



Βρυξέλλες, 1 Μαρτίου 2023
(OR. en)

6795/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0053 (COD)

TRANS 74
IA 29
CODEC 253

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Μαρτίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 127 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 127 final.

σνημμ.: COM(2023) 127 final



Βρυξέλλες, 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά μια σημαντική αναθεώρηση των κανόνων της Ένωσης σχετικά με τις άδειες οδήγησης. Αποτελεί την τρίτη σχετική αναθεώρηση των εν λόγω κανόνων, η οποία θεσπίστηκε για πρώτη φορά το 1980 με την οδηγία 80/1263/ΕΟΚ¹, ενώ ακολούθησε η δεύτερη οδηγία 91/439/ΕΟΚ για την άδεια οδήγησης² και η τρίτη οδηγία 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης^{3,4}.

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η οδική ασφάλεια στην ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία 20 έτη. Ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε κατά 61,5 % από περίπου 51 400 το 2001 σε περίπου 19 800 το 2021. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν ήταν, ωστόσο, τόσο έντονη όσο χρειαζόταν. Η επιβράδυνση της μείωσης του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα που σημειώθηκε το 2014 ήταν ο λόγος για τον οποίο οι υπουργοί μεταφορών της ΕΕ εξέδωσαν υπουργική δήλωση για την οδική ασφάλεια στο άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών που έλαβε χώρα στη Βαλέτα τον Μάρτιο του 2017⁵, όπου τα κράτη μέλη έκαναν έκκληση στην Επιτροπή να διερευνήσει την ενίσχυση του νομικού πλαισίου της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για να διασφαλίσει ότι θα πεθάνουν λιγότεροι άνθρωποι σε τροχαία ατυχήματα.

Στο πλαίσιο της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, τον Μάιο του 2018, η Επιτροπή εξέδωσε ένα «Στρατηγικό σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια», στο⁶ οποίο ζητούσε μια νέα προσέγγιση για την αντιμετώπιση της στασιμότητας των στοιχείων για την οδική ασφάλεια στην ΕΕ και την προσέγγιση του μακροπρόθεσμου στόχου μηδενικών θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στο σύνολο της ΕΕ έως το 2050 («όραμα για μηδενικές απώλειες»). Τον Ιούνιο του 2019, η Επιτροπή δημοσίευσε το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 — Συστάσεις για τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα

¹ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 1 [EUR-Lex - 31980L1263 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 1 [EUR-Lex - 31991L0439 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³ ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18 [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴ Με την πρώτη οδηγία για τις άδειες οδήγησης (οδηγία 80/1263/ΕΟΚ) θεσπίστηκε η πρώτη δέσμη κανόνων στην ΕΕ όσον αφορά την εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων για τις άδειες οδήγησης, ιδίως μέσω της καθιέρωσης ενός κοινοτικού υποδείγματος της άδειας, του προκαταρκτικού ορισμού των κατηγοριών των οχημάτων και με τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους μπορούν να εκδίδονται ή να ανταλλάσσονται οι άδειες οδήγησης στο σύνολο της ΕΕ. Οι εν λόγω κανόνες βελτιώθηκαν περαιτέρω και επεκτάθηκαν στη δεύτερη οδηγία για την άδεια οδήγησης (οδηγία 91/439/ΕΟΚ). Το σημαντικότερο είναι ότι καθιερώθηκε η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη και θεσπίστηκαν απαιτήσεις όσον αφορά το κατώτατο όριο ηλικίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης. Η τρίτη οδηγία για την άδεια οδήγησης (οδηγία 2006/126/ΕΚ) εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2006 και έχει τροποποιηθεί έντεκα φορές μεταξύ 2009 και 2020, κυρίως με σκοπό να βελτιωθεί η εναρμόνιση των κοινών προτύπων και απαιτήσεων, καθώς και να προσαρμοστεί στις τεχνολογικές εξελίξεις.

⁵ Βλ.:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf

τον Ιούνιο του 2017, το Συμβούλιο εξέδωσε συμπεράσματα για την οδική ασφάλεια, με τα οποία υιοθετείται η διακήρυξη της Βαλέτας (βλ. έγγραφο 9994/17).

⁶ Παράρτημα I του COM(2018) 293 final (Η Ευρώπη σε κίνηση. Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφαλής, συνδεδεμένη και καθαρή) [EUR-Lex - 52018DC0293 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

μηδενικών απωλειών»⁷. Σε αυτό, η Επιτροπή πρότεινε νέους ενδιάμεσους στόχους, αφενός, για τη μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 50 % μεταξύ του 2020 και του 2030 και, αφετέρου, για τη μείωση του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % για την ίδια χρονική περίοδο, σύμφωνα με τις συστάσεις της διακήρυξης της Βαλέτας.

Στη στρατηγική της για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁸ του 2020, η Επιτροπή επανέλαβε τον στόχο μηδενικών θανάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς έως το 2050 και ανακοίνωσε την αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης, μεταξύ άλλων, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική καινοτομία, συμπεριλαμβανομένων των φορητών αδειών οδήγησης στο πλαίσιο της Εμβληματικής πρωτοβουλίας 10 «Ενίσχυση της προστασίας και ασφάλειας των μεταφορών». Τον Οκτώβριο του 2021, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030⁹, κάνοντας έκκληση στην Επιτροπή να προωθήσει περαιτέρω την οδική ασφάλεια, ιδίως μέσω υψηλότερων προτύπων όσον αφορά την εκπαίδευση των οδηγών.

Η πρόταση αυτή ανακοινώθηκε στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2022 στο παράρτημα II (πρωτοβουλίες REFIT), υπό τον τίτλο «Νέα ώθηση για την ευρωπαϊκή δημοκρατία»¹⁰ και εντάσσεται στο θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας¹¹, διασφαλίζοντας ότι η ισχύουσα νομοθεσία είναι απλούστερη και σαφής, δεν δημιουργεί περιττές επιβαρύνσεις και συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις.

Στην ΕΕ και σε άλλα κράτη μέλη του ΕΟΧ ισχύει και εφαρμόζεται ένα από τα πλέον προηγμένα πλαίσια στον τομέα των αδειών οδήγησης. Καλύπτει, συνολικά, περισσότερους από 250 εκατομμύρια οδηγούς. Ο ακρογωνιαίος λίθος αυτού του πλαισίου είναι η οδηγία για την άδεια οδήγησης, η οποία θεσπίζει κοινά νομικά μέτρα για την αναγνώριση και την έκδοση αδειών οδήγησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στόχοι της είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών εντός της ΕΕ. Με την ελεύθερη κυκλοφορία που καθιερώθηκε από την ευρωπαϊκή ενιαία αγορά, οι κανόνες της ΕΕ για τις άδειες οδήγησης συνέβαλαν στη διευκόλυνση των διασυνοριακών μετακινήσεων και διευκόλυναν την αλλαγή κατοικίας για τους πολίτες που εγκαθίστανται σε άλλο κράτος μέλος. Οι πολίτες εξακολουθούν, ωστόσο, να έρχονται αντιμέτωποι με τις ασυνέπειες μεταξύ των εθνικών προσεγγίσεων, οι οποίες με τη σειρά τους επηρεάζουν τα δικαιώματα οδήγησης. Έρχονται, επίσης, αντιμέτωποι με τις ελλείψεις και δυσκολίες στην εφαρμογή της οδηγίας.

Η πρωτοβουλία αυτή βασίζεται στην οδηγία 2006/126/ΕΚ, η οποία αποσκοπούσε στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας με τους εξής τρόπους:

- την καθιέρωση ενός ενιαίου υποδείγματος άδειας οδήγησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο θα είναι υποχρεωτικό για όλους τους οδηγούς από το 2033, με στόχο την εξασφάλιση μεγαλύτερης προστασίας έναντι της απάτης και της πλαστογράφησης·

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

⁸ COM(2020) 789 final [EUR-Lex - 52020DC0789 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/comm/communication/2020/789/oj)

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EL.pdf

¹⁰ COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/comm/communication/2021/645/oj)

¹¹ SWD(2021) 305 final [Βελτίωση της νομοθεσίας \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/comm/communication/2021/305/oj)

- την κατηγοριοποίηση των αδειών οδήγησης ανάλογα με τους τύπους οχημάτων και τα κατώτατα όρια ηλικίας για την οδήγησή τους·
- την υποχρεωτική διοικητική ανανέωση όλων των νέων αδειών οδήγησης ανά δεκαετία·
- την απλούστευση της διοικητικής επιβάρυνσης των οδηγών που αλλάζουν τον τόπο διαμονής τους σε άλλο κράτος μέλος·
- την εφαρμογή κοινών ελάχιστων προτύπων όσον αφορά τις δεξιότητες, τις γνώσεις, τη σωματική και πνευματική ικανότητα των οδηγών·
- τη σταδιακή πρόσβαση σε μεγάλο κυβισμού μοτοσυκλέτες, με βάση το κατώτατο όριο ηλικίας και την προηγούμενη εμπειρία σε μικρότερου κυβισμού μοτοσυκλέτες·
- τη δημιουργία δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης μεταξύ των εθνικών αρχών (RESPER).

Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων¹² επιβεβαίωσε την ανάγκη επικαιροποίησης των κανόνων της ΕΕ που διέπουν τις άδειες οδήγησης για την υποστήριξη των προσπαθειών μείωσης των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα και την περαιτέρω μείωση των διοικητικών επιβαρύνσεων και εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των πολιτών στην ΕΕ. Σε πολλά σοβαρά ατυχήματα που έχουν ως αποτέλεσμα θάνατο, σοβαρή βλάβη της υγείας και μη θανάσιμους τραυματισμούς σημαντικό παράγοντα αποτελούν οι δεξιότητες, οι γνώσεις, η συμπεριφορά και η κατάσταση της υγείας των οδηγών. Υπάρχουν ακόμη υπερβολικά πολλοί κάτοχοι αδειών οδήγησης των οποίων η παρουσία στους δρόμους της ΕΕ ενέχει κινδύνους λόγω μη καταλληλότητάς τους για οδήγηση. Από την εκ των υστέρων αξιολόγηση¹³ διαπιστώθηκε ότι ο προσυμπτωματικός έλεγχος που πραγματοποιείται επί του παρόντος με βάση την ηλικία δεν θεωρείται πλέον ο πλέον κατάλληλος. Παρότι υπάρχουν στοιχεία για πιθανή φυσική φθορά λόγω ηλικίας, ορισμένες μελέτες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι συγκεκριμένες ιατρικές καταστάσεις, όπως η κατάχρηση ουσιών, οι ψυχικές ασθένειες, η επιληψία και ο διαβήτης, οι καρδιακές παθήσεις και η υπνική άπνοια δεν συνδέονται απαραίτητα με την ηλικία. Είναι, ωστόσο, πιο σημαντικοί παράγοντες σε σύγκριση με την ηλικία όσον αφορά την από ιατρική άποψη ικανότητα οδήγησης.

Οι δεξιότητες, οι γνώσεις, η επίγνωση των κινδύνων και η εμπειρία των οδηγών παραμένουν περιορισμένες, ιδιαίτερα για τους αρχάριους οδηγούς. Το υψηλότερο επίπεδο ατυχημάτων και θανάτων αρχάριων οδηγών δείχνει ότι οι απαιτήσεις για την έκδοση αδειών οδήγησης δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένες στους στόχους της οδικής ασφάλειας. Η σταδιακή καθιέρωση νέων τεχνολογιών, όπως τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού και, στο μέλλον, τα αυτοματοποιημένα οχήματα, θα έχουν επίσης σημαντικό αντίκτυπο στη χρήση των οχημάτων. Παρότι οι τεχνολογίες αυτές έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια και να συμβάλουν στη συμμετοχική κινητικότητα, συνεπάγονται επίσης νέες προκλήσεις για τους οδηγούς όσον αφορά τις δεξιότητες και τις γνώσεις των νέων λειτουργιών, οι οποίες δεν καλύπτονται από την ισχύουσα οδηγία.

Όσον αφορά τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, οι περιττές ή αδικαιολόγητες διαδικασίες για την απόκτηση της άδειας ή την άσκηση ή τη διατήρηση των

¹² SWD(2023) 128 final

¹³ SWD(2022) 17 final [EUR-Lex - 52022SC0017 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuri/cs/l/uri?uri=SWD(2022)17%20final)

δικαιωμάτων οδήγησης σε άλλη χώρα της ΕΕ εξακολουθούν να ισχύουν όταν οι οδηγοί αποκτούν, χρησιμοποιούν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή ανταλλάσσουν άδειες οδήγησης. Αυτό εμποδίζει τελικά την κυκλοφορία τους εντός της ΕΕ. Σύμφωνα με την αξιολόγηση, ορισμένα μέτρα της οδηγίας (όπως η έννοια της συνήθους κατοικίας) ήταν δύσκολο να εφαρμοστούν και μπορεί να επέφεραν υψηλή διοικητική επιβάρυνση ή να αποτέλεσαν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία. Στην πράξη, οι πολίτες με κατοχυρωμένα δικαιώματα οδήγησης που αντιμετωπίζουν τέτοια εμπόδια μπορεί να παραμείνουν χωρίς άδεια οδήγησης έως και για έξι μήνες ή ακόμα περισσότερο. Η ισχύουσα οδηγία μπορεί επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, να εμποδίσει τους πολίτες της ΕΕ να αποκτήσουν άδεια οδήγησης σε χώρες της ΕΕ όπου δεν υπάρχει επαρκής γνώση της τοπικής γλώσσας και όπου δεν υπάρχει εξουσιοδοτημένος διερμηνέας κατά τη διάρκεια των εξετάσεων. Επιπλέον, δεν υπάρχουν κοινοί κανόνες για την ανταλλαγή αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες όταν ο κάτοχος εγκαθίσταται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και οι άδειες ΕΕ που έχουν αποκτηθεί σε ένα κράτος μέλος σε αντάλλαγμα για την άδεια τρίτης χώρας ενδέχεται να παύσουν να ισχύουν σε περίπτωση που το πρόσωπο αυτό εγκατασταθεί σε άλλο κράτος μέλος.

Τέλος, αρκετά κράτη μέλη¹⁴ έχουν καθιερώσει ή σχεδιάζουν να καθιερώσουν εθνικές φορητές (ψηφιακές) άδειες οδήγησης χωρίς να συνοδεύονται από την έκδοση υλικού εγγράφου (δηλαδή κάρτας). Δεδομένου ότι η ισχύουσα οδηγία προβλέπει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης μόνο για τις υλικές άδειες, οι φορητές άδειες οδήγησης θα εξακολουθήσουν να ισχύουν μόνο στην επικράτεια του κράτους έκδοσης. Το ισχύον πλαίσιο αποτελεί, κατά συνέπεια, εμπόδιο για την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του ψηφιακού μετασχηματισμού των οδικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο και εμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία στο σύνολο της ΕΕ.

Η νέα πρόταση οδηγίας για την άδεια οδήγησης βασίζεται στους στόχους της προηγούμενης οδηγίας —δηλαδή τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας— αλλά καλύπτει επίσης την ανάγκη αυξημένης βιωσιμότητας και ψηφιακού μετασχηματισμού των οδικών μεταφορών. Η πρόταση είναι επίσης αποφασιστικής σημασίας για την επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης¹⁵, συμβάλλει δηλαδή στο να καταστούν οι πόλεις και οι ανθρώπινοι οικισμοί συμμετοχικοί, ασφαλείς, ανθεκτικοί και βιώσιμοι έως το 2030 και στο να παρασχεθεί πρόσβαση σε ασφαλή, οικονομικά προσιτά και βιώσιμα συστήματα μεταφορών για όλους. Δίνει επίσης ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες οδικής ασφάλειας όλων των ομάδων της κοινωνίας, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως πεζοί, ποδηλάτες, χρήστες μηχανοκίνητων δίτροχων οχημάτων, χρήστες προσωπικών συσκευών κινητικότητας και άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και προσανατολισμό¹⁶. Συμπεριλαμβάνοντας νέους κανόνες για το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και αυξάνοντας τη μέγιστη μάζα των περισσότερων από τα οχήματα μηδενικών εκπομπών στην κατηγορία Β, η πρόταση θα διευκολύνει την απορρόφηση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, συμβάλλοντας έτσι στους στόχους του νομοθετήματος για το κλίμα¹⁷ και στη

¹⁴ Είναι ήδη διαθέσιμες (Ισπανία, Δανία, Ελλάδα, Πολωνία, Πορτογαλία) και υπό εξέταση (Αυστρία, Βέλγιο, Κύπρος, Εσθονία, Φινλανδία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Σουηδία) σύμφωνα με το άτυπο έγγραφο 10 της ΟΕΕ/ΗΕ της 13ης Σεπτεμβρίου 2022 και τις δραστηριότητες διαβούλευσης.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Στόχος 11 και στόχος 11.2 της Ατζέντας του 2030 των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (<https://sdgs.un.org/2030agenda>)

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 (στο εξής: ευρωπαϊκό

φιλοδοξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για μηδενική ρύπανση, με σκοπό την απαλλαγή του περιβάλλοντος από την επιβλαβή ρύπανση έως το 2050¹⁸.

Η νέα πρόταση οδηγίας για την άδεια οδήγησης συνάδει με τον κανονισμό για την ενιαία ψηφιακή πύλη¹⁹, η οποία παρέχει πρόσβαση σε διαδικτυακές πληροφορίες, βοήθεια και υπηρεσίες επίλυσης προβλημάτων και σε διαδικασίες ηλεκτρονικής διακυβέρνησης μέσω της πύλης «Your Europe». Οι πληροφορίες που καλύπτει η πρόταση περιλαμβάνονται ήδη στο παράρτημα I του κανονισμού για την ενιαία ψηφιακή πύλη. Για περαιτέρω μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης, το παράρτημα II της οδηγίας για την άδεια οδήγησης θα τροποποιηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διοικητική διαδικασία που προσφέρεται στους πολίτες και τους κατοίκους είναι πλήρως διαδικτυακή.

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι επομένως η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των ατόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, συμβάλλοντας επίσης στη βιωσιμότητα των οδικών μεταφορών και στον ψηφιακό μετασχηματισμό τους μέσω:

- *της βελτίωσης των δεξιοτήτων οδήγησης, των γνώσεων και της εμπειρίας, καθώς και της μείωσης και επιβολής τιμωρίας στις επικίνδυνες συμπεριφορές.* Οι κανόνες σχετικά με την εκπαίδευση, την εξέταση και τη δοκιμαστική περίοδο των οδηγών θα εξασφαλίσουν ότι ειδικά οι νέοι και οι αρχάριοι οδηγοί θα αποκτήσουν τις δεξιότητες, τις γνώσεις, την εμπειρία και την ενημέρωση σχετικά με τους κινδύνους που απαιτούνται για να οδηγούν με ασφάλεια. Επίσης, όλοι οι οδηγοί θα πρέπει να επωφεληθούν από τις βελτιωμένες δεξιότητες και τις γνώσεις σε προηγμένες τεχνολογίες, αξιοποιώντας στο έπακρο τις δυνατότητες ασφάλειας και το περιβάλλον καινοτομίας, καθώς και από τη διασφάλιση της ασφαλούς συνύπαρξης των μηχανοκίνητων μέσων κυκλοφορίας με τους ενεργητικούς τρόπους μεταφοράς. Οι οδηγοί θα πρέπει να λογοδοτούν για την επικίνδυνη οδηγική τους συμπεριφορά σε όλα τα κράτη μέλη, ώστε να διαμορφωθεί ένα περιβάλλον που να ευνοεί τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- *Διασφάλιση επαρκούς σωματικής και πνευματικής ικανότητας των οδηγών σε ολόκληρη την ΕΕ.* Οι κανόνες σχετικά με τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης για μη επαγγελματίες οδηγούς θα βελτιωθούν και θα επικαιροποιηθούν σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις και σύμφωνα με το μοντέλο αναπηρίας που βασίζεται στα ανθρώπινα δικαιώματα²⁰. Επιπλέον, η διαδικασία ιατρικού προσυμπτωματικού ελέγχου στο σύνολο της ΕΕ θα βελτιωθεί για να συμβάλει καλύτερα στην επίτευξη των στόχων για την οδική ασφάλεια.

νομοθέτημα για το κλίμα) (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1). [EUR-Lex - 32018R1724 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁸ COM(2021) 400 final [EUR-Lex - 52021DC0400 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁰ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία της 13ης Δεκεμβρίου 2006, στην οποία η ΕΕ είναι συμβαλλόμενο μέρος από τις 21 Ιανουαρίου 2011.

- *Κατάργηση ανεπαρκών ή περιττών φραγμών που επηρεάζουν τους αιτούντες και τους κατόχους αδειών οδήγησης.* Εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετοί φραγμοί για την πρόσβαση των οδηγών σε άδειες και την αναγνώριση των δικαιωμάτων οδήγησης, οι οποίοι με τη σειρά τους εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία στην ΕΕ: δυσκολίες με τις εξετάσεις οδήγησης που προκύπτουν από την έλλειψη γνώσης γλωσσών, τους διαφορετικούς κανόνες για τον καθορισμό της συνήθους κατοικίας για τους κατοίκους στην ΕΕ ή την απουσία συνέχειας ορισμένων δικαιωμάτων οδήγησης όταν ένα άτομο ταξιδεύει ή αλλάζει διαμονή στην ΕΕ. Η άρση των φραγμών αυτών αναμένεται επίσης να συμβάλει στην αντιμετώπιση της σημερινής έλλειψης οδηγών, ιδίως των οδηγών φορτηγών, χωρίς να διακυβεύεται η οδική ασφάλεια. Επιπλέον, θα πρέπει να εξασφαλιστεί περαιτέρω εναρμόνιση όσον αφορά την ισχύ των αδειών οδήγησης και της φορητής άδειας οδήγησης.

Λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι ανωτέρω στόχοι και τα συναφή προβλήματα αντιμετωπίζονται από την πρωτοβουλία παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3 της παρούσας αιτιολογικής έκθεσης.

Για να διασφαλιστεί μια συνεπής προσέγγιση στον τομέα της οδικής ασφάλειας όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, θεσπίζεται μια διαπραγματευτική δέσμη, η οποία αποτελείται από τρεις πρωτοβουλίες: εκτός από αυτήν την πρόταση, περιέχει επίσης πρόταση οδηγίας σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2015 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (στο εξής: οδηγία CBE)²¹ και²² πρόταση οδηγίας σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης²³.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η πρόταση αυτή συνάδει με τη λοιπή νομοθεσία της ΕΕ για την οδική ασφάλεια: την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών^{24,25} την οδηγία (ΕΕ) 2015/413²⁶ και τον λεγόμενο «γενικό κανονισμό για την ασφάλεια»^{27,28}. Είναι επίσης συνεπής με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 - επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών»²⁹.

²¹ COM(2023) 126 final

²² EE L 68 της 13.3.2015, σ. 9 [EUR-Lex - 32015L0413 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²³ COM(2023) 128 final

²⁴ EE L 330 της 23.12.2022, σ. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁵ Η οποία ορίζει ειδικούς κανόνες για τα επαγγελματικά προσόντα και την κατάρτιση των επαγγελματικών οδηγών των οχημάτων αυτών

²⁶ Η οποία διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών όταν διαπράττονται τροχαίες παραβάσεις που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια με όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος

²⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των

Η πρωτοβουλία ευθυγραμμίζεται επίσης με την οδηγία CBE. Στο πλαίσιο της αμοιβαίας συνδρομής (άρθρο 15), η οδηγία για την άδεια οδήγησης προβλέπει επίσης ένα δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης (RESPER), το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εφαρμογή και τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την οδηγία για την άδεια οδήγησης, την οδηγία για τα επαγγελματικά προσόντα και την εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών και την οδηγία CBE. Επί του παρόντος υπάρχει νομική αβεβαιότητα όσον αφορά το εάν το RESPER μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τους σκοπούς της οδηγίας CBE (με βάση το EUCARIS) λόγω της διατύπωσης του άρθρου 15 της οδηγίας για την άδεια οδήγησης και του γεγονότος ότι το άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας CBE απαιτεί τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι η ανταλλαγή πληροφοριών βάσει της οδηγίας CBE διεξάγεται «χωρίς ανταλλαγή δεδομένων από άλλες βάσεις δεδομένων που δεν χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας». Κατά συνέπεια, η συντριπτική πλειονότητα των αρχών επιβολής του νόμου δεν χρησιμοποιεί το RESPER για σκοπούς ελέγχου.

Η οδηγία CBE αναθεωρείται παράλληλα με την αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης, τόσο για νομικούς λόγους όσο και για λόγους συνέπειας. Στο πλαίσιο αυτό, εξετάζεται η άρση των περιορισμών στη χρήση άλλων βάσεων δεδομένων. Η πρόσβαση στο RESPER για τους σκοπούς της επιβολής θα είναι εφικτή υπό τους όρους που καθορίζονται στην οδηγία για την άδεια οδήγησης και, ως εκ τούτου, αναμένεται να διερευνηθούν με επιτυχία περισσότερες παραβάσεις. Επιπλέον, η αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης θα προβλέπει αποσαφήνιση όλων των περιπτώσεων χρήσης που χρήζουν πρόσβασης στο RESPER στο πλαίσιο της επιβολής του νόμου, προκειμένου να αρθούν πλήρως οι νομικές αβεβαιότητες.

Οι διατάξεις σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης προτείνεται να καλυφθούν σε χωριστή πράξη. Η πράξη αυτή θα καλύπτει τη διασυνοριακή επιβολή τέτοιων αποφάσεων, ενώ οι συνέπειες στην έκδοση της άδειας θα εξακολουθήσουν να εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας πρωτοβουλίας.

Η πρόταση εντάσσεται επίσης στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους Δεξιοτήτων, το οποίο αποσκοπεί στην προώθηση της δια βίου μάθησης, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών της ΕΕ και στη στήριξη της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης με κοινωνικά δίκαιο τρόπο.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η οδηγία για την άδεια οδήγησης διέπει τα δικαιώματα οδήγησης ανάλογα με τις κατηγορίες οχημάτων. Ορισμένες κατηγορίες ορίζονται με αναφορά στους κανόνες της ΕΕ:

- οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου που καθορίζει τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη

οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1). [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁸ Η οποία προβλέπει τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των νέων οχημάτων με προηγμένα χαρακτηριστικά ασφαλείας

²⁹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

στη διεθνή κυκλοφορία³⁰, που επιτρέπει τον προσδιορισμό των τύπων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα·

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δικύκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων³¹, που επιτρέπει τον προσδιορισμό των τύπων μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρίκυκλων και τετράκυκλων.

Η οδηγία καθορίζει τα κατώτατα όρια ηλικίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης για μελλοντικούς επαγγελματίες οδηγούς, οι οποίες υπόκεινται στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών³².

Επιπλέον, κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ισχύουν επίσης για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης, ιδίως ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων)³³.

Η Επιτροπή ενέκρινε στις 3 Ιουνίου 2021 πρόταση³⁴ για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014³⁵ όσον αφορά τη θέσπιση πλαισίου για την ευρωπαϊκή ψηφιακή ταυτότητα. Το νέο αυτό πλαίσιο θέτει τις βάσεις σχετικά με τις φορητές άδειες οδήγησης. Ειδικότερα, η ηλεκτρονική ταυτότητα και, ενδεχομένως, οι λειτουργίες ηλεκτρονικού πορτοφολιού μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη μιας διαλειτουργικής λύσης για τις φορητές άδειες οδήγησης της ΕΕ.

Η πρόταση είναι συνεπής και συμβάλλει στον στόχο της ΕΕ για την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που θεσπίζει το πλαίσιο της ΕΕ για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ)³⁶. Το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρμοδιότητα στον τομέα των μεταφορών να θεσπίζει μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της οδικής ασφάλειας.

³⁰ EE L 235 της 17.9.1996, σ. 59 [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³¹ EE L 60, 2.3.2013, σ. 52 [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³² EE L 330 της 23.12.2022, σ. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³³ EE L 119 της 4.5.2016, σ. 1 [EUR-Lex - 32016R0679 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁴ COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά, EE L 257 της 28.8.2014, σ. 73 [EUR-Lex - 32014R0910 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁶ EE C 115 της 9.5.2008, σ. 85 [EUR-Lex - 12008E091 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

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

Η Ένωση έχει ήδη αρμοδιότητα στον τομέα των αδειών οδήγησης, δυνάμει της οδηγίας 2006/126/ΕΚ. Τα θέματα που σχετίζονται με τις άδειες οδήγησης περιέχουν διακρατικές πτυχές που δεν μπορούν να καλυφθούν από τα κράτη μέλη από μόνα τους. Παρότι η οδηγία για την άδεια οδήγησης συνιστά σημαντικό βήμα στη διαδικασία εναρμόνισης των κανόνων για τις άδειες οδήγησης και συμβάλλει στην εφαρμογή των πολιτικών της ΕΕ, μέχρι στιγμής έχει τροποποιηθεί έντεκα φορές για την εναρμόνιση κοινών προτύπων και απαιτήσεων, καθώς και για την προσαρμογή των κανόνων στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο που έχει επιτευχθεί από το 2006. Οι νέοι κανόνες που θα θεσπιστούν με την παρούσα πρόταση παραμένουν εντός των αρμοδιοτήτων που απονέμονται στην Ένωση κατ' εφαρμογή του άρθρου 91 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, δεδομένου ότι συνδέονται με το ήδη υπάρχον πλαίσιο για τις άδειες οδήγησης, μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς μόνο σε επίπεδο Ένωσης.

Υπό το πρίσμα των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια και της αναμενόμενης ανεπαρκούς προόδου όσον αφορά τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα και των σοβαρών τραυματισμών, απαιτείται η ανάληψη περαιτέρω δράσης από την ΕΕ για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί. Για παράδειγμα, η καταπολέμηση της επικίνδυνης συμπεριφοράς στους δρόμους μπορεί να αποδώσει πλήρως μόνο σε περίπτωση που οι παραβάτες των κανόνων οδικής κυκλοφορίας που δεν είναι κάτοικοι αντιμετωπίσουν συνέπειες για τη συμπεριφορά τους υπό τις ίδιες συνθήκες που ισχύουν και για τους κατοίκους. Οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη από μόνα τους, δεδομένης της διασυνοριακής διάστασης των εν λόγω θεμάτων.

Είναι επίσης αναγκαίο να αναληφθεί περαιτέρω δράση σε επίπεδο ΕΕ για την άρση των περιττών και αδικαιολόγητων φραγμών στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων λόγω των μη ευνοϊκών διαδικασιών για την έκδοση και την ανανέωση των αδειών οδήγησης. Τα προβλήματα αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν σε επίπεδο ΕΕ, διότι έχουν επίσης διασυνοριακή διάσταση. Όσον αφορά τη συγκεκριμένη περίπτωση των φορητών αδειών οδήγησης, μπορούν να αναγνωριστούν αμοιβαία σε ολόκληρη την ΕΕ μόνον εάν οι λύσεις που χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη είναι εναρμονισμένες και διαλειτουργικές.

Χωρίς την παρέμβαση της ΕΕ, η συνεργασία για τις άδειες οδήγησης μεταξύ των κρατών μελών θα είχε συνεχιστεί μέσω διμερών ή πολυμερών συμφωνιών, οι οποίες, με τη σειρά τους, θα ενέτειναν την πολυπλοκότητα του συστήματος χορήγησης αδειών και θα επέφεραν υψηλότερη διοικητική επιβάρυνση για τους κατόχους αδειών και τις διοικητικές αρχές. Μπορεί επίσης να έχουν αντιμετωπίσει διοικητικά ζητήματα οι οδηγοί όταν ταξιδεύουν σε κράτη μέλη³⁷ που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βιέννης³⁸, για παράδειγμα η απαίτηση να κατέχουν διεθνή άδεια οδήγησης. Τέλος, κατά την αλλαγή κατοικίας στην ΕΕ, οι κάτοχοι αδειών οδήγησης της ΕΕ θα πρέπει να αποκτήσουν νέα άδεια οδήγησης που να έχει εκδοθεί από τη νέα χώρα διαμονής τους, είτε μέσω διοικητικής ανταλλαγής είτε υποβαλλόμενοι σε εξέταση οδήγησης όπως κάθε άλλος αιτών. Ελλείψει παρέμβασης της ΕΕ, η υπαγωγή των αλλοδαπών επαγγελματιών οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών της ΕΕ θα παραμείνει περιορισμένη λόγω των διοικητικών δυσκολιών οι αλλοδαποί οδηγοί να διατηρήσουν τα δικαιώματα οδήγησης. Η άρση του φραγμού αυτού θα μπορούσε να συμβάλει στην αντιμετώπιση του ζητήματος της έλλειψης οδηγών στην ΕΕ παράλληλα με άλλες ενέργειες, πέρα από το μέτρο αυτό, για παράδειγμα σε σχέση με τα επαγγελματικά

³⁷ Ισπανία, Μάλτα, Κύπρος και Ιρλανδία

³⁸ Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία που συνήφθη στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968

προσόντα των οδηγών, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και τις διαρθρωτικές προκλήσεις.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι απαραίτητη και αναλογική προς τον στόχο της διευκόλυνσης της ελεύθερης κυκλοφορίας μέσω εναρμονισμένων πρόσθετων κανόνων για τις άδειες οδήγησης, καθώς τα κράτη μέλη από μόνα τους δεν μπορούν να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη αναγνώριση του δικαιώματος οδήγησης που παρέχεται από άδεια οδήγησης την οποία έχει εκδώσει άλλο κράτος μέλος.

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων διασφάλισης βελτιωμένου επιπέδου οδικής ασφάλειας και διευκόλυνσης της ελεύθερης κυκλοφορίας, δεδομένου ότι οι επιλογές πολιτικής που υιοθετήθηκαν εξακολουθούν να παρέχουν επαρκές επίπεδο ευελιξίας για τα κράτη μέλη. Για τις φορητές άδειες οδήγησης προβλέπονται ελάχιστες μόνο απαιτήσεις εναρμόνισης, οι κανόνες για τις δοκιμαστικές περιόδους επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν πρόσθετους εθνικούς όρους ή περιορισμούς στους αρχάριους οδηγούς, ενώ οι κανόνες για την ανταλλαγή αδειών οδήγησης με τρίτες χώρες είναι αυστηρά οριοθετημένοι.

Απαιτείται, επομένως, διαφανής, αποτελεσματική και συντονισμένη προσέγγιση με ίση μεταχείριση των χρηστών του οδικού δικτύου της ΕΕ, ιδίως ως προϋπόθεση για την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης, και η προβλεπόμενη πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφής και συνεπής νομική διατύπωση, η καταλληλότερη νομική λύση είναι η πλήρης αναθεώρηση της οδηγίας.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

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

Το 2022 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε εκ των υστέρων αξιολόγηση³⁹ της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, σύμφωνα με τις αρχές της βελτίωσης της νομοθεσίας. Από την αξιολόγηση προέκυψε ότι η συνδυασμένη δράση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και των δύο προκατόχων της είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί το επίπεδο ασφάλειας για τους χρήστες του οδικού δικτύου εντός της Ένωσης και διευκόλυνε την ελεύθερη κυκλοφορία. Από την αξιολόγηση προέκυψε επίσης θετική επίδραση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης όσον αφορά τη μείωση της απάτης στον τομέα των αδειών οδήγησης και του τουρισμού για τις άδειες οδήγησης. Επέφερε μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης, ιδίως για τους κατόχους αδειών οδήγησης. Επιπλέον, προέκυψε ότι υπάρχει περιθώριο περαιτέρω βελτίωσης τόσο του επιπέδου

³⁹ SWD(2022) 17 final

ασφάλειας όσο και της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας ορισμένων κανονιστικών απαιτήσεων. Η αξιολόγηση αναγνώρισε ότι το σύστημα μεταφορών της ΕΕ αλλάζει με ταχύτατους ρυθμούς, λόγω του αντίκτυπου της ψηφιοποίησης, της αυξανόμενης έμφασης στους ενεργούς τρόπους στις αστικές μεταφορές, της εμφάνισης νέων μορφών κινητικότητας, των εξελίξεων σχετικά με τη συνδεσιμότητα και την αυτοματοποίηση και τον αυξανόμενο ρόλο της τεχνητής νοημοσύνης, καθώς και της υιοθέτησης οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να προσαρμοστεί, όχι μόνο για να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες ανάγκες, αλλά και για να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις.

Η αξιολόγηση κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι οι ψηφιακές λύσεις, συμπεριλαμβανομένων των φορητών αδειών οδήγησης και του RESPER, δεν έχουν διερευνηθεί επαρκώς. Διαπίστωσε επίσης ότι οι κανόνες για τις δεξιότητες και τις γνώσεις οδήγησης δεν αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις νέες τεχνολογικές λύσεις, όπως τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού, την ημιαυτόματη και αυτοματοποιημένη οδήγηση, τη χρήση προσομοιωτών, καθώς και την υιοθέτηση λύσεων μικροκινητικότητας και οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.

Επιπλέον, ορισμένες διατάξεις δεν είναι βέλτιστες όσον αφορά τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, όπως αυτές για τον καθορισμό της συνήθους κατοικίας, την αναγνώριση των αλλοδαπών αδειών οδήγησης και τις περιόδους ισχύος. Επιπλέον, η οδηγία δεν είναι πλήρως συμπληρωματική με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413⁴⁰ σχετικά με την επιβολή κυρώσεων για τέτοια αδικήματα. Η οδηγία χρήζει επίσης καλύτερης ευθυγράμμισης με τον γενικό κανονισμό για τη ασφάλεια⁴¹.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας, πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση και την εκτίμηση επιπτώσεων.

Κατά τη διάρκεια της εκ των υστέρων αξιολόγησης, στις 16 Οκτωβρίου 2020 πραγματοποιήθηκε εργαστήριο για τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να συγκεντρωθούν στοιχεία, να επιβεβαιωθούν τα διαπιστωθέντα ευρήματα, να ζητηθεί ανατροφοδότηση σχετικά με τα ευρήματα που ανέκυψαν και να συγκεντρωθούν απόψεις.

Διεξήχθη ανοιχτή δημόσια διαβούλευση από τις 28 Οκτωβρίου 2020 έως τις 20 Ιανουαρίου 2021, η οποία παρείχε τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό και στα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες.

Κατά την προπαρασκευαστική φάση της εκτίμησης επιπτώσεων, τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν σχόλια σχετικά με την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων (2ο τρίμηνο 2021). Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες στοχευμένες δραστηριότητες διαβούλευσης:

- Δύο κύκλοι συνεντεύξεων:

⁴⁰ EE L 68 της 13.3.2015, σ. 9. [EUR-Lex - 32015L0413 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴¹ EE L 325 της 16.12.2019, σ. 1–40 [EUR-Lex - 32019R2144 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- Διερευνητικές συνεντεύξεις κατά την αρχική φάση (1ο και 2ο τρίμηνο 2022)
 - Σε βάθος συνεντεύξεις για την κάλυψη των κενών πληροφοριών και την αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπτώσεων των μέτρων πολιτικής (2ο και 3ο τρίμηνο 2021).
- Δύο κύκλοι ερευνών:
- Έρευνα για την τεκμηρίωση της ανάλυσης προβλήματος (2ο τρίμηνο 2022).
 - Έρευνα για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων πολιτικής (2ο και 3ο τρίμηνο 2022).

Τέλος, πραγματοποιήθηκε νέα ανοικτή δημόσια διαβούλευση το 3ο τρίμηνο του 2022.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Κατά τη διάρκεια της εκτίμησης επιπτώσεων, πραγματοποιήθηκαν τρία εργαστήρια εμπειρογνομόνων:

- Εκπαίδευση, δοκιμές και κατηγορίες οχημάτων, 1ο τρίμηνο 2022.
- Έκδοση και αμοιβαία αναγνώριση αδειών οδήγησης, 2ο τρίμηνο 2022.
- Συνέπειες οδικών παραβάσεων και ιατρική κατάσταση, 2ο τρίμηνο 2022.

Το έργο των ίδιων των υπηρεσιών της Επιτροπής για την εκτίμηση επιπτώσεων συμπληρώθηκε από μια μελέτη εξωτερικής υποστήριξης που εκπονήθηκε από την ανεξάρτητη κοινοπραξία COWI, Ecorys και EMPI.

Κατά την προπαρασκευαστική φάση της εκ των υστέρων αξιολόγησης και εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή για τις άδειες οδήγησης που συστάθηκε βάσει του άρθρου 9 της ισχύουσας οδηγίας, η οποία αποτελείται κυρίως από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, ενημερωνόταν τακτικά και ζητήθηκε η γνώμη της.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για την άδεια οδήγησης συνοδεύεται από έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων⁴², σχέδιο της οποίας υποβλήθηκε στην επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου (EPE) στις 12 Οκτωβρίου 2022. Η EPE εξέδωσε θετική γνώμη στις 18 Νοεμβρίου 2022⁴³. Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων αναθεωρήθηκε σύμφωνα με τις συστάσεις της EPE. Εξετάστηκαν επίσης λεπτομερέστερα τεχνικά σχόλια της EPE. Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων περιλαμβάνει λεπτομερή περιγραφή των επιλογών πολιτικής, οι οποίες περιλαμβάνονται στην ενότητα 5, ενώ παρουσιάζεται ολοκληρωμένη ανάλυση των επιπτώσεων όλων των επιλογών στην ενότητα 6. Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν συνοψίζονται ως εξής:

⁴² SWD(2023) 128 final

⁴³ RSB/Rm/CDD — rsb (2022) 7907617

Επιλογή πολιτικής Α

Η επιλογή πολιτικής Α (ΕΠ-Α) περιλαμβάνει μέτρα πολιτικής που είναι κοινά και για τις τρεις επιλογές πολιτικής. Τα μέτρα στο πλαίσιο της ΕΠ-Α αποσκοπούν στην ευθυγράμμιση της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης με την τεχνολογική, επιστημονική και κοινωνική ανάπτυξη στην ΕΕ, εισάγοντας βελτιώσεις στις βασικές διατάξεις της και αντιμετωπίζοντας τις ανάγκες και τις ευκαιρίες της αγοράς.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, αυξάνει το εύρος των θεμάτων που υπόκεινται σε δοκιμές. Αναβαθμίζει επίσης τα τεχνικά μέσα (RESPER) που υποστηρίζουν τη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών στο πλαίσιο της καταπολέμησης της απάτης και της πλαστογραφίας. Προσαρμόζει τους κανόνες ώστε να λαμβάνεται υπόψη η αύξηση των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα στον στόλο της ΕΕ. Τέλος, επικαιροποιεί επίσης τα πρότυπα για τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης και καθιερώνει μια νέα ειδική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών που θα επιτρέπει την ευρύτερη διάδοση της γνώσης μεταξύ των αρχών.

Όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία, θεσπίζει την ίδια διοικητική ισχύ των αδειών οδήγησης για τις κατηγορίες Α και Β που θα εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη μέλη και διευκρινίζει τις περιπτώσεις όπου η ισχύς μπορεί να μειωθεί ή να παραταθεί. Καθιερώνει επίσης την αμοιβαία αναγνώριση των προαιρετικών ισοδυναμιών⁴⁴, διευκρινίζει ορισμένες πτυχές που σχετίζονται με την εφαρμογή της έννοιας της συνήθους κατοικίας και εισάγει πρόσθετες ισοδυναμίες. Τέλος, καθιερώνει τη φορητή άδεια οδήγησης της ΕΕ, καθώς και τη δυνατότητα επισήμανσης της υλικής άδειας οδήγησης με κωδικό QR.

Επιλογή πολιτικής Β

Η επιλογή πολιτικής Β (ΕΠ-Β) περιλαμβάνει αύξηση των παρεμβάσεων πολιτικής όσον αφορά την οδική ασφάλεια, καθώς και τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης ορισμένων κατηγοριών οδηγών.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, εκτός από τα μέτρα που περιλαμβάνονται στην ΕΠ-Α, θεσπίζει νέους κανόνες για την περίοδο κατάρτισης και τη δοκιμαστική περίοδο. Συμπληρώνει τους κανόνες για τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης με μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο της όρασης των αιτούντων και με υποχρεωτικό προσυμπτωματικό έλεγχο που βασίζεται σε αυτοαξιολόγηση. Θα εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τους γενικούς ιατρούς.

Όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία, εκτός από τα μέτρα που περιλαμβάνονται στην ΕΠ-Α, οι κανόνες έκδοσης απλοποιούνται, παρέχοντας στους υπηκόους της ΕΕ τη δυνατότητα να αποκτήσουν την πρώτη τους άδεια οδήγησης στη χώρα ιθαγένειας, όταν αντιμετωπίζουν εμπόδια σχετικά με τη γλώσσα της εξέτασης. Για να περιοριστεί η έλλειψη επαγγελματιών οδηγών, απλοποιούνται επίσης οι ισχύοντες κανόνες για τους οδηγούς λεωφορείων και φορτηγών και θεσπίζονται κανόνες για την ανταλλαγή αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες. Τέλος, για να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα κινητικότητας σε απομακρυσμένες περιοχές, τα κράτη μέλη θα μπορούν να επεκτείνουν τα δικαιώματα οδήγησης των κατόχων άδειας οδήγησης Β1, παρέχοντάς τους τη δυνατότητα να οδηγούν

⁴⁴ Για παράδειγμα, εάν ένα πρόσωπο είναι εξουσιοδοτημένο να οδηγεί μικρού κυβισμού μοτοσικλέτα με δίπλωμα κατηγορίας Β στη χώρα διαμονής του, θα μπορεί να κάνει το ίδιο σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος που έχει εφαρμόσει το ίδιο προαιρετική ισοδυναμία.

οχήματα μεγαλύτερης μάζας με μέγιστη ταχύτητα έως και 45 km/h, αλλά μόνο στην εθνική επικράτεια του οικείου κράτους μέλους.

Επιλογή πολιτικής Γ

Η επιλογή πολιτικής Γ (ΕΠ-Γ) περιλαμβάνει περαιτέρω αύξηση της εναρμόνισης και του πεδίου εφαρμογής σε σύγκριση με την ΕΠ-Β.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, εκτός από τα μέτρα που περιλαμβάνονται στην ΕΠ-Α και την ΕΠ-Β, οι κατηγορίες οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης τροποποιούνται ώστε 1) να περιλαμβάνουν νέα οχήματα μικροκινητικότητας μέγιστης ταχύτητας μεταξύ 25 και 45 km/h, 2) να επιτρέπουν την αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών αδειών που απαιτούνται για την οδήγηση γεωργικών οχημάτων και 3) να ευθυγραμμίζονται καλύτερα με τις ευκαιρίες και τις ανάγκες της αγοράς για λεωφορεία κατηγορίας D1. Οι κανόνες για τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης θα αυστηροποιηθούν.

Όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία, εκτός από τα μέτρα που περιλαμβάνονται στην ΕΠ-Α και την ΕΠ-Β, η αξιολόγηση της σωματικής και πνευματικής ικανότητας οδήγησης είναι αμοιβαία αναγνωρισμένη και οι πρώην κάτοχοι ξένων αδειών οδήγησης μπορούν να συνεχίσουν να οδηγούν όταν αλλάζουν κατοικία σε άλλο κράτος μέλος, υπό τον όρο ότι έχουν θετικό ιστορικό οδικής ασφάλειας τουλάχιστον πέντε ετών.

Αξιολόγηση των μέτρων και των επιλογών πολιτικής

Τα μέτρα στο πλαίσιο των διαφόρων επιλογών πολιτικής έχουν υποβληθεί σε ποσοτική και ποιοτική εκτίμηση των οικονομικών και κοινωνικών (σχετικών με την οδική ασφάλεια) ασφαλεία και των επιπτώσεων σχετικά με τα θεμελιώδη δικαιώματα. Για την εκτίμηση των επιπτώσεων επιλέχθηκε ο χρονικός ορίζοντας 2025-2050, σύμφωνα με τις προβλέψεις της βασικής επιλογής. Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, η ΕΠ-Α αναμένεται να μην είναι η βέλτιστη για την επίτευξη των αντίστοιχων στόχων της ΕΕ. Η ΕΠ-Β θα βελτιώσει περισσότερο την οδική ασφάλεια, ενώ η ΕΠ-Γ προχωρά ένα σημαντικό βήμα παραπέρα, αλλά η σχέση κόστους-ωφέλειας της ΕΠ-Γ αναμένεται να είναι κατώτερη από αυτή της ΕΠ-Β. Όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία και τις οικονομικές επιπτώσεις, η κύρια συμβολή αναμένεται να προέλθει από την καθιέρωση των ψηφιακών αδειών οδήγησης και την εναρμόνιση της διοικητικής ισχύος των οδηγών της ομάδας 1 στα 15 έτη (και τα δύο προβλέπονται ήδη στην ΕΠ-Α). Τα πρόσθετα μέτρα που θεσπίζονται στις ΕΠ-Β και ΕΠ-Γ θα επιλύσουν ζητήματα αποκλεισμού που επηρεάζουν ορισμένες συγκεκριμένες ομάδες οδηγών, αλλά θα έχουν σημαντικά μικρότερη επίδραση. Όσον αφορά τα θεμελιώδη δικαιώματα, οι επιπτώσεις θα παραμείνουν ελεγχόμενες από την αυστηρή εφαρμογή των κανόνων για την προστασία των δεδομένων, ιδίως στο RESPER.

Όλες οι επιλογές πολιτικής περιελάμβαναν πλήρως την αρχή του εξ' ορισμού ψηφιακού χαρακτήρα, με βάση την ανακοίνωση του 2030 για την ψηφιακή πυξίδα⁴⁵.

• Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου

Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί μέρος του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2022 στο παράρτημα II (πρωτοβουλίες REFIT), υπό τον τίτλο «Μια νέα ώθηση για την ευρωπαϊκή δημοκρατία»⁴⁶. Η πρωτοβουλία έχει μια σημαντική διάσταση REFIT όσον αφορά την

⁴⁵ COM (2021) 118 final [EUR-Lex - 52021DC0118 - EL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴⁶ COM (2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

απλούστευση και την ευθυγράμμιση των διαδικασιών που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη για τις άδειες οδήγησης.

Μια σημαντική επιβάρυνση κόστους που προκύπτει από την οδηγία 2006/126/EK είναι οι διαδικασίες έκδοσης και η παραγωγή της υλικής άδειας οδήγησης, λόγω του μεγάλου αριθμού των ενδιαφερόμενων κατοίκων της ΕΕ. Σημαντικό μέρος της απλούστευσης και της σχετικής μείωσης της επιβάρυνσης θα είναι η καθιέρωση της φορητής άδειας οδήγησης της ΕΕ. Συγκεκριμένα, θα είναι ευκολότερη η απόκτηση, η αντικατάσταση, η ανανέωση ή η ανταλλαγή άδειας οδήγησης, καθώς θα είναι δυνατή η διενέργεια ολόκληρης της διαδικασίας διαδικτυακά. Επιπλέον, η εναρμόνιση της διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης για οδηγούς οχημάτων των κατηγοριών A, A1, A2, AM, B, B1 και BE θα επέφερε επίσης μικρότερη αλληλεπίδραση με τις διοικητικές αρχές, λόγω της λιγότερο συχνής ανάγκης ανανέωσης την άδεια οδήγησης (ανά 15 έτη αντί για 10 έτη στα κράτη μέλη που εφαρμόζουν επί του παρόντος τον εν λόγω κανόνα).

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Οι κανόνες για τις άδειες οδήγησης είναι ευθυγραμμισμένοι με την ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία δεδομένων. Προτείνεται σαφέστερος ορισμός των περιπτώσεων όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί το RESPER, εξαλείφοντας τις υπάρχουσες νομικές ασάφειες που συνιστούν κίνδυνο για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των οδηγών. Η χρήση των χαρακτηριστικών που προβλέπονται στον κανονισμό eIDAS για την άδεια οδήγησης της ΕΕ, ιδίως της ηλεκτρονικής ταυτότητας για την εγγραφή και του πορτοφολιού της ΕΕ για την αποθήκευση και την ανταλλαγή δεδομένων, θα εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο ασφάλειας και απορρήτου των διακινούμενων πληροφοριών.

Η μετάβαση στην ψηφιακή άδεια οδήγησης της ΕΕ δεν αναμένεται να αποκλείσει ορισμένες κατηγορίες πληθυσμού. Πράγματι, από τη στιγμή που η ψηφιακή άδεια οδήγησης θα εκδίδεται εκ προεπιλογής, θα εξακολουθούν όλοι να έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν υλική άδεια οδήγησης κατ' επιλογήν.

Όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία, η αποσαφήνιση της έννοιας της συνήθους κατοικίας αναμένεται να λύσει το πρόβλημα του καθορισμού της αρχής έκδοσης αμέσως μετά τη μεταφορά της κατοικίας. Η απλούστευση των κανόνων για τη διοικητική ισχύ θα θέσει τους κατόχους αδειών οδήγησης της ΕΕ σε ισότιμη βάση, ανεξάρτητα από τη χώρα στην οποία υποβάλλουν αίτηση για άδεια ή παρατείνουν την ισχύ της άδειάς τους. Η αμοιβαία αναγνώριση των προαιρετικών ισοδυναμιών θα παράσχει στους κατόχους αδειών οδήγησης τη δυνατότητα να απολαμβάνουν τα δικαιώματα που παρέχονται με προαιρετική ισοδυναμία και σε άλλα κράτη μέλη που εφαρμόζουν τους ίδιους κανόνες.

Η προτεινόμενη οδηγία θα έχει επίσης θετικό αντίκτυπο στο δικαίωμα της μη εισαγωγής διακρίσεων· δεδομένου ότι θα παρέχει ευελιξία για την πρώτη έκδοση αδειών οδήγησης σε περίπτωση γλωσσικών περιορισμών, γεγονός που θα παρέχει στους αιτούντες τη δυνατότητα να επιλέξουν πού θα υποβληθούν στις εξετάσεις.

Η προτεινόμενη οδηγία θα διασφαλίσει τον σεβασμό των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία, σύμφωνα με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, στην οποία η ΕΕ και όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης αφορούν κυρίως τη δημιουργία μιας πλατφόρμας πληροφόρησης όπου οι αρχές θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης και την ανάπτυξη ενός (διαδικτυακού) προγράμματος κατάρτισης για γενικούς ιατρούς ύψους μεταξύ 0,7 και 1,1 εκατ. EUR.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Σε περίπτωση που εγκριθεί η πρόταση, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, ανακλήθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία, συμπεριλαμβάνοντας δεδομένα για την έκδοση και τη χρήση φορητών αδειών οδήγησης.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Για την πρόταση δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο.

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

Οι βασικές διατάξεις που μεταβάλλουν ουσιωδώς την οδηγία 2006/126/EK ή προσθέτουν νέα στοιχεία είναι οι ακόλουθες:

- Το άρθρο 1 ορίζει το αντικείμενο της οδηγίας και το πεδίο εφαρμογής της, προσδιορίζοντας τους τομείς για τους οποίους θεσπίζει κοινούς κανόνες.
- Το άρθρο 2 εισάγει ορισμούς προκειμένου να ληφθούν υπόψη νέες έννοιες που εισήχθησαν για λόγους νομικής σαφήνειας.
- Το άρθρο 3 εισάγει τους θεμελιώδεις κανόνες που ισχύουν για τις υλικές και φορητές άδειες οδήγησης, ιδίως όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώρισή τους. Οι λεπτομερείς απαιτήσεις καθορίζονται στο άρθρο 4 για τις υλικές άδειες οδήγησης και στο άρθρο 5 για τις φορητές άδειες οδήγησης.
- Τα άρθρα 6 και 7 αντικαθιστούν το προηγούμενο άρθρο 4 της οδηγίας 2006/126/EK που διαχωρίζει σε δύο επιμέρους άρθρα τους κανόνες που ισχύουν για 1) τις κατηγορίες αδειών και 2) τα κατώτατα όρια ηλικίας.
- Το άρθρο 8 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 5 της οδηγίας 2006/126/EK, το οποίο αποσαφηνίζει τη σχέση μεταξύ των κωδικών της Ένωσης και των πιθανών όρων και περιορισμών στο δικαίωμα οδήγησης.
- Το άρθρο 9 αντικαθιστά το πρώην άρθρο 6 της οδηγίας 2006/126/EK, με τις ακόλουθες αλλαγές:
 - ο την κατάργηση της απαίτησης κατοχής άδειας κατηγορίας C ή D για την απόκτηση άδειας κατηγορίας CE ή DE·

- την κατάργηση του προαιρετικού χαρακτήρα της προηγούμενης ισοδυναμίας που καθορίζεται στο σημείο γ) του προηγούμενου άρθρου 6 παράγραφος 4·
 - το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων της κατηγορίας D1E για κατόχους αδειών κατηγορίας D1 και C1E ή D1 και CE·
 - την καθιέρωση προαιρετικής ισοδυναμίας που επιτρέπει σε οδηγούς με άδεια κατηγορίας B1 να οδηγούν ορισμένα οχήματα· και
 - την αμοιβαία αναγνώριση προαιρετικών ισοδυναμιών.
- Το άρθρο 10 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 7 της οδηγίας 2006/126/EK, με τις ακόλουθες αλλαγές:
 - η 15ετής διοικητική ισχύς καθίσταται ο γενικός κανόνας για τις ομάδες της κατηγορίας A και B·
 - η Επιτροπή και τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν τη διοικητική ισχύ των αδειών οδήγησης σε εξαιρετικές περιπτώσεις·
 - η διοικητική ισχύς των αδειών οδήγησης μπορεί να μειωθεί ώστε να ευθυγραμμιστεί με τη διάρκεια των αδειών προσωρινής διαμονής·
 - η διοικητική ισχύς των αδειών οδήγησης μπορεί να μειωθεί με βάση την ηλικία του κατόχου μόνο από την ηλικία των 70 ετών.
 - Το άρθρο 11 αντιστοιχεί στις παραγράφους 1, 2, 3 και 5 του πρώην άρθρου 11 της οδηγίας 2006/126/EK.
 - Το άρθρο 12 θεσπίζει συγκεκριμένους νέους κανόνες για την ανταλλαγή αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τρίτη χώρα σε κατόχους με συνήθη κατοικία στην επικράτεια κράτους μέλους.
 - Το άρθρο 13 περιλαμβάνει το πρώην άρθρο 11 παράγραφος 4 της οδηγίας 2006/126/EK και θεσπίζει ορισμένους κανόνες σχετικά με τις συνέπειες του περιορισμού, της αναστολής, της ανάκλησης ή της ακύρωσης άδειας οδήγησης από κράτος μέλος.
 - Το άρθρο 14 θεσπίζει τη νέα αρχή της οδήγησης με συνοδό για οδηγούς ηλικίας 17 έως 18 ετών.
 - Το άρθρο 15 θεσπίζει δοκιμαστική περίοδο τουλάχιστον δύο ετών, κατά τη διάρκεια της οποίας οι αρχάριοι οδηγοί υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες σχετικά με την οδήγηση υπό την επίρεια αλκοόλ και σε ενδεχόμενες πρόσθετες εθνικές προϋποθέσεις.
 - Το άρθρο 16 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 10 της οδηγίας 2006/126/EK.
 - Το άρθρο 17 περιλαμβάνει το πρώην άρθρο 12 της οδηγίας 2006/126/EK. Θεσπίζει επίσης ορισμένες παρεκκλίσεις όταν ο κάτοχος άδειας οδήγησης δεν είναι σε θέση να αποδείξει την εγκατάσταση της συνήθους κατοικίας ή, στην περίπτωση της πρώτης

έκδοσης άδειας οδήγησης για την κατηγορία Β, όταν οι πολίτες της ΕΕ δεν κατέχουν τη γλώσσα του κράτους μέλους διαμονής τους.

- Το άρθρο 18 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 13 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες που δημοσιεύει η Επιτροπή σχετικά με τυποποιημένα υποδείγματα αδειών εκτός ΕΕ.
- Το άρθρο 19 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 15 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, διευκρινίζοντας ιδίως τις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη θα πρέπει να αλληλοβοηθούνται.
- Το άρθρο 20 βασίζεται στο άρθρο 14 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και επιτρέπει τη συλλογή πληροφοριών σύμφωνα με τους κανόνες για τη βελτίωση της νομοθεσίας.
- Το άρθρο 21 περιέχει τυπική διάταξη που επιτρέπει την έγκριση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων από την Επιτροπή σύμφωνα με ορισμένες διατάξεις της οδηγίας.
- Το άρθρο 22 αντιστοιχεί στο πρώην άρθρο 9 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, για τη σύσταση της επιτροπής για την άδεια οδήγησης, και επικαιροποιείται με παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή⁴⁷, επιτρέποντας την έκδοση εκτελεστικών πράξεων εφόσον απαιτείται.
- Το άρθρο 23 προσθέτει ένα στοιχείο γ) στο άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, προκειμένου να επιτρέπεται η οδήγηση με συνοδό για οδηγούς με άδεια οδήγησης κατηγορίας C που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 17 ετών.
- Το άρθρο 24 τροποποιεί το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁸.
- Το άρθρο 25 περιέχει διάταξη σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την κοινή πολιτική δήλωση της 28ης Σεπτεμβρίου 2011 των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα⁴⁹.
- Το άρθρο 26 περιέχει τυπική διάταξη που ορίζει τους όρους κατάργησης της οδηγίας 2006/126/ΕΚ.
- Το άρθρο 27 περιέχει τυπική διάταξη που ορίζει την έναρξη ισχύος της οδηγίας.
- Το άρθρο 28 περιέχει τυπική διάταξη που ορίζει ότι η οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.
- Το παράρτημα I αντιστοιχεί στο πρώην παράρτημα I της οδηγίας 2006/126/ΕΚ. Ενημερώθηκε λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις που θεσπίζει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2012, για τον καθορισμό τεχνικών

⁴⁷ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

⁴⁸ ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1.

⁴⁹ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

απαιτήσεων όσον αφορά άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν υπόστρωμα αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή)⁵⁰ (μέρος Β), τις τεχνικές προδιαγραφές για τις φορητές άδειες οδήγησης (μέρος Γ) και την εισαγωγή νέων κωδικών της Ένωσης, οι οποίοι πλέον εξατομικεύονται στο μέρος Ε.

- Το παράρτημα II αντιστοιχεί στο πρώην παράρτημα II της οδηγίας 2006/126/EK. Επικαιροποιήθηκε για να ληφθεί υπόψη
 - η ανάγκη οι νέοι υποψήφιοι οδηγοί να υποβάλλονται σε τεστ αντίληψης κινδύνου από τον οδηγό·
 - η απαίτηση αξιολόγησης της γνώσης των παραγόντων κινδύνου που σχετίζονται με τα μέσα μικροκινητικότητας, την ασφάλεια των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα, τις δεξιότητες που σχετίζονται με τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης και άλλες πτυχές αυτοματισμού ενός οχήματος·
 - η χαλάρωση των απαιτήσεων για τους οδηγούς που υποβλήθηκαν σε εξέταση οδήγησης με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων όταν υποβάλλουν αίτηση για άρση του σχετικού περιορισμού στην άδεια οδήγησης.
- Το παράρτημα III αντιστοιχεί στο πρώην παράρτημα III της οδηγίας 2006/126/EK. Επικαιροποιήθηκε με
 - την καθιέρωση υποχρεωτικού ελέγχου μέσω αυτοαξιολόγησης για τους οδηγούς της ομάδας 1·
 - τη χαλάρωση της συχνότητας των εξετάσεων που απαιτούνται όταν ο οδηγός αντιμετωπίζει ένα πρόβλημα υγείας που σχετίζεται με σακχαρώδη διαβήτη.
- Τα παραρτήματα IV, V και VI αναπαράγουν εκείνα της οδηγίας 2006/126/EK χωρίς ουσιαστικές αλλαγές.
- Το παράρτημα VIII περιέχει τις τυπικές πληροφορίες σχετικά με την κατάργηση και τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

⁵⁰

EE L 120 της 5.5.2012, σ. 1
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής

(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 παράγραφος 1,

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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι κανόνες σχετικά με την άδεια οδήγησης αποτελούν απαραίτητο στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, συμβάλλουν στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων που εγκαθίστανται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που χορήγησε την άδεια. Λόγω της σημασίας των ατομικών μέσων μεταφοράς, η κατοχή άδειας οδήγησης που αναγνωρίζεται νόμιμα από το κράτος υποδοχής προωθεί και διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Ομοίως, οποιαδήποτε παράνομη απόκτηση τέτοιου εγγράφου ή του δικαιώματος οδήγησης, ή απώλεια νομίμως αποκτηθείσας άδειας οδήγησης λόγω παράνομης συμπεριφοράς, επηρεάζει όχι μόνο το κράτος μέλος στο οποίο

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

διαπράχθηκαν οι εν λόγω παραβιάσεις, αλλά και την οδική ασφάλεια στο σύνολο της Ένωσης.

- (2) Το υφιστάμενο πλαίσιο θα πρέπει να επικαιροποιηθεί, ώστε να είναι κατάλληλο για τη νέα εποχή, βιώσιμο, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνο και ανθεκτικό. Θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη μείωσης των εκπομπών από τις μεταφορές, την ψηφιοποίηση, τις δημογραφικές τάσεις και τις τεχνολογικές εξελίξεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Είναι σημαντικό να απλοποιηθούν και να ψηφιοποιηθούν οι διοικητικές διαδικασίες, προκειμένου να αρθούν οι εναπομείναντες φραγμοί, όπως οι διοικητικές επιβαρύνσεις, στην ελεύθερη κυκλοφορία των οδηγών που διαμένουν σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό που εκδίδει την άδεια. Ένα εναρμονισμένο πρότυπο ενωσιακό πλαίσιο για την άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τις υλικές όσο και τις φορητές άδειες οδήγησης και να προβλέπει την αμοιβαία αναγνώρισή τους, εφόσον έχουν εκδοθεί δεόντως σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- (3) Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθιέρωσε το πρώτο «κοινοτικό υπόδειγμα» υλικής άδειας οδήγησης στις 4 Δεκεμβρίου 1980. Οι κανόνες που σχετίζονται με ένα τέτοιο κοινοτικό υπόδειγμα έχουν καταστεί έκτοτε ο ακρογωνιαίος λίθος των πλέον προηγμένων δομών αδειοδότησης στον κόσμο, καλύπτοντας περισσότερους από 250 εκατομμύρια οδηγούς. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να βασίζεται στη συσσωρευμένη πείρα και πρακτική και να θεσπίσει εναρμονισμένους κανόνες για τα ενωσιακά πρότυπα για τις υλικές άδειες οδήγησης. Οι υλικές άδειες οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ένωσης θα πρέπει, ειδικότερα, να προβλέπουν μέτρα υψηλού επιπέδου προστασίας έναντι της πλαστογράφησης και τη δυνατότητα ενσωμάτωσης μικροεπεξεργαστών και κωδικών QR.
- (4) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας συμμορφώνεται με το πλαίσιο προστασίας δεδομένων της Ένωσης, ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³.
- (5) Η παρούσα οδηγία θεσπίζει νομική βάση για την αποθήκευση ενός υποχρεωτικού συνόλου προσωπικών δεδομένων στις υλικές άδειες οδήγησης και στους μικροεπεξεργαστές ή στους κωδικούς QR και στις φορητές άδειες οδήγησης, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση και σε συμμόρφωση με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και, κατά περίπτωση, το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να περιορίζονται σε ό,τι είναι απαραίτητο για την απόδειξη του δικαιώματος ενός προσώπου να οδηγεί, την ταυτοποίηση του προσώπου αυτού και την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης και της ταυτότητας του προσώπου. Η παρούσα οδηγία προβλέπει επίσης πρόσθετες διασφαλίσεις για την κατοχύρωση της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αποκαλύπτονται κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

³ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

- (6) Προκειμένου να εξασφαλιστούν νομική σαφήνεια και απρόσκοπτη μετάβαση μεταξύ της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες οδήγησης⁴, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποθηκεύουν πρόσθετα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε μικροεπεξεργαστή, εάν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία που συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679. Ωστόσο, η παρούσα οδηγία δεν χρησιμεύει ως νομική βάση για τη συμπερίληψη τέτοιων πρόσθετων δεδομένων.
- (7) Αντιθέτως, ο κωδικός QR που θεσπίζεται από την παρούσα οδηγία, ο οποίος επιτρέπει την επαλήθευση της γνησιότητας των πληροφοριών που εκτυπώνονται στην υλική άδεια οδήγησης δεν θα πρέπει να επιτρέπει την αποθήκευση περισσότερων πληροφοριών από αυτές που αναφέρονται στην υλική άδεια οδήγησης.
- (8) Η παρούσα οδηγία δεν παρέχει νομική βάση για τη δημιουργία ή τη διατήρηση βάσεων δεδομένων σε εθνικό επίπεδο για την αποθήκευση βιομετρικών δεδομένων στα κράτη μέλη, ζήτημα που εμπίπτει στο εθνικό δίκαιο το οποίο πρέπει να συμμορφώνεται με το δίκαιο της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων. Επιπλέον, η παρούσα οδηγία δεν παρέχει νομική βάση για τη δημιουργία ή τη διατήρηση κεντρικής βάσης βιομετρικών δεδομένων σε επίπεδο Ένωσης.
- (9) Απαιτούνται περαιτέρω δεσμεύσεις για να επιταχυνθεί η καταπολέμηση της πλαστογραφίας και της απάτης όσον αφορά τις άδειες οδήγησης. Ως εκ τούτου, είναι επιθυμητό να μεταφερθεί η ημερομηνία που είχε οριστεί αρχικά από την οδηγία 2006/126/EK, ώστε όλες οι υλικές άδειες οδήγησης που εκδίδονται ή βρίσκονται σε κυκλοφορία να πληρούν όλες τις απαιτήσεις που ορίζονται στο δίκαιο της Ένωσης.
- (10) Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι μία από τις προτεραιότητες της Ένωσης. Στην περίπτωση των οδικών μεταφορών, θα συμβάλει στην άρση των εναπομεινάντων διοικητικών φραγμών, όπως αυτοί που σχετίζονται με τη διάρκεια της έκδοσης υλικών αδειών οδήγησης, στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Θα πρέπει, επομένως, να θεσπιστεί χωριστό ενωσιακό πρότυπο για τις φορητές άδειες οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ένωσης. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο ψηφιακός μετασχηματισμός, οι φορητές άδειες οδήγησης θα πρέπει να εκδίδονται εξ ορισμού από τις [ημερομηνία έκδοσης + 4 έτη], με την επιφύλαξη του δικαιώματος του αιτούντος να αποκτήσει είτε την υλική είτε και τις δύο ταυτόχρονα.
- (11) Η φορητή άδεια οδήγησης θα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που αναγράφονται στις υλικές άδειες οδήγησης, αλλά και πληροφορίες που επιτρέπουν την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων και έναν δείκτη μίας χρήσης. Ωστόσο, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι ακόμη και σε τέτοιες περιπτώσεις, ο όγκος των προσωπικών δεδομένων που διατίθενται περιορίζεται σε αυτά που θα αναφέρονταν στην υλική άδεια οδήγησης και σε αυτά που είναι απολύτως απαραίτητα για την επαλήθευση της γνησιότητας των δεδομένων αυτών. Τα πρόσθετα αυτά δεδομένα θα πρέπει να είναι διαφορετικά, ιδίως εάν το άτομο κατέχει περισσότερες της μίας φορητές άδειες οδήγησης, γεγονός το οποίο επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι αυτές έχουν εκδοθεί από το ίδιο κράτος μέλος.

⁴ 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).

- (12) Η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα καθορίζει το όραμα της ΕΕ να βελτιώσει σημαντικά τη βιωσιμότητα της κινητικότητας και των μεταφορών. Οι εκπομπές από τον τομέα των οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τους ατμοσφαιρικούς ρύπους, τον θόρυβο και τα μικροπλαστικά από τη φθορά των ελαστικών και του δρόμου. Ο τρόπος οδήγησης επηρεάζει τις εκπομπές αυτές, με πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Ως εκ τούτου, η εκπαίδευση στην οδήγηση θα πρέπει να παρέχει στους οδηγούς τα εφόδια για να μειώσουν τον αντίκτυπό τους στις εκπομπές, καθώς και να τους προετοιμάσει να οδηγούν οχήματα μηδενικών εκπομπών.
- (13) Προκειμένου οι πολίτες και οι κάτοικοι να έχουν τη δυνατότητα να απολαμβάνουν άμεσα τα οφέλη της εσωτερικής αγοράς χωρίς να επιβαρύνονται με περιττή πρόσθετη διοικητική επιβάρυνση, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ προβλέπει πρόσβαση σε επιγραμμικές διαδικασίες σχετιζόμενες με τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών χρηστών. Οι πληροφορίες που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία καλύπτονται ήδη στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724. Το παράρτημα ΙΙ του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διασφαλίζεται ότι κάθε αιτών επωφελείται από πλήρως επιγραμμικές διαδικασίες.
- (14) Οι άδειες οδήγησης θα πρέπει να κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τους τύπους οχημάτων στα οποία παρέχουν το δικαίωμα οδήγησης. Αυτό θα πρέπει να γίνεται με σαφή και συνεκτικό τρόπο και με πλήρη σεβασμό προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σχετικών οχημάτων και των δεξιοτήτων που απαιτούνται για την οδήγησή τους.
- (15) Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία της 13ης Δεκεμβρίου 2006, στην οποία η ΕΕ είναι συμβαλλόμενο μέρος από τις 21 Ιανουαρίου 2011, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διατάξεις για να διευκολυνθεί η οδήγηση οχημάτων από τα άτομα με αναπηρία. Ως εκ τούτου, με προηγούμενη συμφωνία της Επιτροπής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν από την εφαρμογή του άρθρου 6 ορισμένους ειδικούς τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων.
- (16) Θα πρέπει να καθοριστούν σε ενωσιακό επίπεδο τα κατώτατα όρια ηλικίας των αιτούντων για τις διάφορες κατηγορίες αδειών οδήγησης. Ωστόσο, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να ορίσουν υψηλότερο όριο ηλικίας για την οδήγηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, προκειμένου να προωθηθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να ορίζουν χαμηλότερα όρια ηλικίας, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εθνικές συνθήκες. Ειδικότερα, θα πρέπει να επιτρέπονται η οδήγηση οχημάτων που σχετίζονται με την πυροσβεστική υπηρεσία και τη διατήρηση της δημόσιας τάξης ή πιλοτικά έργα που σχετίζονται με νέες τεχνολογίες οχημάτων.
- (17) Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα σύστημα κλιμάκωσης, δηλαδή η θέσπιση του δικαιώματος για άδεια οδήγησης κατηγορίας Β ως προϋπόθεση προκειμένου ο αιτών να είναι επιλέξιμος για να κατέχει ορισμένες άλλες κατηγορίες και θα πρέπει να

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1).

ορίζουν ισοδυναμίες μεταξύ των κατηγοριών. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι εν μέρει δεσμευτικό για όλα τα κράτη μέλη, αλλά θα πρέπει επίσης να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να το εφαρμόζουν μεταξύ τους εντός της επικράτειάς τους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να καθιερώνουν ορισμένες ισοδυναμίες που περιορίζονται μόνο στην επικράτειά τους.

- (18) Για λόγους οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο να καθοριστούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση άδειας οδήγησης. Θα πρέπει να εναρμονιστούν τα πρότυπα που αφορούν τις εξετάσεις οδήγησης και τη χορήγηση αδειών οδήγησης. Προς τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να προσδιοριστούν οι γνώσεις, οι δεξιότητες και η συμπεριφορά που αφορούν την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Θα πρέπει επίσης οι εξετάσεις οδήγησης να βασίζονται σε αυτές τις έννοιες και να προβλεφθούν τα ελάχιστα πρότυπα σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων.
- (19) Η απόδειξη της τήρησης των ελάχιστων προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης για τους οδηγούς οχήματος που προορίζεται για μεταφορά επιβατών ή αγαθών θα πρέπει να παρέχεται κατά τη στιγμή της έκδοσης της άδειας οδήγησης και περιοδικά στη συνέχεια. Ο περιοδικός αυτός έλεγχος σύμφωνα με εθνικούς κανόνες συμμόρφωσης με ελάχιστες απαιτήσεις θα συντελούσε στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, στην αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και στο να ληφθεί περισσότερο υπόψη η ευθύνη των οδηγών αυτών των οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν ιατρικές εξετάσεις προκειμένου να διασφαλίζουν την τήρηση ελάχιστων προτύπων σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων. Για λόγους διαφάνειας, οι εξετάσεις αυτές θα πρέπει να συμπίπτουν με την ανανέωση των αδειών οδήγησης.
- (20) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαία δικαιώματα στο σύνολο της Ένωσης, λαμβανομένων υπόψη και των κριτηρίων οδικής ασφάλειας, οι άδειες οδήγησης των κατηγοριών AM, A1, A2, A, B1 και B θα πρέπει να έχουν διοικητική ισχύ 15 ετών, ενώ οι κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E έχουν διοικητική ισχύ πέντε ετών. Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να ορίζουν μικρότερη περίοδο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία.
- (21) Προκειμένου να επιτραπεί στα κράτη μέλη και, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις στην Ένωση στο σύνολό της, να αντιδρούν σε κρίσεις που καθιστούν αδύνατο για τις εθνικές αρχές να ανανεώσουν άδειες οδήγησης η ισχύς των οποίων διαφορετικά θα έληγε, θα πρέπει να καταστεί δυνατή η παράταση της διοικητικής ισχύος τέτοιων αδειών οδήγησης για τη διάρκεια που είναι απολύτως αναγκαία.
- (22) Η αρχή «ένας κάτοχος - μία άδεια» θα πρέπει να εμποδίζει οποιοδήποτε άτομο να κατέχει περισσότερες από μία υλικές άδειες οδήγησης. Ωστόσο, η αρχή θα πρέπει επίσης να επεκταθεί ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές ιδιαιτερότητες των φορητών αδειών οδήγησης.
- (23) Για λόγους που αφορούν την οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τις εθνικές τους διατάξεις όσον αφορά την ανάκληση, αναστολή, ανανέωση και ακύρωση της άδειας οδήγησης, σε κάθε κάτοχο άδειας οδήγησης με συνήθη κατοικία στην επικράτειά τους.

- (24) Οι οδηγοί που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος στο οποίο κατοικούν έπειτα από ανταλλαγή με άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να οδηγούν στο σύνολο της Ένωσης όπως εάν είχαν αποκτήσει αρχικά την άδεια εντός της Ένωσης. Μια τέτοια ανταλλαγή θα μπορούσε να έχει ποικίλες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων.
- (25) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτείται να εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες καθορίζονται τρίτες χώρες που διασφαλίζουν συγκρίσιμο επίπεδο οδικής ασφάλειας με αυτό της Ένωσης και παρέχεται σε κατόχους αδειών εκδιδόμενων από τις εν λόγω χώρες η δυνατότητα να ανταλλάσσουν τις άδειες οδήγησής τους με παρόμοιους όρους όπως εάν είχαν εκδοθεί από κράτος μέλος. Οι εν λόγω όροι θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και σαφώς καθορισμένοι για όλες τις σχετικές κατηγορίες αδειών οδήγησης.
- (26) Όσον αφορά τις άδειες οδήγησης που εκδίδονται από τρίτες χώρες που δεν εμπίπτουν σε τέτοια απόφαση της Επιτροπής ή για τις οποίες η απόφαση αυτή δεν επιτρέπει ούτε απαγορεύει ρητά την ανταλλαγή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να τις ανταλλάσσουν σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες τους, εφόσον ότι χρησιμοποιούν τον σχετικό ενωσιακό κωδικό στην άδεια που ανταλλάσσεται. Σε περίπτωση που ο κάτοχος τέτοιας άδειας αλλάξει τόπο διαμονής σε νέο κράτος μέλος, το τελευταίο δεν θα πρέπει να υποχρεούται να εφαρμόσει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης στην εν λόγω άδεια.
- (27) Ο «τουρισμός για άδεια οδήγησης», δηλαδή η πρακτική της αλλαγής τόπου διαμονής με σκοπό την απόκτηση νέας άδειας οδήγησης, προκειμένου να παρακαμφθούν οι συνέπειες της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που έχει επιβληθεί σε άλλο κράτος μέλος, αποτελεί ευρέως διαδεδομένο φαινόμενο, το οποίο έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Οι οδηγοί δεν θα πρέπει να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που τους επιβάλλονται για ανάκτηση του δικαιώματος οδήγησης ή της άδειας οδήγησης, αλλάζοντας τον τόπο διαμονής τους. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οποιαδήποτε συμπεριφορά από την πλευρά των πολιτών θα πρέπει να οδηγεί σε επ' αόριστον απαγόρευση οδήγησης μόνο εφόσον δικαιολογείται δεόντως, και ότι μια τέτοια απόφαση θα πρέπει να ισχύει μόνο στην επικράτεια του κράτους μέλους που την εξέδωσε.
- (28) Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα σύστημα οδήγησης με συνοδό σε επίπεδο Ένωσης για ορισμένες κατηγορίες αδειών οδήγησης, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια. Οι κανόνες ενός τέτοιου συστήματος θα πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα στους αιτούντες να αποκτήσουν άδειες οδήγησης στις σχετικές κατηγορίες πριν συμπληρώσουν το απαιτούμενο κατώτατο όριο ηλικίας. Η χρήση, ωστόσο, των εν λόγω αδειών οδήγησης τελεί υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει συνοδεία έμπειρου οδηγού. Σε τέτοιες περιπτώσεις, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη, για λόγους οδικής ασφάλειας, να ορίζουν αυστηρότερους όρους και κανόνες στην επικράτειά τους σχετικά με τις άδειες οδήγησης που έχουν εκδώσει.
- (29) Το σύστημα οδήγησης με συνοδό θα πρέπει, με την επιφύλαξη του γενικού στόχου του για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, να καταστήσει το επάγγελμα του οδηγού φορτηγού πιο προσβάσιμο και ελκυστικό στις νεότερες γενιές, προκειμένου να διευρύνουν τις επαγγελματικές τους δυνατότητες και να συμβάλει στην αντιμετώπιση

της έλλειψης οδηγών στην Ένωση. Θα πρέπει, συνεπώς, να καλύπτει τις άδειες οδήγησης κατηγορίας C και τις προαπαιτούμενες άδειες κατηγορίας B.

- (30) Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί που απέκτησαν πρόσφατα άδεια οδήγησης σε μια δεδομένη κατηγορία δεν θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια λόγω της απειρίας τους. Για τους αρχάριους αυτούς οδηγούς θα πρέπει να θεσπιστεί δοκιμαστική περίοδος δύο ετών, κατά τη διάρκεια της οποίας θα πρέπει να υπόκεινται σε αυστηρότερους κανόνες και αυστηρότερες κυρώσεις σε ολόκληρη την Ένωση όταν τους παραβιάζουν, λόγω επήρειας αλκοόλ. Οι κυρώσεις για μια τέτοια συμπεριφορά θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και αμερόληπτες και η αυστηρότητά τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη στον μέγιστο δυνατό βαθμό τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους της Ένωσης για μείωση στο ήμισυ και σχεδόν εξάλειψη των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Όσον αφορά τυχόν άλλους περιορισμούς για αρχάριους οδηγούς, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ελεύθερα πρόσθετους κανόνες στην επικράτειά τους.
- (31) Ενδείκνυται ο καθορισμός των ελάχιστων προτύπων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του εξεταστή και των απαιτήσεων κατάρτισης των εξεταστών προκειμένου να βελτιωθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των εξεταστών, εξασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την αντικειμενικότερη αξιολόγηση των αιτούντων άδεια οδήγησης και επιτυγχάνοντας μεγαλύτερη εναρμόνιση των εξετάσεων οδήγησης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση και την προσαρμογή των ελάχιστων αυτών προτύπων σε οποιοδήποτε τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις στον εν λόγω τομέα, όπου κρίνεται απαραίτητο.
- (32) Η έννοια της συνήθους κατοικίας θα πρέπει να οριστεί κατά τρόπο που να επιτρέπει την επίλυση ζητημάτων που προκύπτουν όταν δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί η συνήθης κατοικία βάσει επαγγελματικών ή οικογενειακών δεσμών. Είναι επίσης απαραίτητο να προβλεφθεί η δυνατότητα των αιτούντων να υποβληθούν σε θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις στο κράτος μέλος της ιθαγένειάς τους, στις περιπτώσεις που το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας τους δεν παρέχει τη δυνατότητα να υποβληθούν στις εν λόγω εξετάσεις στην επίσημη γλώσσα του πρώτου. Θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τους διπλωμάτες και την οικογένειά τους, όταν στο πλαίσιο της αποστολής τους οφείλουν να διαμείνουν στο εξωτερικό για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- (33) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνδράμουν το ένα το άλλο στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Όπου είναι δυνατόν, θα πρέπει να χρησιμοποιούν το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ για την παροχή της εν λόγω συνδρομής. Το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ, το οποίο είναι γνωστό ως «RESPER», είναι ένας κόμβος, αφενός, για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την έκδοση αδειών οδήγησης και, αφετέρου, για τη διευκόλυνση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (34) Το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ στοχεύει στη διασφάλιση της αναγνώρισης εγγράφων και κεκτημένων δικαιωμάτων που προέρχονται από κράτη μέλη, στην καταπολέμηση της απάτης σχετικά με έγγραφα, στην αποφυγή της έκδοσης πολλαπλών αδειών και στη διευκόλυνση της επιβολής της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Θα πρέπει, ειδικότερα, να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επαληθεύουν συστηματικά ότι οι λόγοι που οδήγησαν σε τυχόν περιορισμούς,

αναστολές, ανακλήσεις ή ακυρώσεις άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης, έχουν εξαλειφθεί. Η χρήση του RESPER για την εφαρμογή άλλων πράξεων της Ένωσης θα πρέπει να επιτρέπεται μόνο εφόσον οι εν λόγω χρήσεις προβλέπονται ρητά από την παρούσα οδηγία.

- (35) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκπόνηση ουσιαστικών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει πληροφορίες σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, ανακλήθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων για την έκδοση και χρήση φορητών αδειών οδήγησης.
- (36) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, και ειδικότερα προκειμένου να προσαρμοστούν τα παραρτήματά της σε οποιεσδήποτε τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά την τροποποίηση των μερών Α, Β και Δ του παραρτήματος Ι που διέπει τις προδιαγραφές των υλικών αδειών οδήγησης· την τροποποίηση του μέρους Γ του παραρτήματος Ι που καθορίζει τις προδιαγραφές για τις φορητές άδειες οδήγησης· την τροποποίηση του μέρους Ε του παραρτήματος Ι που διέπει τους κανόνες σχετικά με τους εφαρμοστέους εθνικούς και ενωσιακούς κωδικούς· την τροποποίηση των παραρτημάτων ΙΙ, ΙΙΙ, V και VI που καθορίζουν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με την έκδοση, την ισχύ και την ανανέωση των αδειών οδήγησης· και την τροποποίηση του παραρτήματος ΙV για τον καθορισμό των ελάχιστων προτύπων για τους εξεταστές. Η εν λόγω εξουσιοδότηση θα πρέπει να χορηγείται για περίοδο πέντε ετών, δεδομένου του γεγονότος ότι πραγματοποιούνται συχνά τεχνικές, επιχειρησιακές και επιστημονικές εξελίξεις στα θέματα που διέπονται από τα παραρτήματα αυτά. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁶. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (37) Στο πλαίσιο της σταδιακής ψηφιοποίησης, του αυτοματισμού, των ολοένα και αυστηρότερων απαιτήσεων μείωσης των εκπομπών των οδικών μεταφορών, καθώς και της συνεχούς τεχνολογικής προόδου των μηχανοκίνητων οχημάτων, είναι απαραίτητο όλοι οι οδηγοί να διατηρούν επίκαιρες τις γνώσεις τους σε θέματα οδικής ασφάλειας και βιωσιμότητας. Η προώθηση της δια βίου εκπαίδευσης μπορεί να είναι καθοριστικής σημασίας για να συμβαδίζουν οι δεξιότητες των έμπειρων οδηγών με την οδική ασφάλεια, τις νέες τεχνολογίες και την οικολογική οδήγηση, η οποία βελτιώνει την αποδοτική χρήση των καυσίμων και μειώνει τις εκπομπές και τη διαχείριση της ταχύτητας.

⁶ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (38) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών διαλειτουργικότητας και των μέτρων ασφαλείας που ισχύουν για τους κωδικούς QR που εισάγονται στις υλικές άδειες οδήγησης· τις διατάξεις σχετικά με τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και τις δοκιμές των φορητών αδειών οδήγησης· την παράταση της περιόδου διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης στο σύνολο της Ένωσης σε περίπτωση κρίσης· το περιεχόμενο της αυτοαξιολόγησης για τη σωματική και πνευματική ικανότητα που θα διεξάγεται για τους οδηγούς της ομάδας 1· τους όρους ανταλλαγής αδειών οδήγησης από τρίτες χώρες με άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από κράτη μέλη χωρίς να καταγράφεται το γεγονός της ανταλλαγής στην άδεια οδήγησης· καθώς και τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των εθνικών συστημάτων που είναι συνδεδεμένα με το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ και την προστασία των προσωπικών δεδομένων που ανταλλάσσονται στο εν λόγω πλαίσιο. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷.
- (39) Για λόγους συνοχής, η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸, η οποία αφορά ορισμένα θέματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, και ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 θα πρέπει να τροποποιηθούν.
- (40) Η οδηγία 126/2006/ΕΚ και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής⁹ θα πρέπει να καταργηθούν.
- (41) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, καθώς οι κανόνες που διέπουν την έκδοση, ανανέωση, αντικατάσταση και ανταλλαγή αδειών οδήγησης θα συνεπάγονταν τόσο διαφορετικές απαιτήσεις, ώστε δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί το επίπεδο οδικής ασφαλείας και ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών που προβλέπουν οι εναρμονισμένοι κανόνες, οι στόχοι αυτοί είναι καλύτερο να επιτευχθούν σε επίπεδο Ένωσης μέσω της θέσπισης ελάχιστων απαιτήσεων. Επομένως, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (42) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, ο οποίος και γνωμοδότησε στις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ].

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών (ΕΕ L 330 της 23.12.2022, σ. 46).

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2012, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων όσον αφορά άδειες οδήγησης που περιλαμβάνουν υπόστρωμα αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή) (ΕΕ L 120 της 5.5.2012, σ. 1).

- (43) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα¹⁰, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας που μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων μεταφοράς. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει κοινούς κανόνες σχετικά με:
 - α) τα υποδείγματα, τα πρότυπα και τις κατηγορίες αδειών οδήγησης·
 - β) την έκδοση, την ισχύ, την ανανέωση και την αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης·
 - γ) ορισμένες πτυχές της ανταλλαγής, της αντικατάστασης, της ανάκλησης, του περιορισμού, της αναστολής και της ακύρωσης αδειών οδήγησης·
 - δ) ορισμένες πτυχές που ισχύουν για τους αρχάριους οδηγούς.
2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε τροχοφόρα ή ερπυστριοφόρα μηχανοκίνητα οχήματα με δύο τουλάχιστον άξονες, η βασική λειτουργία των οποίων στηρίζεται ουσιαστικά στην ελκτική τους δύναμη, και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για την έλξη, ώθηση, μεταφορά ή ενεργοποίηση ορισμένων εργαλείων, μηχανημάτων ή ρυμουλκούμενων που χρησιμοποιούνται στις γεωργικές ή δασικές εργασίες και η χρήση των οποίων για την οδική μεταφορά προσώπων ή αγαθών ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών, είναι δευτερεύουσα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «άδεια οδήγησης»: ηλεκτρονικό ή υλικό έγγραφο που πιστοποιεί το δικαίωμα οδήγησης μηχανοκίνητων οχημάτων και αναφέρει τις συνθήκες υπό τις οποίες ο κάτοχος επιτρέπεται να οδηγεί·

¹⁰ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

- (2) «υλική άδεια οδήγησης»: άδεια οδήγησης στην υλική της μορφή, που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 4·
- (3) «φορητή άδεια οδήγησης»: άδεια οδήγησης στην ψηφιακή της μορφή, που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5·
- (4) «μηχανοκίνητο όχημα»: κάθε αυτοπροωθούμενο όχημα το οποίο κυκλοφορεί σε δρόμους με το δικό του σύστημα μετάδοσης ισχύος, εκτός από τα οχήματα που κινούνται πάνω σε τροχιές·
- (5) «δίκυκλο όχημα»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹·
- (6) «τρίκυκλο όχημα»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- (7) «ελαφρύ τετράκυκλο»: όχημα όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- (8) «μοτοσυκλέτα»: δίτροχο όχημα με ή χωρίς καλάθι, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία γ) και δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- (9) «μηχανοκίνητο τρίκυκλο»: όχημα με τρεις συμμετρικά διατεταγμένους τροχούς, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013,
- (10) «αυτοκίνητο όχημα»: κάθε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως για την οδική μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων ή για την έλξη, επί οδού, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή αγαθών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ), δηλαδή τα οχήματα τα οποία συνδέονται με γραμμή μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος και δεν κυκλοφορούν σε τροχιά.
- (11) «βαρύ τετράκυκλο»: οχήματα όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- (12) «έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης»: κάθε απόφαση που οδηγεί σε ανάκληση, ακύρωση, περιορισμό ή αναστολή της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος και η οποία δεν υπόκειται πλέον σε δικαίωμα προσφυγής. Το μέτρο μπορεί να συνιστά είτε κύρια, δευτερεύουσα ή συμπληρωματική ποινή ή μέτρο ασφαλείας.

Άρθρο 3

Τυποποιημένες προδιαγραφές της Ένωσης για τις άδειες οδήγησης και την αμοιβαία αναγνώριση

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές τους άδειες οδήγησης εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και συμμορφώνονται με τις πρότυπες προδιαγραφές της Ένωσης και άλλα κριτήρια σύμφωνα με:
 - α) το άρθρο 4 για τις υλικές άδειες οδήγησης·
 - β) το άρθρο 5 για τις φορητές άδειες οδήγησης.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υλικές και οι φορητές άδειες οδήγησης που εκδίδονται για το ίδιο άτομο είναι πλήρως ισοδύναμες μεταξύ τους και αναφέρουν το ίδιο ακριβώς σύνολο δικαιωμάτων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων το εν λόγω άτομο επιτρέπεται να οδηγεί.
3. Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν, ως προϋπόθεση, την κατοχή υλικής ή φορητής άδειας οδήγησης από τον αιτούντα κατά την έκδοση, αντικατάσταση, ανανέωση ή ανταλλαγή άδειας οδήγησης σε άλλο μορφότυπο.
4. Έως τις [ημερομηνία έκδοσης + 4 έτη], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ως προεπιλογή εκδίδονται μόνο φορητές άδειες οδήγησης. Έως την ημερομηνία αυτή, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εκδώσουν φορητές άδειες οδήγησης.
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, κατόπιν αιτήματος του αιτούντος, τα κράτη μέλη παρέχουν τη δυνατότητα έκδοσης υλικής άδειας οδήγησης αντί φορητής άδειας οδήγησης ή μαζί με αυτή.
6. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις άδειες οδήγησης που εκδίδουν.
7. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 6, τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία μόνο τις φορητές άδειες οδήγησης που εκδόθηκαν μετά την [ημερομηνία έκδοσης + 3 έτη] σύμφωνα με το άρθρο 5. Οι φορητές άδειες οδήγησης που εκδόθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή αλλά πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 5 αναγνωρίζονται αμοιβαία μετά την ημερομηνία αυτή.

Άρθρο 4

Υλικές άδειες οδήγησης

1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν υλικές άδειες οδήγησης βάσει των ενωσιακών τυποποιημένων προδιαγραφών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Α1.
2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποφεύγεται ο κίνδυνος πλαστογράφησης των αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των υποδειγμάτων αδειών οδήγησης που εκδίδονται πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Η υλική άδεια οδήγησης προστατεύεται έναντι πλαστογράφησης μέσω των ενωσιακών τυποποιημένων προδιαγραφών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Α2. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

3. Όταν ο κάτοχος έγκυρης υλικής άδειας οδήγησης χωρίς διάρκεια διοικητικής ισχύος έχει τη συνήθη κατοικία του σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την εν λόγω άδεια οδήγησης, το κράτος μέλος υποδοχής δύναται, δύο έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο κάτοχος απέκτησε συνήθη κατοικία στην επικράτειά του, να εφαρμόζει τη διάρκεια διοικητικής ισχύος κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 10 παράγραφος 2, ανανεώνοντας την άδεια οδήγησης.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, έως τις 19 Ιανουαρίου 2030, όλες οι εκδιδόμενες ή υπό κυκλοφορία υλικές άδειες οδήγησης πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
5. Τα κράτη μέλη δύναται να αποφασίσουν να ενσωματώσουν ένα μέσο αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστή) στην υλική άδεια οδήγησης. Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να ενσωματώσει μικροεπεξεργαστή στην υλική άδεια οδήγησης, δύναται, εφόσον το προβλέπει η εθνική του νομοθεσία που διέπει τις άδειες οδήγησης, να αποφασίσει επίσης να αποθηκεύσει στον μικροεπεξεργαστή δεδομένα επιπλέον όσων προβλέπονται στο παράρτημα Ι μέρος Δ.

Όταν τα κράτη μέλη προβλέπουν τον μικροεπεξεργαστή ως μέρος της υλικής άδειας οδήγησης, εφαρμόζουν τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Β. Τα κράτη μέλη δύναται να θεσπίσουν πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε περίπτωση απόφασης για τη συμπερίληψη μικροεπεξεργαστή στις υλικές άδειες οδήγησης τους ή για οποιαδήποτε αλλαγή σχετικά με μια τέτοια απόφαση, εντός τριών μηνών από την έκδοσή της. Τα κράτη μέλη που έχουν ήδη ενσωματώσει μικροεπεξεργαστή στις οικείες υλικές άδειες οδήγησης ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

6. Όταν ο μικροεπεξεργαστής δεν προβλέπεται ως μέρος της υλικής άδειας οδήγησης, τα κράτη μέλη δύναται επίσης να αποφασίσουν να τυπώσουν, στον χώρο που προορίζεται για τον σκοπό αυτόν, έναν κωδικό QR στις φυσικές άδειες οδήγησης που εκδίδουν. Ο κωδικός QR επιτρέπει την επαλήθευση της γνησιότητας των πληροφοριών που αναφέρονται στην υλική άδεια οδήγησης.
7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση των πληροφοριών που αναφέρονται στην υλική άδεια οδήγησης δεν διατηρούνται από τον ελεγκτή και ότι η αρχή έκδοσης της άδειας οδήγησης δεν ενημερώνεται για τη διαδικασία επαλήθευσης.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας και τα μέτρα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες που πρέπει να τηρούνται από τους κωδικούς QR που είναι τυπωμένοι σε υλικές άδειες οδήγησης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε μέτρο που αποσκοπεί στην εισαγωγή κωδικού QR στις άδειες οδήγησης ή για οποιαδήποτε αλλαγή του μέτρου αυτού, εντός τριών μηνών από την έγκρισή του.

8. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 21, για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρη Α, Β και Δ, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 5

Φορητές άδειες οδήγησης

1. Τα κράτη μέλη εκδίδουν φορητές άδειες οδήγησης βάσει των ενωσιακών τυποποιημένων προδιαγραφών που καθορίζονται στο παράρτημα I μέρος Γ.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ηλεκτρονικές εφαρμογές που έχουν δημιουργηθεί για φορητές άδειες οδήγησης, ώστε να είναι δυνατή η επαλήθευση της ύπαρξης των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου της άδειας οδήγησης, είναι διαθέσιμες δωρεάν σε άτομα με συνήθη κατοικία στην επικράτειά τους ή σε άτομα που δικαιούνται άλλως να κατέχουν φορητές άδειες οδήγησης εκδοθείσες από αυτά.

Οι εφαρμογές αυτές βασίζονται στα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας που εκδίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².

3. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν και επικαιροποιούν τακτικά τον κατάλογο των διαθέσιμων ηλεκτρονικών εφαρμογών που δημιουργούνται και τηρούνται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ηλεκτρονικές εφαρμογές δεν περιέχουν ή, σε περίπτωση εφαρμογής δείκτη, δεν καθιστούν διαθέσιμα περισσότερα δεδομένα από αυτά που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος Δ.

4. Τα κράτη μέλη καθιστούν διαθέσιμα και ενημερώνουν τακτικά το ένα το άλλο σχετικά με τις πληροφορίες που απαιτούνται για την πρόσβαση στα εθνικά συστήματα που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος Γ, τα οποία χρησιμοποιούνται για την επαλήθευση των φορητών αδειών οδήγησης.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητα για την επαλήθευση των δικαιωμάτων οδήγησης του κατόχου της φορητής άδειας οδήγησης δεν διατηρούνται από τον ελεγκτή και ότι η αρχή έκδοσης της άδειας οδήγησης επεξεργάζεται τις πληροφορίες που λαμβάνει μέσω της κοινοποίησης μόνο για σκοπούς απόκρισης στο αίτημα επαλήθευσης.

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον κατάλογο των σχετικών εθνικών συστημάτων που είναι εξουσιοδοτημένα να εκδίδουν δεδομένα και δείκτες για φορητές άδειες οδήγησης. Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμο στο κοινό, μέσω ασφαλούς διαύλου, τον κατάλογο των εν λόγω εθνικών συστημάτων των κρατών

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73).

μελών, σε ηλεκτρονικά υπογεγραμμένη ή σφραγισμένη μορφή κατάλληλη για αυτοματοποιημένη επεξεργασία.

6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 21, για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρους Γ, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.
7. Έως τις [ημερομηνία έκδοσης + 18 μήνες], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και τις δοκιμές των φορητών αδειών οδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών επαλήθευσης και της διασύνδεσης με εθνικά συστήματα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.

Άρθρο 6

Κατηγορίες άδειας

1. Η άδεια οδήγησης επιτρέπει την οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων των ακόλουθων κατηγοριών:
 - α) μοτοποδήλατα:
κατηγορία AM:
 - δίκυκλα οχήματα ή τρίτροχα οχήματα με μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής όχι μεγαλύτερη από 45 km/h (εξαιρουμένων εκείνων με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα κατώτερη ή ίση με 25 km/h)·
 - ελαφριά τετράτροχα οχήματα·
 - β) μοτοσικλέτες και μηχανοκίνητα τρίκυκλα:
 - i) κατηγορία A1:
 - μοτοσικλέτες μέγιστου κυλινδρισμού κινητήρα 125 κυβικά εκατοστά, μέγιστης ισχύος 11 kW και με λόγο ισχύος/βάρους μικρότερο από 0,1 kw/kg·
 - μηχανοκίνητα τρίκυκλα των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15kW·
 - ii) κατηγορία A2:
 - μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW και με μέγιστο λόγο ισχύος/βάρους 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από όχημα με ισχύ μεγαλύτερη από 70 kW·
 - iii) κατηγορία A:
 - μοτοσικλέτες·
 - μηχανοκίνητα τρίκυκλα, η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15kW·
 - γ) αυτοκίνητα οχήματα:

i) κατηγορία B1:

- βαριά τετράκυκλα.

Η κατηγορία B1 είναι προαιρετική· στα κράτη μέλη που δεν καθιερώνουν αυτήν την κατηγορία άδειας οδήγησης, απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας B για την οδήγηση των εν λόγω οχημάτων·

Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να αποφασίσουν να εισαγάγουν την κατηγορία αυτή αποκλειστικά για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) και υπό τους όρους που προβλέπονται στην εν λόγω παράγραφο. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να το πράξει, σημειώνει το γεγονός αυτό στην άδεια οδήγησης χρησιμοποιώντας τον ενωσιακό κωδικό 60.03.

ii) κατηγορία B:

- αυτοκίνητα οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg, σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού.
- Τα αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, τα αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας μεγαλύτερη των 750 kg, υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού αυτού δεν υπερβαίνει τα 4 250 kg. Εάν ο συνδυασμός αυτός υπερβαίνει τα 3 500 kg, τα κράτη μέλη απαιτούν, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος V, η οδήγησή του να γίνεται μόνο μετά:

- την ολοκλήρωση σχετικής εκπαίδευσης, ή
- από επιτυχή εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς.

Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να απαιτούν τόσο την εν λόγω εκπαίδευση όσο και την επιτυχή εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς.

Τα κράτη μέλη αναγράφουν στην άδεια οδήγησης το δικαίωμα οδήγησης του εν λόγω συνδυασμού, μέσω του κατάλληλου ενωσιακού κωδικού που καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος E.

iii) κατηγορία BE:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμός οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, όταν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg·

iv) κατηγορία C1:

- αυτοκίνητα οχήματα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg, αλλά δεν υπερβαίνει τα 7 500 kg, και τα οποία είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού.
- Τα αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg.

v) κατηγορία C1E:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg, υπό τον όρο ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg.
- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας B και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg, υπό τον όρον ότι η επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg.

vi) κατηγορία C:

- αυτοκίνητα οχήματα πλην εκείνων των κατηγοριών D1 ή D, η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3 500 kg και τα οποία είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως οκτώ επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού.
- Τα αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg.

vii) κατηγορία CE:

- με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα το οποίο της κατηγορίας C και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg.

viii) κατηγορία D1:

- αυτοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά έως 16 επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m.
- τα αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας αυτής μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 kg.

- ix) κατηγορία D1E:
 - με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D1 και από ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 kg.
- x) κατηγορία D:
 - αυτοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά άνω των οκτώ επιβατών επιπροσθέτως του οδηγού· αυτοκίνητα οχήματα των οποίων η οδήγηση επιτρέπεται με άδεια κατηγορίας D μπορούν να έλκουν ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 750 kg·
- xi) κατηγορία DE:
 - με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου για τα συγκεκριμένα οχήματα, συνδυασμοί οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D και από ρυμουλκούμενο του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 kg.

2. Κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας της Επιτροπής, η οποία αξιολογεί την επίπτωση του προτεινόμενου μέτρου στην οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου ορισμένους συγκεκριμένους τύπους μηχανοκίνητων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών οχημάτων για άτομα με αναπηρία.

Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας τύπους οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις και την πολιτική προστασία, ή που τελούν υπό τον έλεγχό τους. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Άρθρο 7

Κατώτατα όρια ηλικίας

1. Το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης είναι το ακόλουθο:
- α) 16 έτη για τις κατηγορίες AM, A1 και B1·
 - β) 18 έτη για τις κατηγορίες A2, B, BE, C1 και C1E·
 - γ) Όσον αφορά την κατηγορία A:
 - i) 20 έτη για τις μοτοσικλέτες. Ωστόσο, η οδήγηση μοτοσικλετών αυτής της κατηγορίας προϋποθέτει διετή τουλάχιστον πείρα μοτοσικλετών με άδεια τύπου A2. Η απαίτηση διετούς πείρας επιτρέπεται να μην εφαρμόζεται, εάν ο υποψήφιος είναι τουλάχιστον 24 ετών·
 - ii) 21 έτη για τα μηχανοκίνητα τρίκυκλα που υπερβαίνουν τα 15 kW·
 - δ) 21 έτη για τις κατηγορίες C, CE, D1 και D1E·

- ε) 24 έτη για τις κατηγορίες D και DE.
2. Τα κράτη μέλη δύνανται να αυξάνουν ή να μειώνουν το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης:
- α) για την κατηγορία AM, το εν λόγω όριο μπορεί να μειωθεί ως τα 14 έτη ή να αυξηθεί ως τα 18 έτη,
 - β) για την κατηγορία B1, μπορεί να αυξηθεί ως τα 18 έτη,
 - γ) για την κατηγορία A1 μπορεί να αυξηθεί ως τα 18 έτη, εφόσον πληρούνται και οι δύο ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) υπάρχει διαφορά δύο ετών μεταξύ του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία A1 και του κατώτατου ορίου ηλικίας για την κατηγορία A2·
 - ii) υπάρχει απαίτηση τουλάχιστον 2 ετών πείρας σε μοτοσικλέτες της κατηγορίας A2 πριν χορηγηθεί πρόσβαση στην οδήγηση μοτοσικλετών της κατηγορίας A, σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο γ) σημείο i)·
 - δ) για τις κατηγορίες B και BE, το κατώτατο όριο ηλικίας μπορεί να μειωθεί ως τα 17 έτη.
3. Τα κράτη μέλη δύνανται να μειώνουν το κατώτατο όριο ηλικίας για την κατηγορία C στα 18 έτη και για την κατηγορία D στα 21 έτη, όσον αφορά:
- α) οχήματα που χρησιμοποιούνται από την πυροσβεστική υπηρεσία και οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη διατήρηση της δημόσιας τάξης·
 - β) οχήματα που υποβάλλονται σε οδικές δοκιμές για λόγους επισκευής ή συντήρησης.
4. Οι άδειες οδήγησης που χορηγούνται σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 ισχύουν μόνο στην επικράτεια του εκδίδοντος κράτους μέλους μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στην παράγραφο 1.
- Τα κράτη μέλη δύνανται να αναγνωρίζουν στην επικράτειά τους την ισχύ των αδειών οδήγησης που χορηγούνται σε οδηγούς ηλικίας μικρότερης των κατώτατων ορίων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχεία δ) και ε) του παρόντος άρθρου, όταν ο υποψήφιος είναι κάτοχος πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης ορίζεται ως εξής:
- α) για τις κατηγορίες C και CE, τα κατώτατα όρια ηλικίας που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·
 - β) για τις κατηγορίες D1 και D1E, το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) δεύτερο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας·

- γ) για τις κατηγορίες D και DE, τα κατώτατα όρια ηλικίας που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) πρώτο εδάφιο, στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) πρώτο εδάφιο και στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας.

Εάν, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο i) δεύτερο εδάφιο ή το άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α) σημείο ii) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, κράτος μέλος επιτρέπει την οδήγηση στην επικράτειά του από μικρότερη ηλικία, η άδεια οδήγησης ισχύει μόνο στην επικράτεια του εκδίδοντος κράτους μέλους, μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας συμπληρώσει το σχετικό κατώτατο όριο ηλικίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου και είναι κάτοχος πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας.

Άρθρο 8

Προϋποθέσεις και περιορισμοί

1. Τα κράτη μέλη επισημαίνουν τις άδειες οδήγησης που χορηγούν σε άτομα τα οποία υπόκεινται σε μία ή περισσότερες προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται να οδηγούν. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους αντίστοιχους ενωσιακούς κωδικούς που προβλέπονται στο παράρτημα I μέρος E. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν εθνικούς κωδικούς για προϋποθέσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα I μέρος E.

Εάν, λόγω σωματικής ανικανότητας, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο για ορισμένους τύπους οχημάτων ή για οχήματα προσαρμοσμένα προς αντιστάθμιση των εν λόγω ανικανοτήτων, η εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 διενεργείται σε τέτοιο όχημα.

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 21, για την τροποποίηση του παραρτήματος I μέρος E, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 9

Κλιμάκωση και ισοδυναμίες μεταξύ κατηγοριών

1. Οι άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE εκδίδονται μόνο σε οδηγούς που έχουν ήδη δικαίωμα να οδηγούν οχήματα κατηγορίας B.
2. Η ισχύς της άδειας οδήγησης ορίζεται ως εξής:
 - α) οι άδειες που εκδίδονται για τις κατηγορίες C1E, CE, D1E ή DE ισχύουν για τους συνδυασμούς οχημάτων της κατηγορίας BE·
 - β) οι άδειες που εκδίδονται για την κατηγορία CE ισχύουν για την κατηγορία DE, εάν οι κάτοχοί τους δικαιούνται να οδηγούν οχήματα της κατηγορίας D·

- γ) οι άδειες που εκδίδονται για την κατηγορία C1E ή CE ισχύουν για την κατηγορία D1E, εάν οι κάτοχοί τους δικαιούνται να οδηγούν οχήματα της κατηγορίας D1·
 - δ) οι άδειες που εκδίδονται για τις κατηγορίες CE και DE ισχύουν για τους συνδυασμούς οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E αντίστοιχα·
 - ε) οι άδειες που εκδίδονται για οποιαδήποτε κατηγορία ισχύουν για οχήματα της κατηγορίας AM. Ωστόσο, για άδειες οδήγησης που εκδίδονται στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται να περιορίζει τις ισοδυναμίες της κατηγορίας AM στις κατηγορίες A1, A2 και A, στην περίπτωση που το εν λόγω κράτος μέλος επιβάλλει ως όρο για την απόκτηση της κατηγορίας AM πρακτική εξέταση·
 - στ) οι άδειες που εκδίδονται για την κατηγορία A2 ισχύουν και για την κατηγορία A1·
 - ζ) οι άδειες που εκδίδονται για τις κατηγορίες A, B, C ή D ισχύουν για τις κατηγορίες A1, A2, B1, C1 ή D1 αντίστοιχα·
 - η) δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε για την κατηγορία B, ισχύει για την οδήγηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου¹³ με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3 500 kg αλλά όχι άνω των 4 250 kg χωρίς ρυμουλκούμενο.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εγκρίνουν, για την οδήγηση στην επικράτειά τους, τις ακόλουθες ισοτιμίες:
- α) μηχανοκίνητα τρίκυκλα με άδεια κατηγορίας B, για μηχανοκίνητα τρίκυκλα με ισχύ άνω των 15 kW, υπό τον όρον ότι ο κάτοχος της άδειας κατηγορίας B είναι τουλάχιστον 21 ετών·
 - β) μοτοσικλέτες κατηγορίας A1 με άδεια κατηγορίας B.

Οι ισοδυναμίες που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο αναγνωρίζονται αμοιβαία από τα κράτη μέλη που τις χορήγησαν.

Τα κράτη μέλη δεν αναφέρουν στην άδεια οδήγησης ότι ο κάτοχος δικαιούται να οδηγεί τα οχήματα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, παρά μόνο μέσω των σχετικών ενωσιακών κωδικών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι μέρος Ε.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με τις ισοδυναμίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο οι οποίες χορηγούνται στην επικράτειά τους, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κωδικών που ενδέχεται να έχουν χρησιμοποιηθεί πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Η

¹³ Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

Επιτροπή καθιστά τις εν λόγω πληροφορίες διαθέσιμες στα κράτη μέλη για να διευκολύνει την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να επιτρέπουν στην επικράτειά τους την οδήγηση των ακόλουθων κατηγοριών οχημάτων:

α) οχήματα κατηγορίας D1 μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας 3 500 kg, εξαιρουμένου οποιουδήποτε ειδικού εξοπλισμού που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών με αναπηρία, από οδηγούς ηλικίας άνω των 21 ετών, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης που έχει χορηγηθεί για την κατηγορία B, τουλάχιστον δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση της εν λόγω άδειας οδήγησης και υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται από μη εμπορικούς φορείς για κοινωνικούς σκοπούς και ότι ο οδηγός παρέχει τις υπηρεσίες του εθελοντικά·

β) οχήματα μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 3 500 kg από οδηγούς ηλικίας άνω των 21 ετών, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης που έχει χορηγηθεί για την κατηγορία B, τουλάχιστον δύο έτη μετά την πρώτη έκδοση της εν λόγω άδειας οδήγησης, εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) τα εν λόγω οχήματα προορίζονται να χρησιμοποιηθούν, όταν είναι σταθερά, μόνο ως χώρος διδασκαλίας ή αναψυχής·

ii) χρησιμοποιούνται από μη εμπορικούς φορείς για κοινωνικούς σκοπούς·

iii) έχουν διαρρυθμιστεί με τρόπο ώστε να μην μπορούν να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά περισσότερων των εννέα ατόμων ή για τη μεταφορά αγαθών άλλων από τα απολύτως αναγκαία για την εξυπηρέτηση του σκοπού τους·

γ) οχήματα της κατηγορίας B με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα 2 500 kg και μέγιστη ταχύτητα περιοριζόμενη φυσικά στα 45 km/h από οδηγούς ηλικίας κάτω των 21 ετών που είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης η οποία έχει χορηγηθεί για την κατηγορία B1.

Τα κράτη μέλη δεν αναφέρουν στην άδεια οδήγησης ότι ο κάτοχος δικαιούται να οδηγεί τα οχήματα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β), παρά μόνο μέσω σχετικών εθνικών κωδικών.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τυχόν αδειοδοτήσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

Άρθρο 10

Χορήγηση, ισχύς και ανανέωση

1. Άδειες οδήγησης εκδίδονται μόνο σε αιτούντες που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) έχουν επιτύχει σε εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς και θεωρητική εξέταση και πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραρτημάτων II και III·
- β) όσον αφορά την κατηγορία AM, έχουν επιτύχει μόνο σε θεωρητική εξέταση· Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τους αιτούντες να έχουν επιτύχει σε εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς και σε ιατρική εξέταση για την κατηγορία αυτή.

Για τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα της κατηγορίας αυτής, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν ειδική εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς. Για τη διαφοροποίηση οχημάτων της κατηγορίας AM, στην άδεια οδήγησης μπορεί να εισάγεται εθνικός κωδικός·

- γ) όσον αφορά την κατηγορία A2 ή την κατηγορία A, και υπό την προϋπόθεση ότι έχουν αποκτήσει τουλάχιστον διετή πείρα σε μοτοσυκλέτα της κατηγορίας A1 ή της κατηγορίας A2 αντίστοιχα, είτε:
 - i) έχουν επιτύχει σε εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς μόνον, ή
 - ii) έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση σύμφωνα με το παράρτημα VI·
- δ) έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση ή έχουν επιτύχει σε εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς ή έχουν ολοκληρώσει εκπαίδευση και έχουν επιτύχει σε εξέταση δεξιοτήτων και συμπεριφοράς σύμφωνα με το παράρτημα V όσον αφορά την κατηγορία B για την οδήγηση συνδυασμού οχημάτων όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 σημείο γ) στοιχείο ii), τρίτο εδάφιο·
- ε) έχουν τη συνήθη κατοικία τους στην επικράτεια του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια οδήγησης ή μπορούν να αποδείξουν ότι σπουδάζουν εκεί επί διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών.

2. Η διάρκεια της διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη έχει ως εξής:

- α) 15 έτη για τις κατηγορίες AM, A1, A2, A, B, B1 και BE·
- β) πέντε έτη για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E.

Η ανανέωση μιας άδειας οδήγησης μπορεί να αποτελεί αφετηρία για νέα περίοδο διοικητικής ισχύος άλλης κατηγορίας ή άλλων κατηγοριών τις οποίες δικαιούται να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

Η ύπαρξη μικροεπεξεργαστή ή κωδικού QR δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 5 και 6, αντιστοίχως, δεν αποτελεί προϋπόθεση για την ισχύ της άδειας οδήγησης. Η απώλεια, η αδυναμία ανάγνωσης ή οποιαδήποτε άλλη βλάβη του μικροεπεξεργαστή ή κωδικού QR δεν επηρεάζουν την ισχύ της άδειας οδήγησης.

Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν την περίοδο διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που εκδίδονται σε αρχάριους οδηγούς κατά την έννοια του άρθρου 15

παράγραφος 1, για οποιαδήποτε κατηγορία, προκειμένου να εφαρμόσουν ειδικά μέτρα στους οδηγούς αυτούς, με σκοπό τη βελτίωση της οδικής τους ασφάλειας.

Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος επιμέρους αδειών οδήγησης για οποιαδήποτε κατηγορία στην περίπτωση που κρίνεται αναγκαία η συχνότερη διεξαγωγή ιατρικών ελέγχων ή η λήψη άλλων ειδικών μέτρων, όπως οι περιορισμοί για τους παραβάτες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Τα κράτη μέλη μειώνουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο σε πέντε έτη ή λιγότερο για άδειες οδήγησης κατόχων που διαμένουν στην επικράτειά τους και έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 70 ετών, ώστε να διεξάγουν συχνότερους ιατρικούς ελέγχους ή να λαμβάνουν άλλα ειδικά μέτρα, όπως η επανεκπαίδευση. Αυτή η μειωμένη διάρκεια διοικητικής ισχύος εφαρμόζεται μόνον κατά την ανανέωση της άδειας οδήγησης.

Τα κράτη μέλη δύνανται να μειώνουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος που ορίζεται στην παρούσα παράγραφο για τις άδειες οδήγησης ατόμων στα οποία έχει χορηγηθεί προσωρινή άδεια διαμονής ή τα οποία απολαμβάνουν προσωρινή προστασία ή επαρκή προστασία βάσει του εθνικού δικαίου στην επικράτειά τους. Για τον σκοπό αυτόν, η μειωμένη αυτή διάρκεια διοικητικής ισχύος είναι ίση ή μικρότερη από τη διοικητική ισχύ της προσωρινής άδειας διαμονής ή της προσωρινής προστασίας ή της επαρκούς προστασίας.

3. Η ανανέωση της άδειας οδήγησης όταν λήξει η διοικητική ισχύς τους υπόκειται και σε αμότερες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) τη συνεχή συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης που ορίζονται στο παράρτημα III·
- β) τη συνήθη κατοικία στην επικράτεια του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια ή αποδεικτικά στοιχεία ότι ο αιτών σπουδάζει εκεί επί διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών, τη στιγμή που υποβάλλει την αίτησή του.

4. Σε περίπτωση κρίσης, τα κράτη μέλη δύνανται να παρατείνουν τη διάρκεια διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που διαφορετικά θα έληγαν, για μέγιστη περίοδο έξι μηνών. Η παράταση επιτρέπεται να ανανεώνεται, εάν η κρίση συνεχίζεται.

Οποιαδήποτε τέτοια παράταση αιτιολογείται δεόντως και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τα στοιχεία αυτά στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν την ισχύ των αδειών οδήγησης των οποίων η διάρκεια διοικητικής ισχύος έχει παραταθεί δυνάμει της παρούσας παραγράφου.

Σε περίπτωση κρίσης που επηρεάζει περισσότερο του ενός κράτη μέλη, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, ώστε να παρατείνει τη διάρκεια διοικητικής ισχύος όλων ή ορισμένων κατηγοριών αδειών οδήγησης που διαφορετικά θα έληγαν. Η παράταση αυτή δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους έξι μήνες και επιτρέπεται να ανανεώνεται, εάν η κρίση συνεχίζεται. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 3.

Όταν ένα κράτος μέλος δεν επηρεάζεται και δεν είναι πιθανό να επηρεαστεί από δυσκολίες που κατέστησαν ανέφικτη την ανανέωση αδειών οδήγησης λόγω της κρίσης που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο ή έχει λάβει τα κατάλληλα εθνικά μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων των κρίσεων, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται να αποφασίσει να μην εφαρμόσει την παράταση που προβλέπεται από την εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο, αφού πρώτα ενημερώσει την Επιτροπή. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη και δημοσιεύει ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως κρίση νοείται ένα εξαιρετικό, απροσδόκητο και ξαφνικό, φυσικό ή ανθρωπογενές γεγονός έκτακτης φύσης και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και αυτό επίσης εμποδίζει ή μειώνει σημαντικά τη δυνατότητα των κατόχων αδειών οδήγησης ή των αρμόδιων εθνικών αρχών να προβούν στις απαραίτητες διαδικασίες για την ανανέωσή τους.

5. Με την επιφύλαξη της εθνικής ποινικής και αστυνομικής νομοθεσίας, τα κράτη μέλη δύναται να εφαρμόζουν για την έκδοση αδειών οδήγησης εθνικές διατάξεις που αφορούν προϋποθέσεις διαφορετικές από αυτές που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.
6. Κατά την έκδοση ή την ανανέωση αδειών οδήγησης των κατηγοριών AM, A, A1, A2, B, B1 και BE, τα κράτη μέλη δύναται να απαιτούν εξέταση με την εφαρμογή των ελάχιστων προτύπων σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης που ορίζονται στο παράρτημα III αντί της αυτοαξιολόγησης που ορίζεται στο σημείο 3 του εν λόγω παραρτήματος. Στην περίπτωση αυτή, η ιατρική εξέταση καλύπτει όλες τις ιατρικές ανικανότητες που αναφέρονται στο παράρτημα III.

Η Επιτροπή εκδίδει έως τις [ημερομηνία έκδοσης + 18 μήνες] εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν το περιεχόμενο της αυτοαξιολόγησης που αναφέρεται στο σημείο 3 του παραρτήματος III και καλύπτουν όλες τις ιατρικές ανικανότητες που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.

7. Ένα άτομο επιτρέπεται να είναι κάτοχος μόνο μίας υλικής άδειας οδήγησης. Επιτρέπεται, ωστόσο, να κατέχει περισσότερες της μιας φορητές άδειες οδήγησης, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές εκδίδονται από το ίδιο κράτος μέλος.

Κανένα άτομο δεν επιτρέπεται να είναι κάτοχος αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από περισσότερα του ενός κράτη μέλη.

Ένα κράτος μέλος αρνείται την έκδοση άδειας οδήγησης, όταν διαπιστώνει ότι ο αιτών κατέχει ήδη άδεια οδήγησης εκδοθείσα από άλλο κράτος μέλος.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του τρίτου εδαφίου. Τα αναγκαία μέτρα όσον αφορά την έκδοση, την αντικατάσταση, την ανανέωση ή την ανταλλαγή άδειας οδήγησης συνίστανται στην επαλήθευση με άλλα κράτη μέλη κατά πόσον υπάρχουν εύλογες υπόνοιες ότι ο αιτών κατέχει ήδη άδεια οδήγησης. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 19.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 παράγραφος 6, τα κράτη μέλη που εκδίδουν άδεια οδήγησης ασκούν τη δέουσα επιμέλεια για να εξασφαλίσουν ότι ένα άτομο πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, και εφαρμόζουν τις οικείες εθνικές διατάξεις περί ακύρωσης ή ανάκλησης της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης, εάν αποδειχθεί ότι μια άδεια έχει εκδοθεί χωρίς να πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις.

8. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 21, για την τροποποίηση των παραρτημάτων II, III, V και VI, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 11

Ανταλλαγή και αντικατάσταση αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από κράτη μέλη

1. Σε περίπτωση που ο κάτοχος έγκυρης άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος έχει πλέον τη συνήθη κατοικία του σε άλλο κράτος μέλος, δύναται να ζητήσει την ανταλλαγή της άδειάς του με νέα ισοδύναμη άδεια. Το κράτος μέλος που διενεργεί την ανταλλαγή ελέγχει για ποια κατηγορία η υποβληθείσα άδεια εξακολουθεί να ισχύει.
2. Με την επιφύλαξη της αρχής της εδαφικότητας όσον αφορά την ισχύ των ποινικών και αστυνομικών διατάξεών του, το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας δύναται να εφαρμόζει στον κάτοχο άδειας οδήγησης εκδοθείσας από άλλο κράτος μέλος τις εθνικές του διατάξεις όσον αφορά τον περιορισμό, την αναστολή, την ανάκληση ή την ακύρωση του δικαιώματος οδήγησης και, ενδεχομένως, να προβεί, για τους σκοπούς αυτούς, σε ανταλλαγή της άδειας αυτής.
3. Το κράτος μέλος που διενεργεί την ανταλλαγή αποστέλλει την παλαιά άδεια στις αρχές του κράτους μέλους που την εξέδωσε, παρέχοντας τις δέουσες διευκρινίσεις.
4. Η αντικατάσταση μιας άδειας οδήγησης λόγω απώλειας ή κλοπής επιτρέπεται να γίνεται μόνον από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει τη συνήθη κατοικία του ο κάτοχος της άδειας. Οι αρχές αυτές αντικαθιστούν την άδεια με βάση τις πληροφορίες που διαθέτουν ή, ενδεχομένως, με βάση βεβαίωση των αρμόδιων αρχών του κράτους μέλους που εξέδωσε την αρχική άδεια.

Άρθρο 12

Ανταλλαγή αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες

1. Όταν ένα κράτος μέλος προβλέπει την ανταλλαγή άδειας οδήγησης εκδοθείσας από τρίτη χώρα σε κάτοχο που έχει τη συνήθη κατοικία του στην επικράτειά του, το εν λόγω κράτος μέλος ανταλλάσσει την άδεια οδήγησης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
2. Όταν ένα κράτος μέλος ανταλλάσσει άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα η οποία δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής απόφασης που

αναφέρεται στην παράγραφο 7, η εν λόγω ανταλλαγή καταγράφεται στην άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος αυτό με την αναγραφή του σχετικού κωδικού από το παράρτημα I μέρος E, όπως και κάθε μεταγενέστερη ανανέωση ή αντικατάσταση. Εάν ο κάτοχος της εν λόγω άδειας μεταφέρει τη συνήθη κατοικία του σε άλλο κράτος μέλος, το τελευταίο αυτό δύναται να μην εφαρμόσει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 6.

Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν, για τις ανταλλαγές αυτές, τις διατάξεις της εθνικής τους νομοθεσίας, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο.

3. Όταν η άδεια οδήγησης εκδίδεται σε κατηγορία και από τρίτη χώρα η οποία έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής απόφασης που αναφέρεται στην παράγραφο 7, η ανταλλαγή αυτή δεν καταγράφεται στην άδεια οδήγησης που εκδίδεται από το οικείο κράτος μέλος. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη ανταλλάσσουν την άδεια οδήγησης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στη σχετική εκτελεστική απόφαση.
4. Όταν άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ανταλλάσσεται με άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα, τα κράτη μέλη δεν απαιτούν την εκπλήρωση πρόσθετων προϋποθέσεων πέραν εκείνων που ορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο α), ούτε καταγράφουν πρόσθετες πληροφορίες για την ανταλλαγή της εν λόγω άδειας οδήγησης με άδεια οδήγησης που έχει εκδοθεί από αυτά, όσον αφορά τις κατηγορίες της αρχικής άδειας οδήγησης.

Στην περίπτωση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, αν ο αιτών ζητήσει να ανταλλάξει άδεια οδήγησης που ισχύει επίσης για τις κατηγορίες για τις οποίες απέκτησε το δικαίωμα οδήγησης σε τρίτη χώρα, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

- α) εάν η άδεια οδήγησης εκδόθηκε σε κατηγορία και από τρίτη χώρα που αποτέλεσε αντικείμενο εκτελεστικής απόφασης η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 7, εφαρμόζεται η παράγραφος 3·
 - β) ελλείψει τέτοιας εκτελεστικής απόφασης, εφαρμόζεται η παράγραφος 2.
5. Οι ανταλλαγές που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 πραγματοποιούνται μόνον εάν η άδεια οδήγησης που εκδόθηκε από την τρίτη χώρα έχει παραδοθεί στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που διενεργεί την ανταλλαγή.
 6. Η Επιτροπή δύναται να διαπιστώσει ότι μια τρίτη χώρα διαθέτει πλαίσιο οδικών μεταφορών που εγγυάται, εν όλω ή εν μέρει, επίπεδο οδικής ασφάλειας συγκρίσιμο με το επίπεδο της Ένωσης, το οποίο επιτρέπει την ανταλλαγή των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από την εν λόγω τρίτη χώρα χωρίς να καταγράφεται η εν λόγω ανταλλαγή στις άδειες οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη, εάν είναι αναγκαίο, κατόπιν συμμόρφωσης με ορισμένες προκαθορισμένες προϋποθέσεις.

Όταν η Επιτροπή χαρακτηρίζει μια τέτοια τρίτη χώρα, δύναται να αξιολογεί το πλαίσιο οδικών μεταφορών της τρίτης χώρας σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη έχουν στη διάθεσή τους έξι μήνες για να διατυπώσουν τη γνώμη τους σχετικά με το πλαίσιο οδικών μεταφορών που ισχύει στη χαρακτηρισμένη τρίτη χώρα. Η Επιτροπή διενεργεί την αξιολόγηση μόλις λάβει γνώμη από όλα τα κράτη μέλη ή αφού παρέλθει η προθεσμία για την αποστολή των γνώμων, όποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

Κατά την αξιολόγηση του πλαισίου οδικών μεταφορών που ισχύει σε τρίτη χώρα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) τις ισχύουσες απαιτήσεις χορήγησης αδειών οδήγησης, όπως η ταξινόμηση των κατηγοριών αδειών οδήγησης, οι απαιτήσεις κατώτατων ορίων ηλικίας, οι απαιτήσεις και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και εξετάσεων οδήγησης, καθώς και τα ιατρικά πρότυπα για την έκδοση της άδειας·
- β) κατά πόσον η τρίτη χώρα εκδίδει φορητές άδειες οδήγησης και, εάν ναι, τις εφαρμοστέες τεχνικές και δομικές λεπτομέρειες για τη λειτουργία του συστήματος·
- γ) τον βαθμό στον οποίο κυκλοφορούν πλαστές άδειες οδήγησης και ποια μέτρα λαμβάνονται για την πρόληψη της πλαστογράφησης αδειών οδήγησης·
- δ) τη διάρκεια διοικητικής ισχύος των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από την τρίτη χώρα·
- ε) τις συνθήκες κυκλοφορίας στην τρίτη χώρα και κατά πόσον είναι συγκρίσιμες με τις συνθήκες κυκλοφορίας στα οδικά δίκτυα της Ένωσης·
- στ) τις επιδόσεις οδικής ασφάλειας της τρίτης χώρας.

7. Η Επιτροπή δύναται, αφού διενεργήσει την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 6 και μέσω εκτελεστικών αποφάσεων, να αποφασίσει ότι μια τρίτη χώρα έχει θεσπίσει πλαίσιο οδικών μεταφορών που εγγυάται, εν όλω ή εν μέρει, επίπεδο οδικής ασφάλειας συγκρίσιμο με το ενωσιακό, ώστε οι άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από την εν λόγω τρίτη χώρα να ανταλλάσσονται χωρίς να καταγράφεται η εν λόγω ανταλλαγή στην άδεια οδήγησης που εκδίδεται από κράτος μέλος.

Η εκτελεστική απόφαση περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

- α) τις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται στο άρθρο 6, για τις οποίες μπορεί να γίνεται ανταλλαγή χωρίς να καταγράφεται στην άδεια οδήγησης που εκδίδεται από κράτος μέλος·
- β) τις ημερομηνίες έκδοσης των αδειών οδήγησης τρίτων χωρών από τις οποίες μπορεί να γίνεται ανταλλαγή χωρίς αυτή να καταγράφεται στην άδεια οδήγησης που εκδίδεται από κράτος μέλος·
- γ) τυχόν γενικούς όρους που πρέπει να τηρούνται για τον σκοπό της επαλήθευσης της γνησιότητας του επίσημου εγγράφου προς ανταλλαγή·
- δ) τυχόν γενικούς όρους τους οποίους πρέπει να τηρεί ο αιτών για να αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τα ιατρικά πρότυπα που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ, πριν από την ανταλλαγή.

Εάν η άδεια οδήγησης του αιτούντος δεν επιτρέπει τη συμμόρφωση με το δεύτερο εδάφιο στοιχεία α) ή β) της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη δύναται να αποφασίσουν να ανταλλάξουν την άδεια οδήγησης σύμφωνα με την παράγραφο 2. Εάν ο αιτών δεν είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το δεύτερο εδάφιο στοιχεία γ) ή δ) της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη αρνούνται να ανταλλάξουν την άδεια

οδήγησης. Οποιοσδήποτε πρόσθετος όρος που μπορεί να περιέχει η εκτελεστική απόφαση προβλέπει είτε την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων του κράτους μέλους σύμφωνα με την παράγραφο 2, είτε την άρνηση ανταλλαγής της άδειας οδήγησης, εάν οι όροι αυτοί δεν πληρούνται από τον αιτούντα.

Οι εκτελεστικές αποφάσεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 22 παράγραφος 2.

8. Η εκτελεστική απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 7 προβλέπει περιοδική επανεξέταση της κατάστασης της οδικής ασφάλειας στην οικεία τρίτη χώρα, τουλάχιστον ανά τετραετία. Ανάλογα με τα συμπεράσματα της επανεξέτασης, η Επιτροπή διατηρεί, τροποποιεί ή αναστέλλει, στον βαθμό που απαιτείται, ή καταργεί την εκτελεστική απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 7.
9. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στον ιστότοπό της κατάλογο των τρίτων χωρών που έχουν αποτελέσει αντικείμενο εκτελεστικής απόφασης σύμφωνα με την παράγραφο 7 και δημοσιεύει επίσης αναλόγως τυχόν σχετικές αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 9.
10. Η Επιτροπή δημιουργεί ένα δίκτυο γνώσεων για τη συγκέντρωση, την επεξεργασία και τη διάδοση γνώσεων και πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές για την ένταξη ξένων επαγγελματιών οδηγών στην εσωτερική αγορά. Το δίκτυο περιλαμβάνει αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, κέντρα αριστείας, πανεπιστήμια και ερευνητές, κοινωνικούς εταίρους και άλλους σχετικούς παράγοντες του τομέα των οδικών μεταφορών.

Άρθρο 13

Επιπτώσεις περιορισμού, αναστολής, ανάκλησης ή ακύρωσης του δικαιώματος οδήγησης ή της άδειας οδήγησης

1. Ένα κράτος μέλος αρνείται να χορηγήσει άδεια οδήγησης σε αιτούντα η άδεια οδήγησης του οποίου υπόκειται σε περιορισμούς, έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή ακυρωθεί σε άλλο κράτος μέλος.
2. Ένα κράτος μέλος αρνείται να αναγνωρίσει την ισχύ οποιασδήποτε άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος σε άτομο του οποίου η άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης υπόκειται σε περιορισμούς, έχει ανασταλεί, ανακληθεί ή ακυρωθεί στην επικράτεια του πρώτου κράτους μέλους.
3. Η άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης θεωρείται ότι περιορίζεται, αναστέλλεται, ανακαλείται ή ακυρώνεται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, εφόσον το οικείο άτομο δεν πληροί ακόμη τους όρους που έχουν επιβληθεί από κράτος μέλος, με τους οποίους πρέπει να συμμορφώνεται για να μπορέσει να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης ή την άδεια οδήγησης ή για να μπορέσει να υποβάλει αίτηση για νέα άδεια οδήγησης.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τυχόν όροι που επιβάλλουν για να μπορέσει ο κάτοχος να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης ή την άδεια οδήγησης ή για να μπορέσει να υποβάλει αίτηση για νέα άδεια οδήγησης είναι αναλογικοί και δεν

εισάγουν διακρίσεις για τους κατόχους αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος και ότι δεν οδηγούν, από μόνοι τους, σε επ' αόριστον άρνηση έκδοσης άδειας οδήγησης ή αναγνώρισης άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος.

4. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν θεωρείται ότι εμποδίζει τα κράτη μέλη να απαγορεύουν επ' αόριστον την οδήγηση στην επικράτειά τους σε ένα άτομο χωρίς να του παρέχουν τη δυνατότητα να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης ή την άδεια οδήγησης ή να μπορεί να υποβάλει αίτηση για νέα άδεια οδήγησης, εφόσον αυτό δικαιολογείται με βάση τη συμπεριφορά του.

Εάν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, έχει επιβάλει επ' αόριστον απαγόρευση οδήγησης, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται να αρνηθεί να αναγνωρίσει επ' αόριστον την ισχύ οποιασδήποτε άδειας οδήγησης, που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, στην αντίστοιχη επικράτειά του. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, άλλα κράτη μέλη δύνανται, έπειτα από διαβούλευση με το κράτος μέλος που επιβάλλει την επ' αόριστον απαγόρευση οδήγησης, να εκδίδουν άδεια οδήγησης στο εν λόγω άτομο.

Άρθρο 14

Σύστημα οδήγησης με συνοδό

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) αντίστοιχα, τα κράτη μέλη εκδίδουν άδειες οδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, για τις κατηγορίες Β και C που φέρουν τον ενωσιακό κωδικό 98.02 ο οποίος αναφέρεται στο παράρτημα Ι μέρος Ε, σε αιτούντες που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 17 ετών.
2. Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 και δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών οδηγούν μόνον όταν συνοδεύονται από άτομο που πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α) έχει ελάχιστη ηλικία τα 25 έτη·
 - β) κατέχει άδεια οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας που έχει εκδοθεί πριν από πέντε και πλέον έτη·
 - γ) δεν έχει υποστεί έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης τα τελευταία πέντε έτη·
 - δ) δεν έχει εκδοθεί εις βάρος του ποινική απόφαση λόγω τροχαίας παράβασης·
 - ε) στην περίπτωση οχήματος της κατηγορίας C διαθέτει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπονται από την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561.
3. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την ταυτοποίηση των συνοδών προσώπων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με το παρόν άρθρο. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν τον αριθμό των πιθανών συνοδών.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν πρόσθετους όρους για την έκδοση άδειας οδήγησης που φέρει τον ενωσιακό κωδικό 98.02 σε αιτούντες που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί αυτές τις πληροφορίες.

Άρθρο 15

Δοκιμαστική περίοδος

1. Ο κάτοχος άδειας οδήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας που εκδίδεται για πρώτη φορά θεωρείται αρχάριος οδηγός και υπόκειται σε δοκιμαστική περίοδο τουλάχιστον δύο ετών.
2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις για αρχάριους οδηγούς που οδηγούν με ποσοστό αλκολαιμίας άνω του 0,0 g/mL και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.
3. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν πρόσθετους κανόνες εφαρμοστέους στην επικράτειά τους για αρχάριους οδηγούς κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.
4. Τα κράτη μέλη αναγράφουν στις άδειες οδήγησης που εκδίδονται κατά τη διάρκεια δοκιμαστικής περιόδου τον ενωσιακό κωδικό 98.01 ο οποίος καθορίζεται στο παράρτημα I μέρος E.
5. Δεν εφαρμόζεται δοκιμαστική περίοδος για οδηγούς που αποκτούν άδεια οδήγησης κατηγορίας A2 ή A σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

Άρθρο 16

Εξεταστές

1. Οι εξεταστές οδήγησης πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα που ορίζονται στο παράρτημα IV.

Οι εξεταστές οδήγησης που ασκούν ήδη τα καθήκοντά τους πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 υπόκεινται μόνον στις απαιτήσεις διασφάλισης της ποιότητας και σε μέτρα τακτικής διαρκούς επιμόρφωσης.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 21, για την τροποποίηση του παραρτήματος IV, όπου χρειάζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές, επιχειρησιακές ή επιστημονικές εξελίξεις.

Άρθρο 17

Συνήθης κατοικία

1. Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ως «συνήθης κατοικία» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ αυτού του ατόμου και του τόπου στον οποίο κατοικεί.

Εντούτοις, ως συνήθης κατοικία 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 όρον ότι το άτομο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Η τελευταία αυτή προϋπόθεση δεν χρειάζεται να πληρούται, όταν το άτομο διαμένει σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής συγκεκριμένης διάρκειας. Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σε σχολείο δεν συνεπάγεται μεταφορά της συνήθους κατοικίας.

2. Για τους σκοπούς του άρθρου 10 παράγραφος 3 στοιχείο β) και του άρθρου 11 παράγραφος 4, η συνήθης κατοικία του προσωπικού των διπλωματικών υπηρεσιών της Ένωσης ή των κρατών μελών της, ή των μελών των οικογενειών τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους, θεωρείται ότι βρίσκεται στην επικράτεια των κρατών μελών που εξέδωσαν τις άδειες οδήγησης που ανανεώθηκαν ή αντικαταστάθηκαν.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ο όρος «διπλωματικές υπηρεσίες της Ένωσης» περιλαμβάνει τους υπαλλήλους των αρμόδιων υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου και της Επιτροπής, καθώς και το προσωπικό που αποσπάται από τις εθνικές διπλωματικές υπηρεσίες των κρατών μελών και κάθε άλλον υπάλληλο ή συμβασιούχο που εργάζεται για τα θεσμικά όργανα, τους οργανισμούς, τα γραφεία και τις υπηρεσίες της Ένωσης στον τομέα της εξωτερικής εκπροσώπησης και ο οποίος, προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελεί τα συμβατικά του καθήκοντα, πρέπει να διαμένει τουλάχιστον 181 ημέρες στην επικράτεια μιας ή περισσότερων τρίτων χωρών κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους.

3. Εάν ο κάτοχος άδειας οδήγησης δεν μπορεί να αποδείξει την εγκατάσταση της συνήθους κατοικίας του σε συγκεκριμένο κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο κάτοχος δύναται, ως ύστατη λύση, να ανανεώσει την άδεια οδήγησης στο κράτος μέλος που την εξέδωσε αρχικά.
4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και για τον ειδικό σκοπό της πρώτης έκδοσης άδειας οδήγησης της κατηγορίας Β, ο αιτών του οποίου το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας είναι διαφορετικό από το κράτος μέλος ιθαγένειάς του, δύναται να ζητήσει την έκδοση της άδειας οδήγησης από το τελευταίο, εάν το κράτος μέλος συνήθους κατοικίας δεν προβλέπει τη δυνατότητα υποβολής σε θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους ιθαγένειας ή με διερμηνέα.

Άρθρο 18

Ισοδυναμίες αδειών οδήγησης που δεν ακολουθούν το ενωσιακό τυποποιημένο υπόδειγμα

1. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις ισοδυναμίες που καθορίζονται με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής¹⁴ μεταξύ των δικαιωμάτων που αποκτήθηκαν πριν από τις 19 Ιανουαρίου 2013 και των κατηγοριών που ορίζονται στο άρθρο 6 της παρούσας οδηγίας.
2. Τυχόν δικαιώματα οδήγησης που χορηγήθηκαν πριν από την 19 Ιανουαρίου 2013 δεν αφαιρούνται ούτε περιορίζονται με άλλον τρόπο από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 19

Αμοιβαία συνδρομή

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις άδειες που έχουν εκδώσει, ανταλλάξει, αντικαταστήσει, ανανεώσει, περιορίσει, αναστείλει, ανακαλέσει ή ακυρώσει, σχετικά με την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης που έχουν επιβάλει ή σκοπεύουν να επιβάλουν και διαβουλεύονται μεταξύ τους, προκειμένου να εξακριβώσουν αν ένας αιτών άδεια οδήγησης δεν υπόκειται σε έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε οποιοδήποτε κράτος μέλος. Χρησιμοποιούν το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ που έχει δημιουργηθεί για τους σκοπούς αυτούς.
2. Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να χρησιμοποιούν το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ προς ανταλλαγή πληροφοριών για τους ακόλουθους σκοπούς:
 - α) για να μπορούν οι αρχές τους να επαληθεύουν την ισχύ και τη γνησιότητα μιας άδειας οδήγησης κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων ή στο πλαίσιο μέτρων κατά της πλαστογράφησης·
 - β) για να διευκολύνουν τις έρευνες που αποσκοπούν στον εντοπισμό του υπευθύνου τροχαίων παραβάσεων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵.
 - γ) για την πρόληψη, τον εντοπισμό και τη διερεύνηση ποινικών αδικημάτων όπως αναφέρεται στο [ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ PRÜM II]·
 - δ) για την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561·
 - ε) για την εφαρμογή και επιβολή της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΙΣΧΥ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΚΠΤΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΝΩΣΗΣ].

¹⁴ Απόφαση (ΕΕ) 2016/1945 της Επιτροπής, της 14ης Οκτωβρίου 2016, για την ισοδυναμία μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης (ΕΕ L 302, της 9.11.2016, σ. 62).

¹⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9).

3. Η πρόσβαση στο δίκτυο είναι ασφαλισμένη από έκνομες ενέργειες. Το δίκτυο παρέχει τόσο σύγχρονη (σε πραγματικό χρόνο) όσο και ασύγχρονη ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς και αποστολή και λήψη ασφαλών μηνυμάτων, ειδοποιήσεων και συνημμένων αρχείων.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μέσω του δικτύου είναι επικαιροποιημένες.

Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να χορηγούν πρόσβαση στο δίκτυο μόνο στις αρχές που είναι αρμόδιες για τους σκοπούς που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

4. Τα κράτη μέλη παρέχουν επίσης αμοιβαία συνδρομή για την υλοποίηση των φορητών αδειών οδήγησης, ιδίως για να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη διαλειτουργικότητα μεταξύ των εφαρμογών και των χαρακτηριστικών επαλήθευσης που αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Γ.
5. Για να διασφαλιστούν η διαλειτουργικότητα μεταξύ των εθνικών συστημάτων που συνδέονται με το δίκτυο αδειών οδήγησης της ΕΕ και η προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκδίδει έως τις 6 Ιουνίου 2026 εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερών επιχειρησιακών, διεπαφικών και τεχνικών απαιτήσεων του δικτύου αδειών οδήγησης της ΕΕ. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 22 παράγραφος 2.
6. Τα κράτη μέλη δύνανται να συνεργάζονται για την επιβολή οποιουδήποτε μερικού περιορισμού, αναστολής, ανάκλησης ή ακύρωσης του δικαιώματος οδήγησης ή της άδειας οδήγησης, ιδίως όταν τα αντίστοιχα μέτρα περιορίζονται σε ορισμένες κατηγορίες αδειών οδήγησης ή στην επικράτεια ορισμένων κρατών μελών, ιδίως με την αναγραφή μνείας στις άδειες οδήγησης που έχουν εκδώσει.

Άρθρο 20

Επανεξέταση

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, ανακλήθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία, συμπεριλαμβάνοντας δεδομένα για την έκδοση και τη χρήση φορητών αδειών οδήγησης.

Έως τις [έναρξη ισχύος + 5 έτη], και στη συνέχεια ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεών της στην οδική ασφάλεια.

Άρθρο 21

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 8, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφος 8 και στο άρθρο 16 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος έκδοσης της οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 8, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφος 8 και στο άρθρο 16 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 8, το άρθρο 5 παράγραφος 6, το άρθρο 8 παράγραφος 2, το άρθρο 10 παράγραφος 8 και το άρθρο 16 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 22

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την άδεια οδήγησης. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Αν η γνώμη της επιτροπής πρέπει να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η εν λόγω διαδικασία περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εάν, εντός της προθεσμίας για την έκδοση γνώμης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει την εκτελεστική πράξη, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 23

Τροποποιήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561

Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) από ηλικίας 17 ετών, όχημα της κατηγορίας άδειας οδήγησης C, υπό το όρο ότι είναι κάτοχοι ΠΕΙ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 και μόνον υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας [ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ].»

Άρθρο 24

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 τροποποιείται ως εξής:

- α) στη δεύτερη στήλη, που ανήκει στη σειρά «Μετακίνηση», προστίθεται το ακόλουθο κελί: «Απόκτηση και ανανέωση άδειας οδήγησης»·
- β) στην τρίτη στήλη, που ανήκει στη σειρά «Μετακίνηση», προστίθεται το ακόλουθο κελί: «Έκδοση, ανταλλαγή και αντικατάσταση αδειών οδήγησης της ΕΕ».

Άρθρο 25

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + 2 έτη] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις [ημερομηνία έκδοσης + 3 έτη].

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 26

Κατάργηση

1. Η οδηγία 2006/126/EK καταργείται από τις [ημερομηνία έκδοσης+3 έτη].
Οι παραπομπές στην οδηγία 2006/126/EK νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VII.
2. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 καταργείται από τις [ημερομηνία έκδοσης+3 έτη].
3. Οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 383/2012 νοούνται ως παραπομπές στο παράρτημα I μέρος Β της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VII.

Άρθρο 27

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 28

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής.

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Μεταφορές, οδική ασφάλεια

1.3. Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά:

νέα δράση

νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο/προπαρασκευαστική ενέργεια⁶⁶

την παράταση υφιστάμενης δράσης

συγχώνευση ή αναπροσανατολισμό μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Γενικοί στόχοι

Οι γενικοί στόχοι είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων

1.4.2. Ειδικοί στόχοι

- Η βελτίωση των δεξιοτήτων οδήγησης, των γνώσεων και της εμπειρίας, καθώς και της μείωσης και επιβολής τιμωρίας στις επικίνδυνες συμπεριφορές.
- Διασφάλιση επαρκούς σωματικής και πνευματικής ικανότητας των οδηγών σε ολόκληρη την ΕΕ.
- Κατάργηση ανεπαρκών ή περιττών φραγμών που επηρεάζουν τους αιτούντες και τους κατόχους αδειών οδήγησης.

⁶⁶ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

Αναμένονται θετικές κοινωνικές επιπτώσεις όσον αφορά την οδική ασφάλεια και την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Εκτιμάται ότι θα σωθούν περίπου 1 153 ζωές και θα αποφευχθούν 11 020 σοβαροί τραυματισμοί την περίοδο 2025-2050, σε σχέση με τη βασική επιλογή, με τη βελτίωση των δεξιοτήτων και των γνώσεων των οδηγών και με τη μείωση του αριθμού των οδηγών στους δρόμους της Ένωσης που έχουν επικίνδυνη συμπεριφορά ή που είναι ιατρικά ακατάλληλοι να οδηγούν. Από νομισματική άποψη, η μείωση του εξωτερικού κόστους των ατυχημάτων εκτιμάται σε περίπου 7,1 δισεκατομμύρια EUR, εκπεφρασμένου ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με τη βασική επιλογή. Επιπλέον, τα μέτρα αναμένεται να άρουν τα αδικαιολόγητα ή περιττά εμπόδια για την απόκτηση, την αναγνώριση ή την ανανέωση των δικαιωμάτων οδήγησης. Αυτό αφορά ιδίως τους κατοίκους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους κατόχους ξένων αδειών οδήγησης που έχουν αποκτηθεί σε άλλο κράτος μέλος από τη χώρα ιθαγένειάς τους, τους οδηγούς φορτηγών και τροχόσπιτων κινούμενων με εναλλακτικά καύσιμα, τα πρόσωπα που πάσχουν από σακχαρώδη διαβήτη και τους επαγγελματίες οδηγούς.

Τέλος, αναμένονται θετικά αποτελέσματα για τις δημόσιες διοικήσεις (εξοικονόμηση κόστους 4,8 δισ. EUR), για τον ιδιωτικό τομέα (εξοικονόμηση κόστους 1,5 δισ. EUR) και για τους πολίτες (εξοικονόμηση κόστους 6,6 δισ. EUR) σε σχέση με τη βασική επιλογή, εκπεφρασμένα ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050, κυρίως λόγω της πλήρους εναρμόνισης της διοικητικής ισχύος και της καθιέρωσης της φορητής άδειας οδήγησης της ΕΕ.

1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

Δεδομένου ότι ο γενικός στόχος είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ο βασικός δείκτης για τη μέτρηση της επιτυχίας της πρωτοβουλίας θα ήταν η μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα και του αριθμού των σοβαρά τραυματισμένων σε ατυχήματα μία από τις αιτίες των οποίων θεωρείται ο οδηγός. Για τον σκοπό αυτόν, θα λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός αριθμός των ατυχημάτων και όταν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις (π.χ. αυτά που αφορούν μόνο ένα όχημα ή εκείνα στα οποία ο οδηγός ήταν αρχάριος ή σωματικά/διανοητικά ανίκανος να οδηγήσει). Ο δείκτης θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις συνολικές εξελίξεις στην οδική ασφάλεια και την εξέλιξη της οδικής κυκλοφορίας και του αριθμού των αδειών σε κάθε κράτος μέλος (ώστε να λαμβάνονται υπόψη άλλοι πιθανοί παράγοντες).

Σε σχέση με τον δεύτερο γενικό στόχο της διευκόλυνσης της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, ο βασικός δείκτης για τη μέτρηση της επιτυχίας της πρωτοβουλίας θα ήταν η μείωση του αριθμού των καταγγελιών και των δικαστικών υποθέσεων σε σχέση με τις διαδικασίες για τις άδειες οδήγησης.

Οι δείκτες που σχετίζονται και με τους δύο στόχους θα εξακολουθήσουν, ωστόσο, να είναι σχετικά δύσκολο να αξιολογηθούν λόγω των πολλαπλών υποκείμενων αιτιών των ατυχημάτων, της μη διαθεσιμότητας δεδομένων και του μικρού αριθμού καταγγελιών και δικαστικών υποθέσεων σε σχέση με τις διαδικασίες άδειας οδήγησης.

Για τον στόχο «Βελτίωση των δεξιοτήτων, των γνώσεων και της εμπειρίας οδήγησης και μείωση και επιβολή τιμωρίας στις επικίνδυνες συμπεριφορές», η επιτυχία θα μετρηθεί από το γεγονός ότι εναρμονίζονται τα πρότυπα για τις δεξιότητες, τις γνώσεις και τις δοκιμαστικές περιόδους που πρέπει να πληρούνται για την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης και η επικίνδυνη συμπεριφορά τιμωρείται ανεξάρτητα από την κατοικία του παραβάτη.

Όσον αφορά τη «ικανότητα οδήγησης», ένα μέτρο επιτυχίας θα είναι το ποσοστό των οδηγών που υποβάλλονται τακτικά σε ιατρικό προσυμπτωματικό έλεγχο, ανάλογα με την κατάσταση της υγείας και την ηλικία. Για την άρση των εμποδίων που επηρεάζουν τους αιτούντες και τους κατόχους αδειών οδήγησης, μέτρο επιτυχίας θα αποτελέσει ο αριθμός των κρατών μελών που εκδίδουν φορητές άδειες οδήγησης και/ή αναγνωρίζουν φορητές άδειες οδήγησης της ΕΕ, καθώς και ο χαμηλός αριθμός καταγγελιών και δικαστικών υποθέσεων όπου η συνήθης κατοικία αποτελεί εμπόδιο στην αναγνώριση των υφιστάμενων δικαιωμάτων οδήγησης.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της πρωτοβουλίας αυτής μέσω πολλών δράσεων και ενός συνόλου βασικών δεικτών που θα μετρούν την πρόοδο προς την επίτευξη των επιχειρησιακών στόχων. Πέντε έτη μετά το τέλος της περιόδου μεταφοράς της νομοθετικής πράξης, οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα πρέπει να διενεργήσουν αξιολόγηση για να επαληθεύσουν σε ποιον βαθμό έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της πρωτοβουλίας.

Για την παρακολούθηση της συσχέτισης μεταξύ οδικών ατυχημάτων και αδειών οδήγησης θα χρησιμοποιηθούν καθιερωμένα μέσα παρακολούθησης (π.χ. η βάση δεδομένων CARE). Η υποβολή εκθέσεων θα περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των ατυχημάτων με τραυματισμούς και/ή θανάτους, καθώς και σχετικά με τους εμπλεκόμενους οδηγούς, όπως η ηλικία τους, η ισχύς και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας οδήγησης και τα αποτελέσματα των εξετάσεων για ναρκωτικά/αλκοόλ. Για να καταστεί δυνατός, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, ο διαχωρισμός των επιπτώσεων της αναθεωρημένης οδηγίας από άλλους παράγοντες, θα ανακτώνται από τα κράτη μέλη στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδίδονται. Θα πρέπει να καθίσταται εφικτή η αξιολόγηση της σχετικής εξέλιξης της οδικής ασφάλειας για τις κύριες ομάδες οδηγών που επηρεάζονται από την αναθεώρηση (π.χ. αρχάριοι οδηγοί, οδηγοί με προβλήματα υγείας).

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει επίσης να παράγει στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη χρήση του δικτύου RESPER για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης, το οποίο δημιουργήθηκε βάσει του άρθρου 15 της οδηγίας 2006/126/EK. Η Επιτροπή δύναται επίσης να διερευνήσει τη δυνατότητα συμπλήρωσης των πληροφοριών αυτών με στατιστικά στοιχεία που παράγονται από το EUCARIS, την εφαρμογή που χρησιμοποιείται από πολλά κράτη μέλη για τη σύνδεσή τους στο RESPER.

Όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα της φορητής άδειας οδήγησης της ΕΕ, μια ειδική ομάδα εργασίας υπό την επιτροπή που συστάθηκε βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας θα παρακολουθεί την πρόοδο με στόχο τον εντοπισμό και την επίλυση πιθανών ζητημάτων.

Η Επιτροπή θα καλέσει επίσης τα κράτη μέλη να κοινοποιήσουν στατιστικά στοιχεία που έχουν αποκτηθεί από τα εθνικά μητρώα, όπως συνέβη στο πλαίσιο της μελέτης υποστήριξης για την παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων, σχετικά με τον αριθμό των αδειών που έχουν εκδοθεί ανά κατηγορία, ανά φύλο και ανά ηλικιακή ομάδα.

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Η παρούσα πρωτοβουλία της ΕΕ προβλέπει την τέταρτη κατά σειρά δέσμη ενωσιακών κανόνων που διέπουν τις άδειες οδήγησης (οι οποίοι θεσπίστηκαν για πρώτη φορά το 1980 με την οδηγία 80/1263/ΕΟΚ)⁶⁷. Οι κανόνες αυτοί συνέβαλαν στη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα σε ποσοστό 61,5 %, από περίπου 51 400 το 2001 σε περίπου 19 800 το 2021. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν ήταν, ωστόσο, τόσο έντονη όσο χρειαζόταν.

Για να μειωθούν περαιτέρω οι θάνατοι και οι τραυματισμοί στους δρόμους της ΕΕ, η πρόταση ενσωματώνει διάφορα μέτρα, όπως η αυξημένη ψηφιοποίηση, συμπεριλαμβανομένης της καθιέρωσης ψηφιακών αδειών οδήγησης, η επικαιροποίηση με βάση την τεχνολογική πρόοδο, όπως τα αυτοματοποιημένα συστήματα οδήγησης και η βιωσιμότητα. Μία από τις τροποποιήσεις που οφείλονται στον εξηλεκτρισμό του τρέχοντος στόλου αυτοκινήτων στην Ευρώπη είναι ότι τα αυτόματα κιβώτια ταχυτήτων θα αποτελέσουν το πρότυπο στις εξετάσεις εκπαίδευσης και οδήγησης, με την επακόλουθη επανασχεδίαση του περιορισμού του κωδικού 78.

Επικαιροποιούνται επίσης οι απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ψηφιακών μέσων, καθώς και οι μέθοδοι επαλήθευσης και εγγύησης της κατάλληλης ικανότητας οδήγησης. Εξετάζουμε επίσης το ενδεχόμενο καθιέρωσης ενός συστήματος εκπαίδευσης με βάση την οδήγηση με συνοδό, ώστε οι αρχάριοι οδηγοί να έχουν διανύσει μεγαλύτερο αριθμό χιλιομέτρων με συνοδεία πριν αποκτήσουν την άδεια οδήγησης. Αυτό δεν θα επηρέαζε το κατώτατο όριο ηλικίας οδήγησης χωρίς συνοδό, αλλά θα αντανakλούσε τη βέλτιστη πρακτική πολλών κρατών μελών.

Η πρόταση βασίζεται επίσης στην εμπειρία που αποκτήθηκε σε διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά τις δοκιμαστικές περιόδους, καθιερώνοντας ένα διετές χρονικό πλαίσιο κατά το οποίο οι αρχάριοι οδηγοί υπόκεινται σε αυστηρότερους κανόνες. Η πρόταση

⁶⁷

Με την πρώτη οδηγία για τις άδειες οδήγησης (οδηγία 80/1263/ΕΟΚ) θεσπίστηκε η πρώτη δέσμη κανόνων στην ΕΕ όσον αφορά την εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων για τις άδειες οδήγησης, ιδίως μέσω της καθιέρωσης ενός κοινοτικού υποδείγματος της άδειας, του προκαταρκτικού ορισμού των κατηγοριών των οχημάτων και με τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους μπορούν να εκδίδονται ή να ανταλλάσσονται οι άδειες οδήγησης στο σύνολο της ΕΕ. Οι εν λόγω κανόνες βελτιώθηκαν περαιτέρω και επεκτάθηκαν στη δεύτερη οδηγία για την άδεια οδήγησης (οδηγία 91/439/ΕΟΚ). Το σημαντικότερο είναι ότι καθιερώθηκε η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη και θεσπίστηκαν απαιτήσεις όσον αφορά το κατώτατο όριο ηλικίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης. Η οδηγία 2006/126/ΕΚ εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2006 και έχει τροποποιηθεί έντεκα φορές μεταξύ 2009 και 2020, κυρίως με σκοπό να βελτιωθεί η εναρμόνιση των κοινών προτύπων και απαιτήσεων, καθώς και να προσαρμοστεί στις τεχνολογικές εξελίξεις.

βελτιώνει επίσης την ασφαλή πρόσβαση σε άδειες οδήγησης για όλους τους πολίτες της ΕΕ και τους υπηκόους τρίτων χωρών και θα εξετάσει λύσεις που θα δώσουν περαιτέρω δυνατότητες στα κράτη μέλη να μειώσουν τον αριθμό των επικίνδυνων οδηγών στους δρόμους της ΕΕ.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία

Χωρίς αυτή την παρέμβαση της ΕΕ, η συνεργασία για τις άδειες οδήγησης μεταξύ των κρατών μελών θα εξασφαλιζόταν μέσω διμερών ή πολυμερών συμφωνιών, γεγονός που θα προκαλούσε μεγαλύτερη πολυπλοκότητα στο σύστημα αδειοδότησης και μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση για τους κατόχους αδειών. Επιπλέον, ορισμένα από τα εναπομείναντα ζητήματα σήμερα οφείλονται στις διαφορετικές εφαρμογές της οδηγίας στα κράτη μέλη.

Οι οδηγοί ενδέχεται επίσης να αντιμετωπίσουν διοικητικά ζητήματα όταν ταξιδεύουν σε κράτη μέλη που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βιέννης, για παράδειγμα η απαίτηση να κατέχουν διεθνή άδεια οδήγησης. Τέλος, κατά την αλλαγή κατοικίας στην ΕΕ, οι κάτοχοι αδειών οδήγησης της ΕΕ θα πρέπει να αποκτήσουν νέα άδεια οδήγησης που να έχει εκδοθεί από τη νέα χώρα διαμονής τους, είτε μέσω διοικητικής ανταλλαγής είτε υποβαλλόμενοι σε εξέταση οδήγησης όπως κάθε άλλος αιτών.

Επιπλέον, οι προϋποθέσεις για την απόκτηση άδειας οδήγησης διαφέρουν, με αποτέλεσμα την άνιση μεταχείριση των πολιτών της ΕΕ και τη μείωση της αποτελεσματικότητας όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Όπως αναφέρεται στο σημείο 1.5.1, η αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης θα οδηγήσει στην έκδοση τέταρτης πράξης που θα αφορά το θέμα αυτό. Οι τρεις πρώτες οδηγίες έχουν ήδη συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, με αποτέλεσμα οι οδηγοί να είναι πιο καταρτισμένοι και ενημερωμένοι και να έχουν καλύτερη ικανότητα οδήγησης. Επιπλέον, η ατιμωρησία των παραβατών των κανόνων οδικής κυκλοφορίας μειώθηκε με την καθιέρωση ενιαίας άδειας οδήγησης στην ΕΕ και τη δημιουργία του δικτύου RESPER.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η προτεινόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης συνάδει με άλλα μέσα της ΕΕ και τις σχετικές πολιτικές της ΕΕ, καθώς και με τις διεθνείς υποχρεώσεις (συμβάσεις της ΟΕΕ/ΟΗΕ για την οδική κυκλοφορία, της Γενεύης του 1949 και της Βιέννης του 1968). Η οδηγία διέπει τα δικαιώματα οδήγησης ανάλογα με τις κατηγορίες οχημάτων. Ορισμένες κατηγορίες ορίζονται με αναφορά στους κανόνες της ΕΕ, ιδίως:

- τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δικύκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων⁶⁸, που επιτρέπει τον προσδιορισμό των τύπων μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρίκυκλων και τετράκυκλων.
- την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου που καθορίζει τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη στη διεθνή κυκλοφορία⁶⁹, που επιτρέπει τον προσδιορισμό των τύπων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα.

Η οδηγία καθορίζει τα κατώτατα όρια ηλικίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης για μελλοντικούς επαγγελματίες οδηγούς, οι οποίες υπόκεινται στην οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών⁷⁰.

Επιπλέον, οι κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ισχύουν επίσης για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης, ιδίως:

- τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁷¹.
- ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων)⁷² και η οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷³.

Τέλος, η Επιτροπή ενέκρινε στις 3 Ιουνίου 2021 πρόταση⁷⁴ για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014⁷⁵ όσον αφορά τη θέσπιση πλαισίου για την ευρωπαϊκή ψηφιακή ταυτότητα. Το νέο αυτό πλαίσιο θέτει τις βάσεις σχετικά με τις

⁶⁸ EE L 60 της 2.3.2013, σ. 52-128

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> EE L 235 της 17.9.1996, σ. 59-75

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> OJ L 226, 10.9.2003, σ. 4-17

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> EE L 295 της 21.11.2018, σ. 39-98

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> EE L 119 της 4.5.2016, σ. 1-88

⁷³ Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανάχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, EE L 119 της 4.5.2016, σ. 89

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά, EE L 257 της 28.8.2014, σ. 73

φορητές άδειες οδήγησης. Ειδικότερα, η ηλεκτρονική ταυτότητα και, ενδεχομένως, οι λειτουργίες ηλεκτρονικού πορτοφολιού μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη μιας διαλειτουργικής λύσης για τις φορητές άδειες οδήγησης της ΕΕ.

Για να εξασφαλιστεί η συνοχή της οδηγίας για την άδεια οδήγησης με τις άλλες νομικές πράξεις που αφορούν τις πτυχές της επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, καταρτίζεται δέσμη διαπραγματεύσεων, η οποία αποτελείται από τρεις πρωτοβουλίες, εκτός από αυτή τη νέα πρόταση για τους κανόνες για τις άδειες οδήγησης, περιλαμβάνει επίσης πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια και πρόταση οδηγίας σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης.

1.5.5. *Αξιολόγηση των διάφορων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής*

Οι εφάπαξ δαπάνες το 2025 και οι συνεχείς δαπάνες προσαρμογής της Επιτροπής έως το 2050 σχετίζονται κυρίως με τη σύσταση ομάδας εμπειρογνομόνων που θα επιτρέψει στις αρχές να ανταλλάσσουν πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές σχετικά με τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης και την ανάπτυξη ενός διαδικτυακού προγράμματος εκπαίδευσης σχετικά με την ικανότητα οδήγησης για γενικούς ιατρούς. Η θέσπιση αυτών των δύο πρωτοβουλιών δεν απαιτεί αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού.

1.6. **Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας**

περιορισμένη διάρκεια

- με ισχύ από [HH/MM]ΕΕΕΕ έως [HH/MM]ΕΕΕΕ
- Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων και από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ για πιστώσεις πληρωμών.

απεριόριστη διάρκεια

- Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ,
- και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή.

1.7. **Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού⁷⁶**

Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

⁷⁶ Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- από τις υπηρεσίες της, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού της στις αντιπροσωπείες της Ένωσης
- από τους εκτελεστικούς οργανισμούς
- Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη**
- Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:**
 - σε τρίτες χώρες ή οργανισμούς που αυτές έχουν ορίσει·
 - σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)·
 - στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων·
 - στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71 του δημοσιονομικού κανονισμού·
 - σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου·
 - σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που τους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
 - σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και στους οποίους παρέχονται επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις·
 - σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εφαρμογή συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.
- *Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, να διευκρινιστούν στο τμήμα «Παρατηρήσεις».*

Η εφαρμογή της πρότασης απαιτεί τη σύσταση και τη διατήρηση ομάδας εμπειρογνομόνων που θα επιτρέψει στις αρχές να ανταλλάσσουν πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές σχετικά με τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης και την ανάπτυξη ενός διαδικτυακού προγράμματος εκπαίδευσης σχετικά με την ικανότητα οδήγησης για γενικούς ιατρούς. Η θέσπιση αυτών των πρωτοβουλιών δεν απαιτεί αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού.

- οι επαναλαμβανόμενες δαπάνες προσαρμογής μεταξύ 2025-2028 που προκύπτουν από τη σύσταση της ομάδας εμπειρογνομόνων που θα επιτρέψει στις αρχές να ανταλλάσσουν πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές σχετικά με τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης εκτιμώνται σε 30 000 EUR ετησίως.

- οι μη επαναλαμβανόμενες δαπάνες προσαρμογής (εφάπαξ) που προβλέπονται για το 2025 για τη δημιουργία και την ανάπτυξη ενός διαδικτυακού προγράμματος εκπαίδευσης σχετικά με την ικανότητα οδήγησης για γενικούς ιατρούς είναι ύψους 80 000 EUR·

- οι συνεχείς δαπάνες προσαρμογής (επικαιροποίηση του επιγραμμικού εκπαιδευτικού προγράμματος για γενικούς ιατρούς με αντικείμενο την ικανότητα οδήγησης) εκτιμάται σε περίπου 80 000 EUR ανά πενταετία.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.

Τα καθήκοντα που εκτελεί απευθείας η ΓΔ MOVE θα ακολουθούν τον ετήσιο κύκλο σχεδιασμού και παρακολούθησης, όπως εφαρμόζεται στην Επιτροπή και στους εκτελεστικούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής εκθέσεων αποτελεσμάτων μέσω της ετήσιας έκθεσης δραστηριοτήτων της ΓΔ MOVE.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 της οδηγίας για την άδεια οδήγησης, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε ετήσια βάση σχετικά με τον αριθμό των αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν, ανανεώθηκαν, αντικαταστάθηκαν, ανακλήθηκαν και ανταλλάχθηκαν, για κάθε κατηγορία, συμπεριλαμβάνοντας δεδομένα για την έκδοση και τη χρήση φορητών αδειών οδήγησης.

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης την ορθή μεταφορά της οδηγίας από τα κράτη μέλη.

2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η Διοικητική Μονάδα εντός της ΓΔ MOVE που είναι αρμόδια για τον τομέα πολιτικής θα διαχειρίζεται την εφαρμογή της οδηγίας.

Οι δαπάνες θα εκτελούνται υπό άμεση διαχείριση, σε πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του δημοσιονομικού κανονισμού. Η στρατηγική ελέγχου για τις προμήθειες και τις επιχορηγήσεις στη ΓΔ MOVE περιλαμβάνει ειδικούς εκ των προτέρων νομικούς, επιχειρησιακούς και δημοσιονομικούς ελέγχους στις διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένων των προμηθειών· επανεξέταση από τη συμβουλευτική επιτροπή προμηθειών και συμβάσεων), καθώς και σχετικά με την υπογραφή συμβάσεων και συμφωνιών. Επιπλέον, οι δαπάνες που πραγματοποιούνται για την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών υπόκεινται σε εκ των προτέρων ελέγχους και, εφόσον απαιτείται, σε εκ των υστέρων και δημοσιονομικούς ελέγχους.

2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Όσον αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με τη δημιουργία του μηχανισμού, οι κίνδυνοι που εντοπίστηκαν συνδέονται με τη χρήση διαδικασιών σύναψης συμβάσεων: καθυστέρηση, διαθεσιμότητα δεδομένων, έγκαιρη ενημέρωση της αγοράς κ.λπ. Οι εν λόγω κίνδυνοι καλύπτονται από τον δημοσιονομικό κανονισμό και μετριάζονται με το σύνολο των εσωτερικών ελέγχων που εφαρμόζει η ΓΔ MOVE για δημόσιες συμβάσεις τέτοιας αξίας.

2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Η ΓΔ MOVE υποβάλλει κάθε χρόνο στοιχεία σχετικά με το κόστος του ελέγχου των δραστηριοτήτων της στην ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων της. Το προφίλ κινδύνου και το κόστος των ελέγχων για τις δραστηριότητες σύναψης δημόσιων συμβάσεων είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις.

Η ζητούμενη αύξηση του προϋπολογισμού αφορά τη δημιουργία και τη συντήρηση μιας πλατφόρμας πληροφοριών για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών σχετικά με τη σωματική και πνευματική ικανότητα οδήγησης και την ανάπτυξη ενός (διαδικτυακού) προγράμματος εκπαίδευσης για γενικούς ιατρούς. Όσον αφορά τις δραστηριότητες ελέγχου που σχετίζονται με τα συστήματα ΤΠ που αναπτύσσει ή διαχειρίζεται η αρμόδια για την πρόταση διεύθυνση, η διοικούσα επιτροπή ΤΠ παρακολουθεί τακτικά τις βάσεις δεδομένων της διεύθυνσης και την πρόοδο που σημειώνεται, λαμβάνοντας υπόψη την απλούστευση και την οικονομική αποδοτικότητα των πόρων ΤΠ της Επιτροπής.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Θα εφαρμόζονται τα συνήθη μέτρα πρόληψης και προστασίας της Επιτροπής, συγκεκριμένα:

- πριν καταβληθούν οι πληρωμές για κάθε υπηρεσία ελέγχονται από το προσωπικό της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν συμβατικές υποχρεώσεις, οικονομικές αρχές και ορθές δημοσιονομικές και διαχειριστικές πρακτικές. Οι διατάξεις περί καταπολέμησης της απάτης (εποπτεία, απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων, κ.λπ.) περιλαμβάνονται σε όλες τις συμφωνίες και τις συμβάσεις που συνάπτει η Επιτροπή με τους δικαιούχους των πληρωμών.

- για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων πράξεων, εφαρμόζονται, χωρίς κανέναν περιορισμό, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 883/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF).

Η ΓΔ MOVE εξέδωσε αναθεωρημένη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης το 2020. Η στρατηγική της MOVE για την καταπολέμηση της απάτης βασίζεται στη στρατηγική της Επιτροπής για την καταπολέμηση της απάτης και σε ειδική εκτίμηση κινδύνου που διενεργήθηκε εσωτερικά για τον εντοπισμό τομέων που είναι πιο ευάλωτοι σε περιπτώσεις απάτης, των ελέγχων που ήδη εφαρμόζονται και των δράσεων που απαιτούνται για τη βελτίωση της ικανότητας της ΓΔ MOVE να προλαμβάνει, να εντοπίζει και να αντιμετωπίζει περιπτώσεις απάτης.

Οι συμβατικές διατάξεις που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις διασφαλίζουν ότι οι έλεγχοι και οι επιτόπιοι έλεγχοι είναι δυνατό να διενεργούνται από τις υπηρεσίες

της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένης της OLAF, με τη χρήση των τυποποιημένων διατάξεων που συνιστά η OLAF.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ ⁷⁷	χωρών ΕΖΕΣ ⁷⁸	από υποψήφιες προς ένταξη χώρες και δυνάμει υποψήφιες χώρες ⁷⁹	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
01	02,200401	ΜΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συνεισφορά			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφιων προς ένταξη χωρών και δυνάμει υποψήφιων χωρών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

⁷⁷ ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

⁷⁸ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

⁷⁹ Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

3.2. Εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης στις πιστώσεις

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω. Δεν θα είναι αναγκαίες επιπλέον πιστώσεις. Τα ποσά που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση του έργου θα ανακατανεμηθούν από τις πιστώσεις που έχουν ήδη προγραμματιστεί στον επίσημο δημοσιονομικό προγραμματισμό στο πλαίσιο των ειδικών θέσεων του προϋπολογισμού.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	01	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	----	--

DG:MOVE			Έτος	Έτος	Έτος	Έτος	ΣΥΝΟΛΟ
			2025	2026	2027	2028	2025-2028
○ Επιχειρησιακές πιστώσεις							
Γραμμή του προϋπολογισμού ⁸⁰ 02.200401	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Πληρωμές	(2α)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Γραμμή του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1β)					
	Πληρωμές	(2β)					
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ⁸¹							

⁸⁰ Σύμφωνα με την επίσημη ονοματολογία του προϋπολογισμού.

Γραμμή του προϋπολογισμού		(3)						
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για την ΓΔ MOVE	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1α+1 β+3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200	
	Πληρωμές	=2α+ 2β +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200	

○ ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Πληρωμές	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)					
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ <01> του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Πληρωμές	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Αν η πρόταση/προτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός επιχειρησιακούς τομείς, επαναλάβετε το ανωτέρω τμήμα:

○ ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)							
	Πληρωμές	(5)							
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων (όλοι οι επιχειρησιακοί τομείς)		(6)							

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 6 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6								
	Πληρωμές	=5+ 6								

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	7	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	------------------------------

Αυτό το τμήμα πρέπει να συμπληρωθεί με «στοιχεία διοικητικού χαρακτήρα του προϋπολογισμού» τα οποία θα εισαχθούν, πρώτα, στο [παράρτημα του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου](#) (παράρτημα 5 της απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τους εσωτερικούς κανόνες για την εκτέλεση του τμήματος του γενικού προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την Επιτροπή), που τηλεφορτώνεται στο DECIDE για διυπηρεσιακή διαβούλευση.

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: <.....>									
○ Ανθρώπινοι πόροι									
○ Άλλες διοικητικές δαπάνες									
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <.....>									
		Πιστώσεις							

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N ⁸²	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων								
	Πληρωμές								

3.2.2. Εκτιμώμενο αποτέλεσμα που χρηματοδοτείται με επιχειρησιακές πιστώσεις

Πιστώσεις αναλήψεων υποχρεώσεων σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα			Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)										ΣΥΝΟΛΟ				
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																				
	↓	Είδος 83	Μέσο κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Αριθ. Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος	
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ⁸⁴ ...																					
- Αποτέλεσμα																					
- Αποτέλεσμα																					

⁸² Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

⁸³ Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

⁸⁴ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικό στόχοι ...»

- Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																		
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																		
- Αποτέλεσμα																		
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																		
ΣΥΝΟΛΑ																		

3.2.3. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις διοικητικές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁸⁵	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

ΤΟΜΕΑΣ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου							
Ανθρώπινοι πόροι							
Άλλες διοικητικές δαπάνες							
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου							

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 7⁸⁶ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου							
Ανθρώπινοι πόροι							
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα							
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου							

ΣΥΝΟΛΟ							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Οι απαιτούμενες πιστώσεις για ανθρώπινους πόρους και άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, οι οποίες θα συμπληρωθούν, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετα κονδύλια που μπορεί να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

⁸⁵ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

⁸⁶ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες στήριξης της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.1. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)
Ο Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)					
20 01 02 01 (στην έδρα και στις αντιπροσωπείες της Επιτροπής)					
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)					
01 01 01 11 (άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
Ο Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΙΠΑ)⁸⁷					
20 02 01 (AC, END, INT από το «συνολικό κονδύλιο»)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)					
XX 01 xx yy zz⁸⁸	- στην έδρα				
	- στις αντιπροσωπείες της ΕΕ				
01 01 01 02 (AC, END, INT – έμμεση έρευνα)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
ΣΥΝΟΛΟ					

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ, το οποίο θα συμπληρωθεί, αν χρειαστεί, με τυχόν πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

⁸⁷ AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

⁸⁸ Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «BA»).

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου με ανακατανομή εντός του οικείου τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ).

Τα ποσά που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση του έργου θα ανακατανεμηθούν από τη γραμμή του προϋπολογισμού 02.200401.

- συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση του αδιάθετου περιθωρίου στο πλαίσιο του αντίστοιχου τομέα του ΠΔΠ και/ή τη χρήση ειδικών μηχανισμών, όπως ορίζεται στον κανονισμό για το ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, τα αντίστοιχα ποσά και οι μηχανισμοί που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν.

- συνεπάγεται την αναθεώρηση του ΠΔΠ.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

Η πρόταση/πρωτοβουλία:

- δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτους
- προβλέπει τη συγχρηματοδότηση από τρίτους που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁸⁹	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Προσδιορισμός του φορέα συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁸⁹ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας. Να αντικατασταθεί το «N» με το αναμενόμενο πρώτο έτος εφαρμογής (για παράδειγμα: 2021). Το ίδιο και για τα επόμενα έτη.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
 - Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - στους ιδίους πόρους
 - στα λοιπά έσοδα
- να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας ⁹⁰					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3			
Άρθρο								

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

Άλλες παρατηρήσεις (π.χ. μέθοδος/τύπος για τον υπολογισμό των επιπτώσεων στα έσοδα ή τυχόν άλλες πληροφορίες).

⁹⁰ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.