ε) οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης κάθε προσώπου που επιθυμεί να αποκτήσει άδεια οδήγησης ή ΠΕΙ σύμφωνα με το άρθρο 6 και το άρθρο 8 παράγραφος 1, με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών·

στ) οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων·

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

γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο η):

«η) οχημάτων που χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, με την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την «κύρια δραστηριότητα» του οδηγού.»·

(3) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η περιοδική κατάρτιση συνίσταται σε κατάρτιση που επιτρέπει στους κατόχους ΠΕΙ να επικαιροποιούν τις βασικές γνώσεις για την άσκηση του επαγγέλματός τους, με ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια και την ορθολογική κατανάλωση καυσίμων.»·

β) το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμβάθυνση και την επανάληψη ορισμένων θεμάτων του τμήματος 1 του παραρτήματος Ι. Πρέπει πάντοτε να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια και να καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες κατάρτισης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας.»·

(4) στο άρθρο 9, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(5) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Ενωσιακός κωδικός

1. Βάσει του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 και του ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 καθώς και του άρθρου 8, αναγράφουν δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης τον εναρμονισμένο κωδικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προβλέπεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2006/126/ΕΚ:

- είτε επάνω στην άδεια οδήγησης,
- είτε στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II.

Εάν δεν είναι δυνατή η αναγραφή του ενωσιακού κωδικού στην άδεια οδήγησης, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου αποκτήθηκε το ΠΕΙ εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται αμοιβαία. Κατά την έκδοση του δελτίου, οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν την ισχύ της άδειας οδήγησης, ο αριθμός της οποίας αναγράφεται στο δελτίο.

2. α) Οδηγός για τον οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 1 στοιχείο β) που οδηγεί οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει η παρούσα οδηγία με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*). Η εν λόγω βεβαίωση οδηγού αναγνωρίζεται αμοιβαία για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ακόμη και αν δεν αναγράφεται ο σχετικός ενωσιακός κωδικός.

β) Οδηγός για τον οποίο γίνεται λόγος στο άρθρο 1 στοιχείο β) που οδηγεί οχήματα μεταφοράς επιβατών αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει η παρούσα οδηγία με ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- με τον ενωσιακό κωδικό που αναγράφεται στην άδεια οδήγησης βάσει του ενωσιακού υποδείγματος, εφόσον είναι κάτοχός της,
- με το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού που προβλέπεται στο παράρτημα II, όπου αναγράφεται ο σχετικός ενωσιακός κωδικός,
- με εθνικό πιστοποιητικό, η ισχύς του οποίου αναγνωρίζεται αμοιβαία από τα κράτη μέλη στο έδαφός τους.

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

(6) τα παραρτήματα I και II τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Το άρθρο 4 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

- α) στο στοιχείο ε), η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«— το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και C1E είναι 18 έτη·»·
- β) στο στοιχείο ζ), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«— το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες C1 και CE είναι 21 έτη·»·
- γ) στο στοιχείο θ), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«— το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D1 και D1E είναι 21 έτη·»·

δ) στο στοιχείο ια), η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— το κατώτατο όριο ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE είναι 24 έτη·»·

(2) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7:

«7. Κατά παρέκκλιση από τα κατώτατα όρια ηλικίας που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχεία ζ), θ) και ια) της παρούσας οδηγίας, το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης της κατηγορίας C, CE, D1, D1E, D ή DE είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων από κατόχους ΠΕΙ που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i), στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) ή στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2003/59/EK, αντιστοίχως.

Εάν, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) ή με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) της οδηγίας 2003/59/EK, κράτος μέλος επιτρέπει την οδήγηση στο έδαφός του από μικρότερη ηλικία, η άδεια οδήγησης ισχύει μόνον στο έδαφος του εκδίδοντος κράτους μέλους μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας φθάσει το σχετικό κατώτατο όριο ηλικίας που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του παρόντος άρθρου και είναι κάτοχος ΠΕΙ.».

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις ια να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο [Υπηρεσία Εκδόσεων: παρακαλείσθε να εισαγάγετε την ημερομηνία που υπολογίζεται σε 18 μήνες από την έναρξη ισχύος]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

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

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος