



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.7.2012
COM(2012) 385 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**για την εφαρμογή 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**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ για την εφαρμογή 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...4

1.	Γενικές πληροφορίες.....	3
1.1.	Εισαγωγή.....	3
1.2.	Οδηγία 2003/59/ΕΚ – βασικά στοιχεία.....	3
1.3.	Μεταφορά της οδηγίας 2003/59/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο	3
2.	Εφαρμογή της οδηγίας 2003/59/ΕΚ.....	4
2.1.	Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας — Άρθρο 1	4
2.2.	Εξαιρέσεις — Άρθρο 2	4
2.3.	Επιμόρφωση και κατάρτιση — Άρθρο 3	5
2.3.1.	Υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης	5
2.3.1.1.	Εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση.....	5
2.3.1.2.	Εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει μόνο εξέταση.....	6
2.3.1.3.	Ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση	7
2.3.2.	Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση.....	7
2.3.3.	Διοργάνωση της περιοδικής κατάρτισης.....	7
2.3.4.	Έγκριση των κέντρων επιμόρφωσης.....	8
2.4.	Κεκτημένα δικαιώματα — Άρθρο 4	8
2.5.	Αρχική επιμόρφωση — Άρθρο 5	9
2.6.	ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση — Άρθρο 6.....	10
2.7.	Περιοδική κατάρτιση — Άρθρο 7.....	11
2.8.	ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση — Άρθρο 8	11
2.9.	Τόπος της κατάρτισης — Άρθρο 9.....	12
2.10.	Κοινοτικός κωδικός — Άρθρο 10.....	12
2.11.	Στοιχειώδεις απαιτήσεις για την επιμόρφωση και την κατάρτιση — Παράρτημα Ι	13
3.	Συμπεράσματα και συστάσεις.....	14
3.1.	Γενική αξιολόγηση της οδηγίας 2003/59/ΕΚ.....	14
3.2.	Βασικά σημεία που πρέπει να βελτιωθούν και συστάσεις	14
	Παράρτημα.....	16

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**για την εφαρμογή 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**

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1.1. Εισαγωγή

Δυνάμει του άρθρου 13 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ¹ η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, για την αρχική αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας, ιδίως όσον αφορά την ισοδυναμία των διαφόρων συστημάτων αρχικής επιμόρφωσης που προβλέπονται στο άρθρο 3 και την αποτελεσματικότητά τους.

Η έκθεση αυτή βασίζεται στις απαντήσεις που δόθηκαν από τα κράτη μέλη και τη Νορβηγία σε ερωτηματολόγιο που διανεμήθηκε στις εθνικές αρχές τον Φεβρουάριο 2011.

Τα περισσότερα κράτη μέλη έδωσαν πλήρεις απαντήσεις στις ερωτήσεις. Ωστόσο, ορισμένα δεν έχουν στη διάθεσή τους όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για να παράσχουν το σύνολο των πληροφοριών.

1.2. Οδηγία 2003/59/ΕΚ – βασικά στοιχεία

Η οδηγία 2003/59/ΕΚ σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών φορτηγών ή λεωφορείων θεσπίστηκε για να εξασφαλιστεί κοινό επίπεδο κατάρτισης των οδηγών αυτών με σκοπό την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη.

Η οδηγία καθιερώνει την υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών που είναι υπήκοοι των κρατών μελών ή εργάζονται για επιχείρηση που έχει την έδρα της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι οι επαγγελματίες οδηγοί διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα για την οδήγηση των οχημάτων. Η αρχική επιμόρφωση και η περιοδική κατάρτιση βεβαιώνονται με πιστοποιητικό που χορηγείται στους οδηγούς και είναι γνωστό ως Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ).

Η κατάρτιση διοργανώνεται από εγκεκριμένα κέντρα κατάρτισης στα κράτη μέλη.

1.3. Μεταφορά της οδηγίας 2003/59/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο

Σύμφωνα με το άρθρο 14 η προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας έληξε στις 10 Σεπτεμβρίου 2006.

¹ ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4–17, όπως τροποποιήθηκε.

Η προθεσμία για την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την αρχική επιμόρφωση έληξε στις 10 Σεπτεμβρίου 2008 για τους οδηγούς με άδεια οδήγησης κατηγορίας D1, D1 + E, D ή D+ E (λεωφορεία) και στις 10 Σεπτεμβρίου 2009 για τους οδηγούς με άδεια οδήγησης κατηγορίας C1, C1 + E, C ή C + E (φορτηγά).

Όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει και εφαρμόσει την οδηγία.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2003/59/EK

2.1. Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας — Άρθρο 1

Η οδηγία ισχύει για τη «δραστηριότητα της οδήγησης» η οποία ασκείται από τους οδηγούς που είναι υπήκοοι κράτους μέλους ή τρίτων χωρών, απασχολούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος και χρησιμοποιούν οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας C ή D.

Εκτιμάται ότι η οδηγία καλύπτει τους οδηγούς περίπου έξι εκατομμυρίων οχημάτων στην Ευρώπη².

Τα στοιχεία σχετικά με την κάλυψη του αριθμού των οδηγών που προέρχονται από τρίτες χώρες είναι ελλιπή ή ανεπαρκή. Όπου υπάρχουν, οι αριθμοί είναι στις περισσότερες περιπτώσεις πολύ μικροί σε σύγκριση με τον συνολικό πληθυσμό των οδηγών³.

Στα περισσότερα κράτη μέλη τα πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας που πιστοποιούν την αρχική επιμόρφωση και χορηγούνται για άδειες οδήγησης C είναι πιο συχνά από εκείνα που χορηγούνται για τις άδειες οδήγησης D.

2.2. Εξαιρέσεις — Άρθρο 2

Διάφορες κατηγορίες οδηγών εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας⁴.

² Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων για «τα μέτρα ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας του συστήματος του ταχογράφου», SEC 2011 (948), DG MOVE.

³ Ορισμένες εκτιμήσεις από τις εθνικές αρχές: 510 επί 15 000 στην Ουγγαρία, 100-200 επί 11 000 στην Πολωνία, 190 επί 3 042 στην Πορτογαλία, 185 επί 9 571 στη Ρουμανία, 24 επί 9 638 στη Σλοβακία, 23 επί 10 136 στο Ηνωμένο Βασίλειο, κανένα επί 8 606 στη Βουλγαρία, 3 επί 615 στη Λιθουανία.

⁴ Δυνάμει του άρθρου 2, η οδηγία δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:

- α) οχημάτων, των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h·
- 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·
- γ) οχημάτων που υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, και νέων ή μεταποιημένων οχημάτων που δεν έχουν ακόμα τεθεί σε κυκλοφορία·
- δ) οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης·
- ε) οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τα μαθήματα οδήγησης αυτοκινήτων για τη λήψη άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 και στο άρθρο 8 παράγραφος 1·
- στ) οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων, για ιδιωτικούς σκοπούς·
- ζ) οχημάτων που μεταφέρουν υλικό ή εξοπλισμό, ο οποίος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στην άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Τα περισσότερα κράτη μέλη εφαρμόζουν πλήρως τις εξαιρέσεις του άρθρου 2. Ωστόσο, η Ρουμανία δεν εφαρμόζει τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχεία ε), στ) και ζ). Η Νορβηγία εφαρμόζει όλες τις εξαιρέσεις, εκτός από εκείνη του άρθρου 2 στοιχείο στ) για τους οδηγούς «οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων για ιδιωτικούς σκοπούς».

Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο ζ), «Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς οχημάτων που μεταφέρουν υλικό ή εξοπλισμό, ο οποίος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στην άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού». Η εφαρμογή αυτής της εξαίρεσης οδηγεί σε αποκλίνουσες ερμηνείες για ορισμένες κατηγορίες οδηγών⁵ (π.χ. οδηγοί γερανών, μηχανικοί που οδηγούν οχήματα που μεταφέρουν γεωργικά μηχανήματα, κ.λπ.): οι εν λόγω οδηγοί ζητούν να εξαιρεθούν, αλλά οι δημόσιες διοικήσεις εξακολουθούν να τους συμπεριλαμβάνουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Θα ήταν χρήσιμο να εκπονηθούν κατευθυντήριες γραμμές για την αποσαφήνιση του θέματος αυτού.

2.3. Επιμόρφωση και κατάρτιση — Άρθρο 3

Δυνάμει του άρθρου 3 η δραστηριότητα της οδήγησης υπόκειται σε υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και σε υποχρέωση περιοδικής κατάρτισης.

Το παράρτημα 1 τμήμα 1 περιγράφει το περιεχόμενο της επιμόρφωσης και της κατάρτισης.

Τα θέματα οργανώνονται γύρω από τρεις βασικούς άξονες: «Εισ βάθος κατάρτιση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας», «Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων» και «Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη».

Τα θέματα αυτά κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τους στόχους βάσει της άδειας οδήγησης την οποία αφορούν.

2.3.1. Υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης

Τα κράτη μέλη οφείλουν να καθιερώσουν ένα σύστημα αρχικής επιμόρφωσης το οποίο συνίσταται είτε στην υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων που ολοκληρώνεται με εξέταση είτε σε μια θεωρητική και πρακτική εξέταση.

2.3.1.1. Εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Σύμφωνα με την πρώτη εναλλακτική δυνατότητα η αρχική επιμόρφωση πρέπει να περιλαμβάνει μια σειρά μαθημάτων που καλύπτουν όλα τα θέματα που απαριθμούνται στο τμήμα 1 του παραρτήματος 1. Κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει επίσης να συμπληρώσει τουλάχιστον 20 ώρες ατομικής οδήγησης σε όχημα το οποίο πληροί τις απαιτήσεις των οχημάτων εξέτασης όπως ορίζονται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ⁶. Η διάρκεια της κατάρτισης είναι 280 ώρες. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η κατάρτιση αυτή δεν πρέπει να συνδυάζεται με

⁵ Η πληροφορία αυτή δεν προέρχεται από το ερωτηματολόγιο που συμπλήρωσαν τα κράτη μέλη αλλά κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή από ορισμένες εθνικές αρχές.

⁶ ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 1–24.

την κατάρτιση για άλλους τύπους των επαγγελματικών δραστηριοτήτων (π.χ. μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων).

Μετά το πέρας της κατάρτισης οι αρμόδιες αρχές υποβάλλουν τον οδηγό σε γραπτή ή προφορική εξέταση. Η εξέταση αυτή περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ερώτηση για ένα από των στόχων που απαριθμούνται στον κατάλογο θεμάτων του παραρτήματος 1 τμήμα 1.

2.3.1.2. Εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει μόνο εξέταση

Σύμφωνα με τη δεύτερη εναλλακτική δυνατότητα οι αρμόδιες αρχές διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις για να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το τμήμα 1 όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

Όπως αναφέρεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος I, η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες: (i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων, (ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων. Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον 4 ώρες.

Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες: δοκιμασία οδήγησης διάρκειας 90 λεπτών με στόχο την αξιολόγηση της εις βάθος γνώσης της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας και πρακτική δοκιμασία με στόχο να αξιολογηθεί η ικανότητα φόρτωσης του οχήματος (άδειες οδήγησης C και D), η ικανότητα εξασφάλισης της ασφάλειας και άνεσης των επιβατών (D), η ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας (C, D), η ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων (C, D) και η ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (C, D).

Η δοκιμασία αυτή είναι ελάχιστης διάρκειας 30 λεπτών.

Δεκαπέντε κράτη μέλη και η Νορβηγία έχουν επιλέξει τον συνδυασμό της επιμόρφωσης με τις εξετάσεις, ενώ 11 κράτη μέλη διαχωρίζουν τις θεωρητικές από τις πρακτικές εξετάσεις. Η Γερμανία έχει συμπεριλάβει και τις δύο επιλογές στο εθνικό της δίκαιο και ο οδηγός μπορεί να επιλέξει (Πίνακας 1).

Πίνακας 1 — Το σύστημα αρχικής επιμόρφωσης στα κράτη μέλη και τη Νορβηγία

Μόνο εξετάσεις	Αυστρία, Βέλγιο, Κύπρος, Ελλάδα, Ιρλανδία, Λετονία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ηνωμένο Βασίλειο
Επιμόρφωση και εξετάσεις	Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Νορβηγία, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία
Και τα δύο	Γερμανία

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με διάφορους οργανισμούς που φυλάσσουν τα δεδομένα για την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση, όπως είναι οι εθνικές και

περιφερειακές αρχές⁷, οι διοικήσεις⁸, οι οργανισμοί⁹, οι διευθύνσεις¹⁰, τα υπουργεία που ασχολούνται με τις μεταφορές και την οδική ασφάλεια¹¹, οι κρατικές επιχειρήσεις¹² και τα ειδικά κέντρα που έχουν συσταθεί για τον σκοπό αυτό¹³.

2.3.1.3. Ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση

Η αρχική επιμόρφωση μπορεί να επιταχυνθεί με βάση την υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων διάρκειας 140 ωρών και εξέταση, που πιστοποιούνται με τη χορήγηση του ΠΕΙ.

Κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον δέκα ώρες ατομικής οδήγησης.

Στο τέλος της εκπαίδευσης οι αρμόδιες αρχές υποβάλλουν τον οδηγό σε γραπτή ή προφορική εξέταση. Η εξέταση αυτή περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ερώτηση για έκαστο των στόχων που απαριθμούνται στον κατάλογο θεμάτων του παραρτήματος 1 τμήμα 1.

Η ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση, η οποία παραμένει προαιρετική, παρέχεται σε 19 κράτη μέλη και τη Νορβηγία (βλ. πίνακα 2).

Πίνακας 2 — Η ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση στα κράτη μέλη και τη Νορβηγία

Κράτη μέλη που παρέχουν την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση	Βουλγαρία, Βέλγιο, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία και Νορβηγία
Κράτη μέλη που δεν παρέχουν την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση	Αυστρία, Κύπρος, Ελλάδα, Ιρλανδία, Λετονία, Μάλτα, Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο

Σύμφωνα με την οδηγία ένα κράτος μέλος μπορεί επίσης να επιτρέπει στον οδηγό να οδηγή στο έδαφός του πριν από την απόκτηση ΠΕΙ.

2.3.2. Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση

Τα κράτη μέλη οφείλουν να καθιερώσουν σύστημα περιοδικής κατάρτισης με βάση την υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων, που πιστοποιείται με τη χορήγηση ΠΕΙ.

2.3.3. Διοργάνωση της περιοδικής κατάρτισης

Η κατάρτιση παρέχεται κατά κανόνα σε σχολές οδήγησης, αλλά μπορεί επίσης να παρέχεται από μη-κερδοσκοπικούς φορείς, επαγγελματικά σχολεία ή σχολές, γυμνάσια και λύκεια¹⁴ ή άλλα ιδρύματα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης¹⁵.

⁷ Αυστρία, Δανία, Γερμανία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ρουμανία.

⁸ Νορβηγία.

⁹ Φινλανδία, Σουηδία.

¹⁰ Ελλάδα, Ιταλία, Λετονία.

¹¹ Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Λουξεμβούργο, Πολωνία.

¹² Λιθουανία.

¹³ Σλοβενία.

Σε ορισμένα κράτη μέλη¹⁶ η κατάρτιση χρηματοδοτείται εν μέρει από το δημόσιο τομέα.

2.3.4. Έγκριση των κέντρων επιμόρφωσης

Σύμφωνα με το τμήμα 5 του παραρτήματος 1 τα κέντρα κατάρτισης που παρεμβαίνουν στην αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα σχετικά με το πρόγραμμα κατάρτισης και επιμόρφωσης, τα προσόντα των διδασκόντων, τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, τον στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων και τον αριθμό των συμμετεχόντων.

Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς με την προϋπόθεση ότι η κατάρτιση παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση.

Η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης.

2.4. Κεκτημένα δικαιώματα — Άρθρο 4

Σύμφωνα με την οδηγία εξαιρούνται της υποχρέωσης αρχικής επιμόρφωσης οι οδηγοί που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας D που έχει εκδοθεί πριν από τον Σεπτέμβριο 2008 και οι οδηγοί που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας C1 που έχει εκδοθεί πριν από τον Σεπτέμβριο 2009.

Δεν έχει αναφερθεί καμία σημαντική δυσκολία σχετικά με την αναγνώριση των κεκτημένων δικαιωμάτων των οδηγών, υπηκόων και μη υπηκόων κρατους μέλους, από τις αρχές που είναι επιφορτισμένες με την επιβολή της νομοθεσίας.

Οι εθνικές διοικήσεις έχουν παράσχει πληροφορίες σχετικά με το σύστημα επιβολής, π.χ. διάδοση της οδηγίας και της νομοθεσίας για τη μεταφορά της, οργάνωση ειδικής κατάρτισης και συναντήσεων με τους αστυνομικούς, αποστολή επιστολών και διοικητικών πράξεων, δημοσίευση οδηγών στο διαδίκτυο, κ.λπ.. Σε ορισμένα κράτη μέλη οι κανονισμοί τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση στην οποία συμμετείχε και η αστυνομία¹⁷. Επιπλέον, η αρμόδια για την επιβολή της νομοθεσίας αρχή στη Ρουμανία και τη Νορβηγία είναι επίσης ο φορέας που εκδίδει το ΠΕΙ.

Οι αρχές επιβολής της νομοθεσίας έχουν στη διάθεσή τους πολλά μέσα για την εξακρίβωση των κεκτημένων δικαιωμάτων των οδηγών, υπηκόων και μη υπηκόων κρατους μέλους, ιδίως με τον έλεγχο της ημερομηνίας έκδοσης της άδειας οδήγησης ή της εγκυρότητάς της. Μπορούν επίσης να επικοινωνούν με την αρχή έκδοσης ή να συμβουλευθούν, εφόσον υπάρχει, τη βάση δεδομένων που περιέχει τα δεδομένα για την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

¹⁴ Αυτό συμβαίνει, για παράδειγμα, στη Βουλγαρία.

¹⁵ Αυτό συμβαίνει στη Σουηδία.

¹⁶ Εκτός από το Λουξεμβούργο, όπου η αρχική κατάρτιση χρηματοδοτείται από τον δημόσιο τομέα, σε διάφορα κράτη μέλη οι εθνικοί οργανισμοί απασχόλησης παρέχουν κάποιας μορφής χρηματοδότηση για την κατάρτιση.

¹⁷ Αυτό συμβαίνει στη Μάλτα και τη Νορβηγία.

Σύμφωνα με τα κράτη μέλη αυτή η πτυχή της οδηγίας δεν δημιουργεί σοβαρά προβλήματα. Ωστόσο, δυσκολία ανακύπτει κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης και δεν εμφανίζεται πλέον σ' αυτήν η ημερομηνία έκδοσής της για πρώτη φορά. Υπάρχει επίσης αβεβαιότητα ως προς τον τρόπο επιβολής της νομοθεσίας, επειδή τα κράτη μέλη και η Νορβηγία βρίσκονται σε διαφορετικά στάδια όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας. Το πρόβλημα αυτό αφορά μόνο λίγους οδηγούς και αντιμετωπίζεται εύκολα με την άμεση ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών.

2.5. Αρχική επιμόρφωση — Άρθρο 5

Η οδηγία καθορίζει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία για την οδήγηση οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, βάσει διαφόρων κριτηρίων, όπως η κατηγορία της άδειας οδήγησης, η διάρκεια της αρχικής επιμόρφωσης και η διανυόμενη απόσταση.

Πίνακας 3 — Σύνοψη των απαιτήσεων σχετικά με την αρχική επιμόρφωση για τους νέους οδηγούς (Άρθρο 5)

Όχημα	Απαιτούμενη άδεια	Απαιτούμενο ΠΕΙ	Ηλικία
Μεταφορά εμπορευμάτων	C — C+E	Κανονική	18
	C1 — C1+E	Ταχύρρυθμη	18
	C — C+E	Ταχύρρυθμη	21
Μεταφορά επιβατών	D — D+E	Κανονική	18
	Σε τακτικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα	Ταχύρρυθμη	21
		Κανονική	21
	D — D+E	Κανονική	20 στο έδαφός τους. Μπορεί να μειωθεί σε 18 όταν δεν υπάρχουν επιβάτες.
		Ταχύρρυθμη	23
	D1 — D1+E	Κανονική	18
		Ταχύρρυθμη	21
			Στο έδαφός τους

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

Ως εκ τούτου, σε 13 κράτη μέλη και στη Νορβηγία¹⁸ η αρχική επιμόρφωση μπορεί να συνδυαστεί με την κατάρτιση για την απόκτηση της άδειας οδήγησης (βλ. πίνακα 4).

Πίνακας 4 - Συνδυασμός της κατάρτισης για άδεια οδήγησης C ή D και της αρχικής επιμόρφωσης στα κράτη μέλη και στη Νορβηγία

Κράτη μέλη που συνδυάζουν την κατάρτιση για άδεια οδήγησης C ή D με την αρχική επιμόρφωση	Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Εσθονία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Κάτω Χώρες (εν μέρει), Νορβηγία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο
Κράτη μέλη που δεν συνδυάζουν την κατάρτιση για άδεια οδήγησης C ή D με την αρχική επιμόρφωση	Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Φινλανδία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία

Μερικά από τα κράτη μέλη που συνδυάζουν την κατάρτιση για την άδεια οδήγησης με την αρχική επιμόρφωση έχουν επιλέξει να συνδυάσουν την κατάρτιση για τις άδειες οδήγησης C και D με την αρχική επιμόρφωση και την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση, ενώ άλλα απαιτούν από τους υποψηφίους να έχουν σημειώσει κάποια πρόοδο στο πρόγραμμα για την άδεια οδήγησης πριν από την έναρξη της αρχικής επιμόρφωσης.

Όσον αφορά την χορήγηση ΠΕΙ πριν από την απόκτηση της αντίστοιχης άδειας οδήγησης, δεν επιτρέπεται στα περισσότερα κράτη μέλη. Ωστόσο, στο Βέλγιο υπάρχει δυνατότητα συνδυασμένης κατάρτισης, στην Αυστρία απαιτείται να έχει ο υποψήφιος προηγουμένως συμμετάσχει επιτυχώς στη θεωρητική εξέταση και στη Λιθουανία απαιτείται μόνο να κατέχει ο οδηγός άδεια οδήγησης B κατηγορίας. Παρόλο που, κατά κανόνα, η Νορβηγία θέτει ως προϋπόθεση για την χορήγηση ΠΕΙ την απόκτηση άδειας οδήγησης, εξαιρουμένων των μαθητευόμενων ή των ασκούμενων οδηγών.

2.6. ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση — Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη χορηγούν το ΠΕΙ στους οδηγούς που έχουν παρακολουθήσει μαθήματα και υποβληθεί σε εξέταση ή σε θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, ανάλογα με την εναλλακτική λύση που έχει επιλεγεί.

Αν ένα κράτος μέλος έχει επιλέξει την εναλλακτική λύση της επιμόρφωσης και της εξέτασης ή της ταχύρρυθμης αρχικής επιμόρφωσης, η κατάρτιση καλύπτει τα θέματα που απαριθμούνται στο τμήμα 1 του παραρτήματος 1 της οδηγίας. Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται με γραπτή ή προφορική εξέταση.

¹⁸ Η Νορβηγία απαιτεί από τους υποψηφίους οδηγούς την επίτευξη κάποιας προόδου στο πρόγραμμα άδειας οδήγησης πριν από την έναρξη του προγράμματος αρχικής επιμόρφωσης.

Αν ένα κράτος μέλος επιλέξει μόνο τις εξετάσεις, οι οδηγοί πρέπει να περάσουν και θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, όπως περιγράφεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος 1.

Τα κράτη μέλη δεν έχουν αναφέρει προβλήματα όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου.

2.7. Περιοδική κατάρτιση — Άρθρο 7

Η περιοδική κατάρτιση επιτρέπει στους οδηγούς να επικαιροποιούν τις βασικές γνώσεις για την άσκηση του επαγγέλματός τους. Σκοπός της περιοδικής κατάρτισης είναι η εμβάθυνση και η επανάληψη ορισμένων θεμάτων του τμήματος 1 του παραρτήματος I.

Η διάρκειά της είναι 35 ώρες ανά πενταετία, παρέχεται δε κατά περιόδους 7 τουλάχιστον ωρών, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4 του παραρτήματος I.

Τα περισσότερα κράτη μέλη επιτρέπουν στους οδηγούς να παρακολουθούν μαθήματα κατάρτισης διάρκειας επτά ωρών. Ωστόσο, θέτουν ειδικές απαιτήσεις κυρίως όσον αφορά την χρονική περίοδο εντός της οποίας θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί η κατάρτιση των 35 ωρών.

Για ορισμένα κράτη μέλη η περίοδος αυτή μπορεί να διαρκεί 12, 6 ή 3 μήνες, ακόμη και μία εβδομάδα¹⁹. Άλλα κράτη μέλη έχουν επίσης ορίσει τον αριθμό των επτάωρων περιόδων στις οποίες χωρίζεται η κατάρτιση: π.χ. δύο περίοδοι διάρκειας 7 ωρών, δύο ξεχωριστές ενότητες που αποτελούνται από 3 ημέρες κατάρτισης των 7 ωρών και 2 ημέρες κατάρτισης των 7 ωρών, 5 συνεχείς ημέρες ή δύο περίοδοι των 3 και 2 ημερών, αντιστοίχως²⁰, κ.λπ..

2.8. ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση — Άρθρο 8

Τα κράτη μέλη χορηγούν στον οδηγό ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση.

Οι νέοι οδηγοί που έχουν αποκτήσει ΠΕΙ πρέπει να παρακολουθούν την πρώτη περιοδική κατάρτιση εντός της πενταετίας που ακολουθεί την ημερομηνία χορήγησης του ΠΕΙ και οι οδηγοί με κεκτημένα δικαιώματα, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα που καθορίζουν τα κράτη μέλη.

Σύμφωνα με την οδηγία απαλλάσσονται από την υποχρέωση περιοδικής κατάρτισης όλοι οι οδηγοί που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας D η οποία έχει εκδοθεί πριν από τον Σεπτέμβριο του 2008 και οι οδηγοί που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης κατηγορίας C η οποία έχει εκδοθεί πριν από τον Σεπτέμβριο του 2009. Για τους οδηγούς με τα εν λόγω κεκτημένα δικαιώματα, τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικά χρονοδιαγράμματα για την ολοκλήρωση της πρώτης περιοδικής κατάρτισης μέχρι το 2015 (άδεια οδήγησης κατηγορίας D) και το 2016 (άδεια οδήγησης κατηγορίας C).

Τα κράτη μέλη έχουν συμφωνήσει όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση των μεταβατικών περιόδων²¹. Ως εκ τούτου, μέχρι τη λήξη της προθεσμίας του 2015 (οχήματα της κατηγορίας

¹⁹ Δανία, Νορβηγία, Γαλλία και Λετονία, αντιστοίχως.

²⁰ Λουξεμβούργο, Ρουμανία και Γαλλία, αντιστοίχως.

²¹ Η συμφωνία επιτεύχθηκε κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής στις 27 Μαΐου 2009. Στη συνέχεια, οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνέταξαν ενημερωτικό σημείωμα που διαβιβάστηκε σε όλα τα μέλη της επιτροπής.

D) και 2016 (οχήματα της κατηγορίας C), κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επιβάλει κυρώσεις στους οδηγούς που δεν έχουν ολοκληρώσει την περιοδική κατάρτιση.

Τα κράτη μέλη έχουν επιλέξει διαφορετικά κριτήρια για τον καθορισμό των εθνικών τους χρονοδιαγραμμάτων για την περιοδική κατάρτιση των οδηγών με κεκτημένα δικαιώματα. Τα κριτήρια αυτά μπορούν να συνίστανται, για παράδειγμα, στην ημερομηνία έκδοσης της άδειας οδήγησης, στην ημερομηνία γέννησης του οδηγού, στην ημερομηνία λήξης της άδειας, στην ηλικία του οδηγού ή στον αριθμό της άδειας οδήγησης.

Τα εθνικά χρονοδιαγράμματα περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

2.9. Τόπος της κατάρτισης — Άρθρο 9

Οι οδηγοί που είναι υπήκοοι κράτους μέλους παρακολουθούν την αρχική επιμόρφωση στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο συνήθους διαμονής τους, ενώ οι οδηγοί που είναι υπήκοοι τρίτων χωρών παρακολουθούν την επιμόρφωση αυτή στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή στο κράτος μέλος που τους έχει χορηγήσει άδεια εργασίας.

Οι οδηγοί παρακολουθούν τη περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο διαμονής τους ή στο κράτος μέλος στο οποίο εργάζονται.

Όσον αφορά την αναγνώριση της προηγούμενης κατάρτισης των οδηγών που αλλάζουν χώρα διαμονής ή χώρα εργασίας, τα περισσότερα κράτη μέλη απαιτούν πιστοποιητικό ή αποδεικτικά στοιχεία για την κατάρτιση²².

Τα κράτη μέλη δεν ανέφεραν καμία δυσκολία όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Ωστόσο, σε ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις, δεν αναγνωρίζουν πάντα την προηγούμενη κατάρτιση που έχει αποκτηθεί εν μέρει σε άλλο κράτος μέλος και δέχονται μόνο την κατάρτιση που ολοκληρώθηκε στην επικράτειά τους.

2.10. Κοινοτικός κωδικός — Άρθρο 10

Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αναγράφουν τον κωδικό 95, ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης, είτε πάνω στην άδεια οδήγησης είτε στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.

13 κράτη μέλη έχουν επιλέξει να αναγράφουν τον κωδικό στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού και 12 κράτη μέλη τον αναγράφουν στην άδεια οδήγησης. Στη Φινλανδία και οι δύο επιλογές είναι δυνατές, ενώ στο Λουξεμβούργο ο κωδικός αναγράφεται πάνω στην άδεια οδήγησης και στο δελτίο μόνο για τους οδηγούς που δεν διαμένουν στο Λουξεμβούργο.

Η Νορβηγία εισάγει τον κωδικό 95 στο πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας. Στο μέλλον θα αναγράφεται επίσης στην άδεια οδήγησης (Πίνακας 5).

²² Στο Λουξεμβούργο, ο υπουργός Μεταφορών αποφασίζει για κάθε περίπτωση χωριστά, λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη της αρμόδιας επιτροπής του Υπουργείου Αειφόρου Ανάπτυξης και Υποδομών. Στη Μάλτα, οι αρχές διενεργούν έλεγχο και ανταλλάσσουν απόψεις με την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του οδηγού.

Πίνακας 5 — Κωδικός 95

Τα κράτη μέλη που αναγράφουν τον κωδικό 95 στην άδεια οδήγησης	Αυστρία, Βέλγιο, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Σλοβενία
Τα κράτη μέλη που δεν αναγράφουν τον κωδικό 95 στην άδεια οδήγησης	Βουλγαρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβακία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο
Φινλανδία	Και οι δύο επιλογές είναι δυνατές
Λουξεμβούργο	Ο κωδικός αυτός αναγράφεται στην άδεια οδήγησης. Αναγράφεται στο δελτίο μόνο για τους οδηγούς που δεν διαμένουν στο Λουξεμβούργο.
Νορβηγία	Ο κωδικός 95 εγγράφεται στο πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας. Στο μέλλον θα αναγράφεται και στην άδεια οδήγησης.

2.11. Στοιχειώδεις απαιτήσεις για την επιμόρφωση και την κατάρτιση — Παράρτημα I

Όπως αναφέρεται ανωτέρω (τμήμα 3.3), το τμήμα 1 του παραρτήματος I περιλαμβάνει τα θέματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα κράτη μέλη κατά τον καθορισμό της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης των οδηγών.

Το τμήμα 2, σχετικά με την υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α), προβλέπει ότι κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον 20 ώρες ατομικής οδήγησης, συνοδευόμενος από εκπαιδευτή. Οι οδηγοί οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων οι οποίοι επιθυμούν να διευρύνουν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες προκειμένου να πραγματοποιούν μεταφορές επιβατών, ή αντιστρόφως, δεδομένου ότι είναι κάτοχοι ΠΕΙ, το μόνο που χρειάζεται είναι να επαναλάβουν τα τμήματα που αφορούν ειδικώς τη νέα επιμόρφωση και οδήγηση 5 ωρών. Όσον αφορά την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση, κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον 10 και 2½ ώρες ατομικής οδήγησης, αντιστοίχως.

Σύμφωνα με το τμήμα 2 (σημείο 2.1) του παραρτήματος I κάθε οδηγός μπορεί να πραγματοποιεί 8 το πολύ από τις 20 ώρες ατομικής οδήγησης σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας. Όσον αφορά την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση, κάθε υποψήφιος οδηγός μπορεί να πραγματοποιεί 4 το πολύ από τις 10 ώρες ατομικής οδήγησης σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας.

Στα περισσότερα κράτη μέλη οι υποψήφιοι οδηγοί δεν χρειάζεται να οδηγήσουν σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή. Εντούτοις, κάποια απ' αυτά προβλέπουν αυτή τη δυνατότητα.

Εν ολίγοις, τα κράτη μέλη δεν αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την εφαρμογή του παραρτήματος Ι. Μερικά θέματα έχουν αναφερθεί από την Αυστρία και τη Σλοβενία σχετικά με την ανάγκη για πρακτική εξάσκηση ή την επάρκεια της θεωρητικής κατάρτισης. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι το Βέλγιο θεωρεί ότι το παράρτημα Ι αφορά περισσότερο στους οδηγούς που εκτελούν διεθνείς μεταφορές από εκείνους που καλύπτουν μικρές αποστάσεις.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

3.1. Γενική αξιολόγηση της οδηγίας 2003/59/EK

Με την έκδοση της οδηγίας 2003/59/EK ο νομοθέτης συνέβαλε στην εξασφάλιση κοινού επιπέδου κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με σκοπό την εν γένει βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της αξιολόγησης υπάρχουν αρκετές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2003/59/EK.

Πρώτον, η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιλέξουν αν η αρχική επιμόρφωση θα συνίσταται σε θεωρητική κατάρτιση και εξετάσεις ή μόνο σε εξετάσεις. Η περιοδική κατάρτιση μπορεί επίσης να διαφέρει ως προς τη δομή, δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη συνίσταται σε μία σειρά συνεχών μαθημάτων, ενώ σε άλλα οι 35 ώρες μπορούν να καταναεμηθούν σε διαφορετικά έτη.

Δεύτερον, τα προγράμματα κατάρτισης και οι μέθοδοι διδασκαλίας δεν είναι τυποποιημένα: το περιεχόμενο των μαθημάτων διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών, όπως και ο τρόπος με τον οποίο παρέχεται η κατάρτιση, π.χ. σε ορισμένα κράτη μέλη επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών παράλληλα με την παραδοσιακή διδασκαλία.

Επιπλέον, οι απαιτήσεις για τους εκπαιδευτές και τους χώρους όπου διδάσκονται τα μαθήματα διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο.

Τέλος, ο αριθμός των οδηγών ανά τάξη, ο στόλος των οχημάτων καθώς και η διαθεσιμότητα προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας εξαρτώνται από το εξεταστικό κέντρο.

Ωστόσο, η ισοδυναμία των συστημάτων αρχικής επιμόρφωσης και η αποτελεσματικότητάς τους προκειμένου να επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο κατάρτισης εξασφαλίζεται από τα εθνικά συστήματα κατάρτισης, τα οποία πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι σχετικά με την ελάχιστη διδακτέα ύλη και τη δομή των εξετάσεων. Η παρακολούθηση των κέντρων κατάρτισης από τις εθνικές αρχές, εξασφαλίζει επίσης σε μεγάλο βαθμό την ευθυγράμμιση της κατάρτισης με τους στόχους της οδηγίας.

3.2. Βασικά σημεία που πρέπει να βελτιωθούν και συστάσεις

Με βάση τις διαπιστώσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ορισμένα σημεία θα πρέπει ενδεχομένως να βελτιωθούν.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας, το γεγονός ότι πολλά κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικές εξαιρέσεις μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στη διασυνοριακή κυκλοφορία εντός της ΕΕ.

Παρά το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν έχει μέχρι στιγμής υπόψη της τέτοιες περιπτώσεις, συνιστάται γενικά στους επαγγελματίες οδηγούς και τις επιχειρήσεις να ενημερώνονται για τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 2 της οδηγίας.

Επομένως, ενδέχεται να χρειαστεί να εκδώσει η Επιτροπή ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές, μεσοπρόθεσμα, προκειμένου να αποσαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 2.

Σχετικά με τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα της περιοδικής κατάρτισης, η ανταλλαγή των εθνικών χρονοδιαγραμμάτων θα βοηθήσει να ξεπεραστούν οι οποιεσδήποτε δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι αρμόδιες για την επιβολή αρχές κατά τον έλεγχο αλλοδαπών οδηγών. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12.

Δεδομένου ότι η οδηγία δεν καλύπτει το θέμα αυτό, είναι σημαντικό να διατηρηθεί η στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, ιδίως στο πλαίσιο της επιτροπής κατάρτισης επαγγελματιών οδηγών.

Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή κατήρτισε κατάλογο των υφιστάμενων εθνικών σημείων επαφής, προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.

Τέλος, θα ήταν χρήσιμη, στο μέλλον, η στενή και σε τακτική βάση συνεργασία και διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τους κοινωνικούς εταίρους.

Παράρτημα

Εθνικά χρονοδιαγράμματα σχετικά με την περιοδική κατάρτιση των οδηγών με κεκτημένα δικαιώματα (προθεσμίες για την παρακολούθηση της πρώτης σειράς μαθημάτων)

Αυστρία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014																																												
Βέλγιο	Κατ. D: 10.9.2015 Κατ. C: 10.9.2016																																												
Βουλγαρία	Άδεια οδήγησης κατ. D εκδοθείσα: πριν από τις 31.12.1970: 31.12.2009 από την 1.1.1971 έως τις 31.12.1980: 31.12.2010 από την 1.1.1981 έως τις 31.12.1990: 31.12.2011 από την 1.1.1991 έως τις 31.12.2000: 31.12.2012 από την 1.1.2001 έως τις 10.09.2008: 10.9.2013 Άδεια οδήγησης κατ. C εκδοθείσα: πριν από τις 31.12.1970: 31.12.2010 από την 1.1.1971 έως τις 31.12.1980: 31.12.2011 από την 1.1.1981 έως τις 31.12.1990: 31.12.2012 από την 1.1.1991 έως τις 31.12.2000: 31.12.2013 από την 1.1.2001 έως τις 10.9.2009: 10.9.2014																																												
Κύπρος	Όλες: 26.1.2012																																												
Τσεχική Δημοκρατία	Όλες: 1.8.2011																																												
Λανία	Κατ. D: <table> <tr> <th>Ημερομηνία γέννησης</th><th>Προθεσμίες</th></tr> <tr> <td>1, 2 ή 3</td><td>30.6.2009</td></tr> <tr> <td>4, 5 ή 6</td><td>31.12.2009</td></tr> <tr> <td>7, 8 ή 9</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr> <td>10, 11 ή 12</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr> <td>13, 14 ή 15</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr> <td>16, 17 ή 18</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr> <td>19, 20 ή 21</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr> <td>22, 23 ή 24</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr> <td>25, 26 ή 27</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr> <td>28, 29, 30 ή 31</td><td>31.12.2013</td></tr> </table> Κατ. C: <table> <tr> <th>Ημερομηνία γέννησης</th><th>Προθεσμίες</th></tr> <tr> <td>1, 2 ή 3</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr> <td>4, 5 ή 6</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr> <td>7, 8 ή 9</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr> <td>10, 11 ή 12</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr> <td>13, 14 ή 15</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr> <td>16, 17 ή 18</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr> <td>19, 20 ή 21</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr> <td>22, 23 ή 24</td><td>31.12.2013</td></tr> <tr> <td>25, 26 ή 27</td><td>30.6.2014</td></tr> <tr> <td>28, 29, 30 ή 31</td><td>31.12.2014</td></tr> </table>	Ημερομηνία γέννησης	Προθεσμίες	1, 2 ή 3	30.6.2009	4, 5 ή 6	31.12.2009	7, 8 ή 9	30.6.2010	10, 11 ή 12	31.12.2010	13, 14 ή 15	30.6.2011	16, 17 ή 18	31.12.2011	19, 20 ή 21	30.6.2012	22, 23 ή 24	31.12.2012	25, 26 ή 27	30.6.2013	28, 29, 30 ή 31	31.12.2013	Ημερομηνία γέννησης	Προθεσμίες	1, 2 ή 3	30.6.2010	4, 5 ή 6	31.12.2010	7, 8 ή 9	30.6.2011	10, 11 ή 12	31.12.2011	13, 14 ή 15	30.6.2012	16, 17 ή 18	31.12.2012	19, 20 ή 21	30.6.2013	22, 23 ή 24	31.12.2013	25, 26 ή 27	30.6.2014	28, 29, 30 ή 31	31.12.2014
Ημερομηνία γέννησης	Προθεσμίες																																												
1, 2 ή 3	30.6.2009																																												
4, 5 ή 6	31.12.2009																																												
7, 8 ή 9	30.6.2010																																												
10, 11 ή 12	31.12.2010																																												
13, 14 ή 15	30.6.2011																																												
16, 17 ή 18	31.12.2011																																												
19, 20 ή 21	30.6.2012																																												
22, 23 ή 24	31.12.2012																																												
25, 26 ή 27	30.6.2013																																												
28, 29, 30 ή 31	31.12.2013																																												
Ημερομηνία γέννησης	Προθεσμίες																																												
1, 2 ή 3	30.6.2010																																												
4, 5 ή 6	31.12.2010																																												
7, 8 ή 9	30.6.2011																																												
10, 11 ή 12	31.12.2011																																												
13, 14 ή 15	30.6.2012																																												
16, 17 ή 18	31.12.2012																																												
19, 20 ή 21	30.6.2013																																												
22, 23 ή 24	31.12.2013																																												
25, 26 ή 27	30.6.2014																																												
28, 29, 30 ή 31	31.12.2014																																												
Εσθονία	Όλες: 1.9.2011																																												
Φινλανδία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014																																												

Γαλλία	Κατ. D: 10.9.2011 Κατ. C: 10.9.2012
Γερμανία	Κατ. D: 10.9.2015 Κατ. C: 10.9.2016
Ελλάδα	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014
Ουγγαρία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014
Ιρλανδία	Κατ. D: 10.9.2009 Κατ. C: 10.9.2010
Ιταλία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014
Λετονία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014
Λιθουανία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014
Λουξεμβούργο	Κατ. D: 10.9.2015 Κατ. C: 10.9.2016
Μάλτα	Κατ. D: 9.9.2013 Κατ. C: 9.9.2014
Κάτω Χώρες	Κατ. D: 10.9.2015 Κατ. C: 10.9.2016
Πολωνία	Όλες: 12.9.2014
Πορτογαλία	Κατ. D: Οδηγοί ηλικίας σήμερα: 30 ετών: μέχρι 10.9.2011 μεταξύ 31 και 40 ετών: μέχρι 10.9.2012 μεταξύ 41 και 50 ετών: μέχρι 10.9.2013 άνω των 50 ετών: μέχρι 10.9.2015 Κατ. C: οδηγοί ηλικίας σήμερα : 30 ετών: μέχρι 10.9.2012 μεταξύ 31 και 40 ετών: μέχρι 10.9.2013 μεταξύ 41 και 50 ετών: μέχρι 10.9.2014 50 ετών: μέχρι 10.9.2016.
Ρουμανία	Το σύστημα εφαρμόζεται από το 2003
Σλοβενία	Κατ. D: 1.10.2008 Κατ. C: 1.10.2009
Σλοβακία	Κατ. D: 10.9.2013 Κατ. C: 10.9.2014

Ισπανία	α) Άδειες οδήγησης κατ. D που λήγουν σε: 1 ή 2: 10.9.2011 3 ή 4: 10.9.2012 5 ή 6: 10.9.2013 7 ή 8: 10.9.2014 9 ή 0: 10.9.2015 β) Άδειες οδήγησης κατ. C που λήγουν σε: 1 ή 2: 10.9.2012 3 ή 4: 10.9.2013 5 ή 6: 10.9.2014 7 ή 8: 10.9.2015 9 ή 0: 10.9.2016
Σουηδία	Κατ. D: 10.9.2015 Κατ. C: 10.9. 2016
Ηνωμένο Βασίλειο	Κατ. D: 9.9.2013 Κατ. C: 9.9.2014
Νορβηγία	Άδειες οδήγησης κατ. D που λήγουν κατά το διάστημα από 10.9.2011 έως 10.9.2015: ημερομηνία λήξης της άδειας. Άδειες οδήγησης κατ. D που λήγουν το: 2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 στις 11.9. 2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2014 Άδειες οδήγησης κατ. C που λήγουν στο διάστημα από τις 10.9.2012 έως τις 10.9.2016: ημερομηνία λήξης της άδειας οδήγησης. Άδειες οδήγησης κατ. C που λήγουν το: 2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 πριν από τις 10.9.2012: 2012 από τις 11.9.2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016