

**ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:**  
**Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ Ή ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2020**

Επίσημη  
Εφημερίδα της Ε.Ε:  
L194 19.7.2016  
σελ.1

Για σκοπούς μερικής εναρμόνισης με τα άρθρα 1(2), 1(4), 1(5), 2(1)(α) και το Παράρτημα της πράξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο «Οδηγία (ΕΕ) 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018 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,

η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός  
τίτλος.

3(Ι) του 2007.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Αρχικής Επιμόρφωσης και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών (Τροποποιητικός) Νόμος του 2020 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί της Αρχικής Επιμόρφωσης και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών Νόμο του 2007 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως, οι περί της Αρχικής Επιμόρφωσης και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων, τα οποία Χρησιμοποιούνται για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών, Νόμοι του 2007 και 2020.

Τροποποίηση του  
άρθρου 2 του  
βασικού νόμου.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως-

(α) Με την αντικατάσταση του ορισμού του όρου «Δελτίο

Επιμόρφωσης Οδηγού», με τον ακόλουθο νέο ορισμό:

«Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού» σημαίνει το δελτίο που χορηγείται από άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ»,

(β) με την προσθήκη, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά, του ακόλουθου νέου όρου και ορισμού αυτού:

« “Επιτροπή” σημαίνει την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

Τροποποίηση του άρθρου 4 του βασικού νόμου.

3. Το άρθρο 4 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αναρίθμηση του υφιστάμενου κειμένου του άρθρου, σε εδάφιο (1)·

(β) με τη διαγραφή, της άνω τελείας στο τέλος της παραγράφου (ε) αυτού και την προσθήκη, αμέσως μετά, της φράσης «με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων»,

(γ) με την αντικατάσταση, στο τέλος της παραγράφου (ζ) αυτού, του σημείου της τελείας και την προσθήκη, αμέσως μετά, των ακόλουθων νέων παραγράφων (η) και (θ):

«(η) οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

(θ) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς

οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει μια καθορισμένη στην οικεία νομοθεσία, απόσταση από τη βάση της επιχείρησης, στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει, με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.» και

(δ) με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (1) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (2):

«(2) Ο παρών Νόμος, δεν εφαρμόζεται, όταν πληρούνται σωρευτικά όλοι οι ακόλουθοι όροι:

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

(β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών, και

(γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια:

Νοείται ότι, για σκοπούς του παρόντος εδαφίου, «αγροτικές περιοχές» είναι οι περιοχές που καθορίζονται με βάση τα Τοπικά Σχέδια, τα οποία εγκρίνονται από το Πολεοδομικό Συμβούλιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.».

90 του 1972  
56 του 1982  
7 του 1990  
28 του 1991  
91(I) του 1992  
55(I) του 993  
72(I) του 1998  
59(I) του 1999  
142(I) του 1999  
241(I) του 2002

29(I) του 2005  
135(I) του 2006  
11(I) του 2007  
46(I) του 2011  
76(I) του 2011  
130(I) του 2011  
164(I) του 2011  
33(I) του 2012  
110(I) του 2012  
151(I) του 2012  
20(I) του 2013  
65(I) του 2013  
120(I) του 2014  
39(I) του 2015  
134(I) του 2015  
24(I) του 2016  
142(I) του 2018  
16(I) του 2019.

Τροποποίηση του  
άρθρου 6 του  
βασικού νόμου.

4. Το άρθρο 6 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση του εδαφίου (2) αυτού, με το ακόλουθο νέο εδάφιο (2):

«(2) Ο οδηγός οχήματος μπορεί να οδηγεί-

(α) από την ηλικία των 18 ετών

(i) όχημα των κατηγοριών C1 και C1E

(β) από την ηλικία των 21 ετών

(i) όχημα των κατηγοριών C και CE

(ii) όχημα των κατηγοριών D1 και D1E

(γ) από την ηλικία των 24 ετών

(i) όχημα των κατηγοριών D και DE.»·

(β) με την κατάργηση, του εδαφίου (3) αυτού.

Τροποποίηση του  
άρθρου 15 του  
βασικού νόμου.

5. Το άρθρο 15 του βασικού νόμου, τροποποιείται, με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (5) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (6):

«(6) Οι οδηγοί, παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση, στην οποία εργοδοτούνται.».

Τροποποίηση του άρθρου 17 του βασικού νόμου.

6. Το άρθρο 17 του βασικού νόμου, τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (4) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (5):

«(5) Οι οδηγοί στην Δημοκρατία ή σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος, παρακολουθούν την αρχική επιμόρφωση, στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο συνήθους διαμονής τους:

Νοείται, ότι για σκοπούς του παρόντος Νόμου «συνήθης διαμονή» είναι ο τόπος στον οποίο ένα πρόσωπο διαμένει συνήθως, επί εκατόν ογδονταπέντε (185) τουλάχιστον ημέρες, ανά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών ή επαγγελματικών δεσμών, ή όταν πρόκειται για άτομο χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών, που συνεπάγονται στενή σχέση του με τον τόπο που κατοικεί:

Νοείται περαιτέρω ότι, ως συνήθης διαμονή ενός ατόμου, του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο διαφορετικό από εκείνο των προσωπικών του δεσμών, και το οποίο, εξαιτίας του γεγονότος αυτού, υποχρεούται να διαμένει εναλλάξ σε διαφορετικούς τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ο τόπος στον οποίο βρίσκονται οι προσωπικοί του δεσμοί, υπό τον όρο ότι το άτομο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά και η τελευταία αυτή προϋπόθεση δεν χρειάζεται να πληρείται, όταν το άτομο διαμένει σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής συγκεκριμένης διάρκειας και η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σε σχολείο, δεν συνεπάγεται μεταφορά της συνήθους διαμονής.».

Τροποποίηση του άρθρου 23 του βασικού νόμου.

7. Το άρθρο 23 του βασικού νόμου αντικαθίσταται με το ακόλουθο νέο άρθρο 23:

«23. (1) Η αρμόδια αρχή, με βάση το ΠΕΙ που έχει εκδώσει σε οδηγό, καταχωρεί τον ενωσιακό κωδικό «95» στο πεδίο 10 της άδειας οδηγού, για τις κατηγορίες, που ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ.

(2) Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού, τα οποία εκδίδονται από άλλα κράτη μέλη, αναγνωρίζονται από την αρμόδια αρχή.».

Προσθήκη νέου άρθρου, στο βασικό νόμο.

8. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 23 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 23Α:

««Βάση δεδομένων εφαρμογής.

23Α. (1) Ο Διευθυντής, συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για τους σκοπούς εφαρμογής του παρόντος Νόμου και ανταλλάσσει πληροφορίες μαζί τους, σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί και για το σκοπό αυτό, συνεργάζεται με τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή, για τη δημιουργία ηλεκτρονικού δικτύου ή για την επέκταση του υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της οικονομικότερης λύσης.

(2) Το δίκτυο δύναται να περιέχει πληροφορίες, που περιέχονται στα ΠΕΙ καθώς και πληροφορίες όσον αφορά τις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα ΠΕΙ.

(3) Ο Διευθυντής, λαμβάνει μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται

Επίσημη  
Εφημερίδα  
της Ε.Ε.:  
L119,  
04.05.2016,  
σ.1.

125(I) του  
2018

αποκλειστικά για σκοπούς επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, ιδίως με τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στον παρόντα Νόμο, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27<sup>ης</sup> Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικών χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ και σύμφωνα με τον περί της Προστασίας των Φυσικών Προσώπων Έναντι της Επεξεργασίας των Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και της Ελεύθερης Κυκλοφορίας των Δεδομένων αυτών Νόμο του 2018.

(4) Ο Διευθυντής, μεριμνά ώστε η πρόσβαση στην βάση δεδομένων είναι ασφαλισμένη και δύναται να χορηγεί πρόσβαση, μόνο στις αρμόδιες αρχές, που είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος Νόμου.».

Τροποποίηση του  
Πρώτου  
Παραρτήματος.

9. Το Πρώτο Παράρτημα του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Το σημείο 1.2 του Μέρους Α αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 1.2:

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

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

(β) το σημείο 1.3 του Μέρους Α αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 1.3.:

«1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου:

Βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, σημασία της πρόβλεψης της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της



διαδρομής.»

(γ) με την προσθήκη, αμέσως μετά το σημείο 1.3 του Μέρους Α αυτού, του ακόλουθου νέου σημείου 1.3Α:

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

Επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων, κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες, εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης (χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό κ.λπ.)· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων·

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

σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.»·

(γ) το σημείο 1.4 του Μέρους Β αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 1.4:

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

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

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

(δ) το σημείο 2.2 του Μέρους Β αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 2.2:

«2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων:

Άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που πρέπει να φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων

οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις της CMR (“Σύμβαση περί του συμβολαίου διά τη διεθνή οδικήν μεταφοράν Εμπορευμάτων”), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.»

(ε) το σημείο 3.7. του Μέρους Β αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 3.7:

«3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς:

Σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών (βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων κ.λπ.), εξελίξεις στον κλάδο (διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία κ.λπ.)»

(στ) το σημείο 1.5 του Μέρους Γ αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 1.5:

«1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφάλειας και άνεσης των επιβατών:

Συνυπολογισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προβόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα μειωμένης κινητικότητας, παιδιά)»·

(ζ) το σημείο 1.6 του Μέρους Γ αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 1.6:

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

Δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.»·

(η) το σημείο 2.1. του Μέρους Γ αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 2.1:

«2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου:

Μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές·

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

Κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.»·

(θ) το σημείο 3.8. του Μέρους Γ αυτού, αντικαθίσταται από το ακόλουθο νέο σημείο 3.8:

«3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς:

Σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές

επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές),  
οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών  
μεταφορών επιβατών.».

Κατάργηση  
Δεύτερου  
Παραρτήματος.

του 10. Το Δεύτερο Παράρτημα του βασικού νόμου καταργείται.