



Βρυξέλλες, 1 Μαρτίου 2023
(OR. en)

6796/23

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0055 (COD)**

**TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252**

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) 128 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 128 final.

σνημμ.: COM(2023) 128 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε
επίπεδο Ένωσης**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πρωταρχικό στόχο της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Η Ένωση ακολουθεί πολιτική βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με στόχο να μειωθούν οι θάνατοι, οι τραυματισμοί και οι υλικές ζημιές.

Τα τελευταία 20 χρόνια η ασφάλεια του οδικού δικτύου της ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά. Ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα μειώθηκε κατά 61,5 %, από περίπου 51 400 το 2001 σε περίπου 19 800 το 2021. Ωστόσο, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας δεν ήταν αρκετά έντονη ώστε να επιτευχθεί η πολιτική φιλοδοξία της ΕΕ για μείωση του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50 % μεταξύ του 2001 και του 2010, και κατά επιπλέον 50 % μεταξύ του 2011 και του 2020 (δηλαδή κατά 75 % μεταξύ του 2001 και του 2020), με βάση μια σειρά στρατηγικών εγγράφων που εξέδωσε η Επιτροπή τις τελευταίες δύο δεκαετίες, όπως η *Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010*¹ ή η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»². Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα»³ του 2020, η Επιτροπή δεσμεύτηκε να επιτύχει τον στόχο για μηδενικό αριθμό θανατηφόρων ατυχημάτων για όλους τους τρόπους μεταφοράς έως το 2050.

Παρότι ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα το 2020 ήταν χαμηλότερος κατά 17 % σε σύγκριση με το 2019, αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην άνευ προηγουμένου μείωση του όγκου της οδικής κυκλοφορίας μετά την πανδημία COVID-19⁴. Κατά τα έτη πριν από το 2020, ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων δεν μειώθηκε σχεδόν καθόλου. Η επιβράδυνση αυτή, η οποία εμφανίστηκε ήδη γύρω στο 2014, ώθησε τους υπουργούς μεταφορών των κρατών μελών της Ένωσης να εκδώσουν υπουργική διακήρυξη για την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της άτυπης συνόδου του Συμβουλίου Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στη Βαλέτα τον Μάρτιο του 2017⁵. Στην εν λόγω διακήρυξη, τα κράτη μέλη κάλεσαν την Επιτροπή να διερευνήσει την ενίσχυση του νομικού πλαισίου της Ένωσης για την οδική ασφάλεια, ώστε να αντιστραφεί αυτή η τάση στασιμότητας.

Στη διακήρυξη της Βαλέτας⁶ ζητήθηκε ρητά η ανάληψη δράσης σχετικά με το ζήτημα της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων:

¹ COM(2001) 370 τελικό.

² COM(2010) 389 τελικό.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Κατά τη διάρκεια της πρώτης απαγόρευσης κυκλοφορίας τον Απρίλιο του 2020, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC) ανέφερε μείωση του όγκου της κυκλοφορίας κατά 70-85 % στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

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 Διακήρυξη της Βαλέτας για την οδική ασφάλεια, 2015, σημείο 9 στοιχείο γ).

«Οι υπουργοί Μεταφορών καλούν την Επιτροπή: (...) να διερευνήσει την ενίσχυση του νομικού πλαισίου της Ένωσης για την οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη έμφαση στη συνεργασία των κρατών μελών για την αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων, με την επιφύλαξη της κατάλληλης νομικής βάσης (ή βάσεων) για τις εν λόγω προτάσεις (...).»

Στο πλαίσιο αυτό, σημαντικό στοιχείο των προσπαθειών που καταβάλλει η Ένωση για να βελτιώσει την οδική ασφάλεια είναι η συνεπής επιβολή κυρώσεων για τροχαίες παραβάσεις που διαπράττονται εντός της Ένωσης. Ωστόσο, σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο, η ποινή της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης δεν μπορεί να ισχύσει σε επίπεδο Ένωσης όταν η παράβαση διαπράττεται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης.

Δεδομένου ότι η έκδοση άδειας οδήγησης αποτελεί πράξη άσκησης κυριαρχικής εξουσίας, το έγγραφο αυτό δεν μπορεί να αφαιρεθεί με την ίδια ισχύ από άλλο κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, μόνο το κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια οδήγησης μπορεί να την αφαιρέσει με ισχύ σε επίπεδο Ένωσης. Άλλα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν το δικαίωμα οδήγησης μόνον όσον αφορά το αντίστοιχο έδαφός τους, σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας⁷. Ως εκ τούτου, είναι επιτακτική ανάγκη να θεσπιστεί ενωσιακό πλαίσιο προκειμένου οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης να ισχύουν σε επίπεδο Ένωσης και να αποτρέπεται η σχετική ατιμωρησία όσων διαπράττουν τροχαίες παραβάσεις.

Οι αρχές που μπορούν να εκδίδουν αποφάσεις με τις οποίες επιβάλλεται έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Επομένως, η επιβολή έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να κατοχυρώνεται με βάση το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους που εξέδωσε την άδεια οδήγησης. Σύμφωνα με την πρόταση, τα κράτη μέλη θα υποχρεούνται να προβλέπουν δευτερογενώς ισχύ σε ολόκληρη την Ένωση, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, σε έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλεται από άλλο κράτος μέλος.

Το πλαίσιο θα πρέπει να βασίζεται στην αρχή βάσει της οποίας τα αποτελέσματα που αφορούν την αφαίρεση, την αναστολή ή τον περιορισμό μιας άδειας οδήγησης θα πρέπει να εφαρμόζονται στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης να ισχύει σε επίπεδο Ένωσης. Με ένα τέτοιο πλαίσιο, η ΕΕ είναι σε θέση να επιτυγχάνει παρόμοια αποτελέσματα ωσάν οι αποφάσεις που οδηγούν στην έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης να αναγνωρίζονταν αμοιβαία, ενώ παράλληλα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των οδικών μεταφορών και εξασφαλίζει ότι δεν αλληλεπικαλύπτεται η ισχύς των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης με τα μέσα που χρησιμοποιούνται στον τομέα της συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις.

Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας πρωτοβουλίας καλύπτει τις τροχαίες παραβάσεις που συντελούν περισσότερο σε τροχαία ατυχήματα και θανάτους, και συγκεκριμένα: την υπερβολική ταχύτητα, την οδήγηση σε κατάσταση μέθης, την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών και την πρόκληση θανάτου ή σοβαρού σωματικού τραυματισμού ως αποτέλεσμα οποιασδήποτε τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια.

⁷ Η ερμηνεία αυτή επαναλαμβάνεται συνεχώς και στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βλ. για παράδειγμα: υπόθεση C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, και υπόθεση C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

Η ταχύτητα όχι μόνο επηρεάζει άμεσα την πρόκληση συγκρούσεων και τη σοβαρότητα των συγκρούσεων, αλλά στην πραγματικότητα η υπερβολική ταχύτητα είναι μακράν, κατά μέσο όρο, η πιο συχνά καταγραφόμενη τροχαία παράβαση⁸. Ο αριθμός και η σοβαρότητα των συγκρούσεων αυξάνονται εκθετικά όσο αυξάνεται η ταχύτητα οδήγησης. Ομοίως, η μείωση της ταχύτητας κατά λίγα μόνο χιλιόμετρα ανά ώρα μπορεί να μειώσει σημαντικά τον αριθμό και τη σοβαρότητα των συγκρούσεων⁹.

Το ποσοστό των παραβάσεων υπερβολικής ταχύτητας που διαπράττονται από οδηγούς μη μόνιμους κατοίκους μπορεί να διαφέρει σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Κατά μέσο όρο, περίπου το 18 % του συνόλου των παραβάσεων υπερβολικής ταχύτητας διαπράττονται από οδηγούς μη μόνιμους κατοίκους. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει μια σημαντική ομάδα οδηγών που διαπράττουν σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σε άλλα κράτη μέλη, αλλά δεν λογοδοτούν (πλήρως) για τις παραβάσεις αυτές. Η επιβολή της νομοθεσίας σε σχέση με τα όρια ταχύτητας έχει ως στόχο να αποτρέψει τους οδηγούς από την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας μέσω της επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες. Αυτό επηρεάζει όχι μόνο την ταχύτητα των οδηγών που αισθάνονται ότι συγκαταλέγονται σε εκείνους που όντως υφίστανται κυρώσεις (ειδικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα), αλλά και εκείνων που βλέπουν ή ακούν ότι εξακολουθούν να επιβάλλονται κυρώσεις σε οδηγούς (γενικό αποτρεπτικό αποτέλεσμα)¹⁰.

Η μερική άρση της υφιστάμενης ατιμωρησίας των εν λόγω παραβατών, μέσω της χορήγησης στα κράτη μέλη της δυνατότητας να αναγνωρίζουν αμοιβαία τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης λόγω υπερβολικής ταχύτητας, αναμένεται να μειώσει τις ταχύτητες οδήγησης, καθώς οι οδηγοί αυτοί θα αισθάνονται την ανάγκη να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς για το όριο ταχύτητας στο εξωτερικό στον ίδιο βαθμό όπως στο δικό τους κράτος μέλος. Πράγματι, εάν ληφθεί ιδίως υπόψη ότι η υπερβολική ταχύτητα είναι η συχνότερη τροχαία παράβαση, η αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που απορρέουν από τη διάπραξη αυτής της παράβασης αναμένεται να έχει, αυτή καθαυτή, σημαντικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια, καθώς, για παράδειγμα, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εκτιμούν ότι θα μπορούσαν να σωθούν 2 100 ζωές ετησίως εάν μειωθεί η μέση ταχύτητα μόλις κατά 1 χλμ./ώρα στο σύνολο των δρόμων ολόκληρης της ΕΕ¹¹.

Η ίδια λογική ισχύει και για την οδήγηση σε κατάσταση μέθης. Ο αριθμός των παραβάσεων που σχετίζονται με την οδήγηση σε κατάσταση μέθης εκτιμάται ότι ανήλθε σε 1,2 εκατομμύρια το 2019 και προβλέπεται ότι θα αυξηθεί σε 1,5 εκατομμύρια το 2030 και 2,4 εκατομμύρια το 2050, με βάση την εξέλιξη της έντασης της επιβολής κυρώσεων κατά την περίοδο 2010-2019¹². Πρόσφατη μελέτη που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του έργου DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines — Οδήγηση υπό την επήρεια

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Ο.π.

¹⁰ Ο.π.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe (Μείωση της υπερβολικής ταχύτητας στην Ευρώπη) <https://bit.ly/2YZgSzt>.

¹² Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Πρόληψη της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών: τελική έκθεση), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>

ναρκωτικών, αλκοόλ και φαρμάκων) χρησιμοποιήθηκε για να εκτιμηθεί το ποσοστό των παραβάσεων στις οποίες η συγκέντρωση αλκοόλ στο εξεταζόμενο αίμα υπερέβαινε το 0,8¹³. Σε επίπεδο ΕΕ, περίπου το 26 % του συνόλου των παραβάσεων που σχετίζονταν με το αλκοόλ εκτιμήθηκε ότι είναι σοβαρές, οδηγώντας δυνητικά στην πιθανή απώλεια της άδειας οδήγησης. Επιπροσθέτως, εκτιμάται ότι περίπου το 15 % του συνόλου των τροχαίων παραβάσεων διαπράττεται από οδηγούς μη μόνιμους κατοίκους¹⁴.

Ομοίως, τα φάρμακα μπορούν να επηρεάσουν τις νοητικές και σωματικές λειτουργίες, προκαλώντας βλάβη. Πράγματι, με βάση επιδημιολογικές μελέτες για τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα σε εθνικό επίπεδο, εκτιμάται ότι το ποσοστό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα λόγω χρήσης ναρκωτικών (συμπεριλαμβανομένων φαρμάκων) είναι 15-25 %¹⁵. Σύμφωνα με άλλη έκθεση του προγράμματος DRUID¹⁶, ο κυριότερος γενικός αποτρεπτικός παράγοντας για την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών είναι ο κίνδυνος εντοπισμού όπως γίνεται αντιληπτός από τον οδηγό· ωστόσο, έρευνα που διενεργήθηκε το 2018 κατέδειξε ότι μόνο το 14 % του γενικού πληθυσμού των οδηγών πιστεύει ότι είναι πιθανό να υποβληθεί σε έλεγχο για χρήση παράνομων ναρκωτικών¹⁷. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να προβληθεί περισσότερο η επιβολή της νομοθεσίας για παραβάσεις που σχετίζονται με την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών. Από την άποψη αυτή, και όσον αφορά τη σχέση μεταξύ ναρκωτικών και αλκοόλ (κοινώς «οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών»), είναι απαραίτητο να συμπεριληφθεί στην προτεινόμενη οδηγία η παράβαση της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών.

Εκτός από τις παραβάσεις που σχετίζονται με την υπερβολική ταχύτητα και την οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών, άλλες συμπεριφορές που παραβιάζουν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας μπορούν επίσης να προκαλέσουν σοβαρό σωματικό τραυματισμό ή ακόμη και θάνατο, ιδίως εύαλωτων χρηστών του οδικού δικτύου όπως παιδιά, πεζοί, ποδηλάτες, άτομα που επιβαίνουν σε (ηλεκτρικά) πατίνια και άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Για τους λόγους αυτούς, η προτεινόμενη οδηγία προβλέπει την επέκταση της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που προκύπτουν από τις συμπεριφορές αυτές ώστε να καλύπτει το σύνολο της ΕΕ.

Η αξιολόγηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ¹⁸ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η απουσία ειδικού και αποτελεσματικού πλαισίου της ΕΕ για τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης δημιουργεί προκλήσεις όσον αφορά την πρόληψη των καταχρήσεων από οδηγούς που διαπράττουν παραβάσεις στο έδαφος ενός κράτους μέλους, αλλά στη συνέχεια μπορούν να εξακολουθήσουν να οδηγούν σε άλλο κράτος μέλος χωρίς να υφίστανται τις συνέπειες των παραβάσεών τους. Αυτό επιβεβαιώθηκε από τις απόψεις που διατύπωσαν 16 από τους

¹³ Ευρωπαϊκό Κέντρο Παρακολούθησης Ναρκωτικών και Τοξικομανίας (2012): Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report (Πρόληψη της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών: τελική έκθεση), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](https://www.esranet.eu/en/publications/)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

¹⁸ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής [SWD(2022) 0017 final] — Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Αξιολόγηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης).

21 απαντήσαντες που εκπροσωπούσαν εθνικές αρχές, οι οποίοι έκριναν ότι συνιστά γενικά σημαντικό πρόβλημα το γεγονός ότι οι μόνιμοι κάτοικοι και οι μη μόνιμοι κάτοικοι του κράτους μέλους όπου διαπράχθηκε η παράβαση δεν αντιμετωπίζουν τις ίδιες συνέπειες όσον αφορά την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης. Όταν ερωτήθηκαν σχετικά με την απουσία ισχύος της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων, ορισμένα κράτη μέλη επιβεβαίωσαν ότι δυσχεραίνει την εκτέλεση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε διασυνοριακό επίπεδο, και ως εκ τούτου θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια στην ΕΕ, ιδίως σε περιπτώσεις όπου η απαγόρευση οδήγησης οφείλεται σε σοβαρές παραβάσεις (π.χ. οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ). Η στοχευμένη έρευνα σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της αξιολόγησης επιβεβαίωσε γενικότερα ότι η απουσία ενωσιακού πλαισίου για την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης ενδέχεται να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και στον «τουρισμό για απόκτηση άδειας οδήγησης», παρότι οι επιπτώσεις αυτές είναι δύσκολο να εκτιμηθούν.

Όταν η παρούσα αιτιολογική έκθεση αναφέρεται στην αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο πλαίσιο των προπαρασκευαστικών εργασιών, η αναφορά αυτή θα πρέπει να ερμηνεύεται ως ο στόχος πολιτικής για την πρόβλεψη της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, δεδομένου ότι αυτός ήταν ανέκαθεν ο αρχικός σκοπός της πρωτοβουλίας.

Επιπλέον, η πρόβλεψη για την ισχύ των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων εξετάστηκε επίσης στο πλαίσιο των προπαρασκευαστικών εργασιών για την οδηγία (ΕΕ) 2015/413¹⁹.

Κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, η μεγάλη πλειονότητα όσων απάντησαν στην ανοικτή δημόσια διαβούλευση (68 %, ήτοι 5 146 από τους 7 532 απαντήσαντες) δήλωσαν ότι είναι είτε πολύ σημαντικό είτε σημαντικό να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας ώστε να συμπεριλάβει κανόνες για την αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη²⁰ υποστήριξαν κατά τη διάρκεια του εργαστηρίου και των στοχευμένων συνεντεύξεων την ανάπτυξη της έννοιας της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Ωστόσο, οι Κάτω Χώρες διατύπωσαν ορισμένες ανησυχίες νομικής φύσης²¹, ενώ η Γερμανία εξέφρασε ορισμένες ανησυχίες τουλάχιστον κατά το αρχικό στάδιο.

Συνολικά, πολλά ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν ότι η ισχύς της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να διασφαλίζεται μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων, ιδίως όσον αφορά παραβάσεις που σχετίζονται με υπερβολική ταχύτητα και οδήγηση σε κατάσταση μέθης. Αυτό επιβεβαιώθηκε κατά την ανοικτή δημόσια διαβούλευση, όπου περίπου 6 106 (81 %) και 4 966 (66 %) από τους 7 532 που απάντησαν

¹⁹ Τα στατιστικά στοιχεία και τα αποτελέσματα της έρευνας που παρουσιάζονται στην παρούσα πρόταση αποτελούν μέρος της μελέτης για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων όσον αφορά την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, κοινοπραξία ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — να προστεθεί σύνδεσμος.

²⁰ Ευρωπαϊκή ομοσπονδία θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR και NL.

²¹ Οι Κάτω Χώρες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τους διαφορετικούς κανόνες και τις διαφορετικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην ΕΕ.

έκριναν ότι η διασφάλιση της ισχύος της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων, η οποία έκπτωση προκύπτει λόγω οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών και λόγω υπερβολικής ταχύτητας είναι είτε πολύ σημαντική είτε σημαντική για την αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK, αντίστοιχα. Ειδικότερα, όταν ερωτήθηκαν για ποιες παραβάσεις θα πρέπει να προβλεφθεί η ισχύς της έκπτωσης σε επίπεδο Ένωσης, το 87 % όσων απάντησαν στο πλαίσιο της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης (6 586 από τους 7 532 απαντήσαντες) επέλεξαν την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών και το 46 % (3 470 από τους 7 532 απαντήσαντες) επέλεξαν την υπερβολική ταχύτητα. Στις στοχευμένες συνεντεύξεις, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη²² εξέφρασαν την υποστήριξή τους για τη διασφάλιση της ισχύος της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων, η οποία έκπτωση προκύπτει λόγω υπερβολικής ταχύτητας και οδήγησης σε κατάσταση μέθης. Το Βέλγιο, η Σλοβενία και η Σουηδία υποστήριξαν επίσης αυτή την άποψη, παρότι αναγνώρισαν τις δυσκολίες που συνεπάγονται η επίτευξη συμφωνίας με άλλα κράτη μέλη και η εφαρμογή στην πράξη.

Η απουσία σαφούς ενωσιακού πλαισίου για τη διασφάλιση της ισχύος της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων δημιουργεί προκλήσεις όσον αφορά την πρόληψη των καταχρήσεων από τους οδηγούς και επηρεάζει την οδική ασφάλεια. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώθηκε επίσης από τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια των στοχευμένων συνεντεύξεων. Η μείωση τόσο των επικίνδυνων συμπεριφορών από πλευράς των οδηγών όσο και του αριθμού εκείνων που οδηγούν χωρίς άδεια φαίνεται ότι αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για τα ενδιαφερόμενα μέρη που απάντησαν στο πλαίσιο της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης. Μάλιστα, περίπου το 55 % (5 063 επί συνόλου 7 532) και το 69 % (5 201 επί συνόλου 7 532) όσων απάντησαν, αντίστοιχα, αξιολόγησαν τους παράγοντες αυτούς ως εξαιρετικά ή πολύ σημαντικούς.

Στη στοχευμένη έρευνα, η μεγάλη πλειονότητα των εκπροσώπων των εθνικών αρχών προσδιόρισαν το γεγονός ότι οι μόνιμοι κάτοικοι και οι μη μόνιμοι κάτοικοι του κράτους μέλους όπου διαπράχθηκε η παράβαση δεν αντιμετωπίζουν τις ίδιες συνέπειες όσον αφορά την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης στην ΕΕ ως γενικά σημαντικό πρόβλημα (16/21). Στη στοχευμένη έρευνα, οι απαντήσαντες από μη κυβερνητικές οργανώσεις συμφώνησαν ότι το γεγονός ότι οι μόνιμοι κάτοικοι και οι μη μόνιμοι κάτοικοι δεν αντιμετωπίζουν τις ίδιες συνέπειες όσον αφορά την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης αποτελεί σημαντικό πρόβλημα σε σχέση με την οδική ασφάλεια (64 %). Ομοίως, συμφώνησαν ότι το γεγονός ότι οι μόνιμοι κάτοικοι και οι μη μόνιμοι κάτοικοι δεν αντιμετωπίζουν τις ίδιες συνέπειες όσον αφορά την επιβολή βαθμών ποινής αποτελεί σημαντικό πρόβλημα σε σχέση με την οδική ασφάλεια (64 %).

Οι εθνικές αρχές εκτίμησαν ότι, κατά μέσο όρο, ο αριθμός των παραβάσεων που διαπράττονται ετησίως και οδηγούν σε έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης κυμαίνεται από 25 000 έως πάνω από 50 000. Ο αριθμός των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης για οδηγούς μόνιμους κατοίκους (π.χ. η άδεια οδήγησης έχει εκδοθεί στο ίδιο κράτος μέλος όπου επιβάλλεται η έκπτωση) εκτιμήθηκε ότι κυμαίνεται από 0 έως 5 000. Ο αριθμός των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης για οδηγούς μη μόνιμους

²² Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών, η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Μοτοσικλετών και η Dansk Kørelærer-Union.

κατοίκους (π.χ. η άδεια οδήγησης έχει εκδοθεί σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο επιβάλλεται η έκπτωση) εκτιμήθηκε ότι κυμαίνεται από 0 έως 5 000. Οι περισσότεροι απαντήσαντες εκτίμησαν ότι ο ετήσιος αριθμός παραβάσεων που έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή βαθμών ποινής κυμαίνεται από 0 έως 1 000. Ελαφρώς περισσότεροι απαντήσαντες εκτίμησαν τον αριθμό των παραβάσεων που έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή βαθμών ποινής για τους οδηγούς μόνιμους κατοίκους (π.χ. η άδεια οδήγησης έχει εκδοθεί στο ίδιο κράτος μέλος όπου επιβάλλονται οι βαθμοί ποινής) μεταξύ 0 και 1 000. Ο αριθμός των παραβάσεων που έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή βαθμών ποινής για τους οδηγούς μόνιμους κατοίκους άλλου κράτους μέλους (π.χ. η άδεια οδήγησης έχει εκδοθεί σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο επιβάλλεται η έκπτωση) εκτιμήθηκε ότι κυμαίνεται μεταξύ 0 και 5 000.

Υπό το πρίσμα των προπαρασκευαστικών εργασιών, επιβεβαιώνεται ότι η θέσπιση ειδικού και αποτελεσματικού συστήματος για τη διασφάλιση της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης είναι πιθανό να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Επιπλέον, η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος μιας δέσμης που αφορά την αναθεώρηση δύο άλλων σχετικών οδηγιών:

- της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια²³, και
- της οδηγίας 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης²⁴.

Η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους της επιβολής της νομοθεσίας για ορισμένες σαφώς καθορισμένες τροχαίες παραβάσεις, όταν οι παραβάσεις αυτές διαπράττονται από όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, στοιχείο το οποίο στις περισσότερες περιπτώσεις υποδηλώνει επίσης ότι η παράβαση διαπράχθηκε από παραβάτη μη μόνιμο κάτοικο. Ως εκ τούτου, ήταν σημαντικό να ευθυγραμμιστεί το πεδίο εφαρμογής της παρούσας πρότασης όσο το δυνατόν περισσότερο με τις παραβάσεις που καλύπτονται από την εν λόγω πρωτοβουλία. Διαφορετικά, οι αρχές επιβολής του νόμου ενδέχεται να μη διαθέτουν επαρκή εργαλεία για αυτή καθαυτή τη διεξαγωγή της έρευνας που θα κατέληγε σε απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Επιπλέον, οι παραβάτες μη μόνιμοι κάτοικοι ενδέχεται να μην απολαύουν του ίδιου επιπέδου δικονομικών εγγυήσεων με εκείνο που ισχύει για τους αντίστοιχους παραβάτες μόνιμους κατοίκους, οπότε η αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας αποσκοπεί στην καλύτερη διασφάλιση των εν λόγω εγγυήσεων. Κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών για την παρούσα πρόταση, κατέστη σαφές ότι, παρότι τα ισχύοντα όρια που συνεπάγονται έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης διαφέρουν σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, ορισμένες τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια επισύρουν έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε όλα ή στα περισσότερα κράτη μέλη.

• **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η πρόβλεψη ενός συστήματος που θα διασφαλίζει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης για τους παραβάτες μη μόνιμους κατοίκους αποτελεί

²³ 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).

²⁴ Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (αναδιτύπωση) (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).

διαχρονικά κεντρικό σημείο της πρωτοβουλίας για την αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK²⁵.

Το άρθρο 11 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας διέπει ορισμένα στοιχεία των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Η αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK, η οποία πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την παρούσα πρωτοβουλία για λόγους νομικής συνέπειας και συνοχής, θα καλύψει την έκδοση αδειών οδήγησης σε οδηγούς στους οποίους έχει επιβληθεί έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης καθώς και τις εξαιρέσεις από την αμοιβαία αναγνώριση (της ισχύος) αδειών οδήγησης όταν στον κάτοχο έχει επιβληθεί έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης. Επιπλέον, θα περιέχει διατάξεις που θα διευκολύνουν την εκτέλεση των αποφάσεων μερικής έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης μέσω της δυνατότητας καταγραφής βαθμών ποινής.

Η πρόταση για ειδική νομική πράξη που θα προβλέπει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων αποτελεί επίσης επαναλαμβανόμενο στόχο της Επιτροπής. Το 2006 η Επιτροπή ανέφερε σε ανακοίνωση σχετικά με τις εκπτώσεις που προκύπτουν από ποινικές καταδίκες²⁶ ότι εξέταζε το ενδεχόμενο να προτείνει νομική πράξη που θα αντικαθιστούσε τη σύμβαση του 1998 σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης²⁷. Όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης γενικότερα, η Επιτροπή δήλωσε, στο πλαίσιο της εν λόγω ανακοίνωσης, ότι τάσσεται υπέρ μιας τομεακής προσέγγισης σε τομείς στους οποίους υπάρχει κοινή βάση μεταξύ των κρατών μελών (όπως οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης).

• **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση συνάδει επίσης πλήρως με το βασικό κεκτημένο στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Δεν επηρεάζει σημαντικά την οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹. Συνάδει επίσης με το *Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 – Επόμενα βήματα προς την επίτευξη του «Οράματος μηδενικών απωλειών»*³⁰.

²⁵ Πρβλ. την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων της πρωτοβουλίας για την αναθεώρηση της οδηγίας για την άδεια οδήγησης: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_el

²⁶ COM(2006) 73 τελικό.

²⁷ ΕΕ C 2016 της 10.7.1998, σ. 1.

²⁸ 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 (κωδικοποίηση) (ΕΕ L 330 της 23.12.2022, σ. 46).

²⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων 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 οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

Όπως προαναφέρθηκε, η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 αναθεωρείται παράλληλα με την παρούσα πρόταση, για λόγους νομικής συνέπειας και συνοχής. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να επαναληφθεί ότι η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 αναμένεται να αποτελέσει τον ακρογωνιαίο λίθο της έρευνας και, ως εκ τούτου, να συμβάλει επίσης έμμεσα στην επιβολή του νόμου, ιδίως σε περιπτώσεις όπου ο παραβάτης έχει εντοπιστεί εξ αποστάσεως. Δεδομένου ότι η αναθεωρημένη οδηγία (ΕΕ) 2015/413 αποσκοπεί στην επέκταση της ανταλλαγής πληροφοριών και της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών, μπορεί να θεωρηθεί ότι θα αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός των παραβάσεων που διερευνώνται επιτυχώς, και ως εκ τούτου των περιπτώσεων στις οποίες επιβάλλεται έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης.

Ομοίως, η αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 αποσκοπεί στη διασφάλιση υψηλότερου επιπέδου προστασίας των δικονομικών και θεμελιωδών δικαιωμάτων των παραβατών μη μόνιμων κατοίκων που διώκονται ή συλλαμβάνονται, ασχέτως αν η παράβαση εντοπίζεται εξ αποστάσεως ή αν ο παραβάτης συλλαμβάνεται προτού εγκαταλείψει το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση.

Η αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και το πλαίσιο της Ένωσης για την άδεια οδήγησης θα συμπληρώσουν επίσης τους κανόνες που ορίζονται στην προτεινόμενη οδηγία, όπως προαναφέρθηκε. Επιπλέον, η αναθεωρημένη οδηγία για την άδεια οδήγησης θα συμβάλει στην πρακτική επιβολή των μερικών περιορισμών που εφαρμόζονται στον οδηγό και θα ενισχύσει τη δυνατότητα του κράτους μέλους της παράβασης να μην αναγνωρίζει την ισχύ της άδειας οδήγησης του παραβάτη στις περιπτώσεις στις οποίες δεν εφαρμόζεται η προτεινόμενη οδηγία.

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

- ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων)³¹ και
- η οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³².

Η πρόταση συνάδει επίσης με άλλες πράξεις που επιτρέπουν την αμοιβαία αναγνώριση δικαστικών αποφάσεων σε ποινικές υποθέσεις. Καλύπτει ένα κενό όσον αφορά την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης που απορρέει από δικαστικές αποφάσεις σε ποινικές υποθέσεις. Προκειμένου να αποφευχθούν πιθανές αλληλεπικαλύψεις μεταξύ της προτεινόμενης οδηγίας και του κερτημένου της Ένωσης στον τομέα της δικαιοσύνης και των εσωτερικών υποθέσεων, διευκρινίζεται ότι η πρόταση δεν θίγει τις εν λόγω πράξεις.

³¹ 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 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

³² 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, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Πρωταρχικός στόχος της πρότασης είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση, όπως επισημάνθηκε επίσης στην έκκληση των υπουργών Μεταφορών της ΕΕ στη διακήρυξη της Βαλέτας.

Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ), ο νομοθέτης της Ένωσης διαθέτει ευρείες νομοθετικές εξουσίες όσον αφορά την έγκριση κατάλληλων κοινών κανόνων για τη θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών³³. Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πρωταρχικό στόχο της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Ως εκ τούτου, τα μέτρα για την επίτευξη του στόχου αυτού μπορούν να θεσπίζονται βάσει του άρθρου 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)³⁴.

Συνεπώς, η κατάλληλη νομική βάση για την προτεινόμενη οδηγία είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

• Επιλογή της νομικής πράξης

Το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ επιτρέπει στον νομοθέτη της Ένωσης να εκδίδει κανονισμούς και οδηγίες.

Για την παρούσα πρόταση, η οδηγία αποτελεί την καταλληλότερη μορφή πράξης που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την αντιμετώπιση των διαφορών μεταξύ των εφαρμοστέων κανόνων σχετικά με την επιβολή και την εκτέλεση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης εντός των κρατών μελών.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ), η Ένωση παρεμβαίνει μόνον εφόσον η προβλεπόμενη δράση δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη. Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, οι οδηγοί μόνιμοι κάτοικοι οι οποίοι διαπράττουν ακόμη και τις πλέον επιλήψιμες τροχαίες παραβάσεις διατηρούν το δικαίωμα να οδηγούν σε όλα τα κράτη μέλη εκτός από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, έστω και αν το εν λόγω κράτος μέλος περιορίζει τα δικαιώματα αυτά. Η μόνη περίπτωση στην οποία η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης ισχύει σε επίπεδο Ένωσης είναι όταν το κράτος μέλος που εφαρμόζει την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης είναι εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης στον παραβάτη.

Για λόγους οδικής ασφάλειας, είναι υψίστης σημασίας να ισχύουν σε επίπεδο Ένωσης οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που εκδίδονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω νομικής πράξης της ΕΕ. Η απόφαση έκδοσης άδειας οδήγησης ή η στέρηση κάποιου προσώπου του σχετικού δικαιώματος μέσω της ακύρωσης της ισχύος της άδειας αποτελεί μέρος της κυριαρχικής εξουσίας που ασκεί το

³³ Υπόθεση C-223/02, Ισπανία και Φινλανδία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, ECLI:EU:C:2004:497, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

³⁴ Υπόθεση C-43/12, Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, ECLI:EU:C:2014:298, σκέψη 43 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, η ισχύς της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης εξαρτάται πάντοτε από τις ενέργειες του κράτους μέλους που εξέδωσε την άδεια οδήγησης, το οποίο δεν διαθέτει τα απαραίτητα πληροφορίες και νομικά έσα ή τα απαραίτητα κίνητρα για να ενεργήσει χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης.

- **Αναλογικότητα**

Τα μέτρα της παρούσας πρωτοβουλίας δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας μέσω της ισχύος, σε επίπεδο Ένωσης, των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης οι οποίες προκύπτουν από τη διάπραξη ορισμένων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια. Η οδηγία προβλέπει τη διαβίβαση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια οδήγησης μόνο όταν πρόκειται για σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια οι οποίες αποτελούν τις κύριες αιτίες τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων στην ΕΕ, και συγκεκριμένα τις παραβάσεις της οδήγησης σε κατάσταση μέθης (οδήγηση με συγκέντρωση αλκοόλ στο αίμα που υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη από τον νόμο τιμή) και της υπερβολικής ταχύτητας (υπέρβαση των ορίων ταχύτητας που ισχύουν για τον συγκεκριμένο δρόμο ή τύπο οχήματος), καθώς και της παράβασης της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών. Η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης μπορεί επίσης να διαβιβαστεί εάν αφορά τροχαία παράβαση η οποία προκάλεσε θάνατο ή σοβαρό σωματικό τραυματισμό.

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 2012 εκπονήθηκε νομική μελέτη³⁵ υπό την εποπτεία της Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί όσον αφορά τις ενδοενωσιακές αποφάσεις έκπτωσης από δικαιώματα σε τρεις προκαθορισμένους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Η μελέτη ανέλυσε όχι μόνο το σχετικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ, αλλά και τις υφιστάμενες πολυεθνικές και διμερείς συνθήκες και συμβάσεις. Η μελέτη, μεταξύ άλλων, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα πρέπει να εκδοθεί νέα οδηγία για τη ρύθμιση της διασυνοριακής εκτέλεσης των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης.

Το 2022 η Επιτροπή ανέθεσε σε κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Ecorys, Wavestone και Grimaldi να υποστηρίξει³⁶ την εκτίμηση των επιπτώσεων για την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης, διενεργήθηκε εκτενής έρευνα σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο και τη νομολογία του ΔΕΕ όσον αφορά τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Το συμπέρασμα της εν λόγω έρευνας ήταν επίσης υπέρ

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). Η τριάδα των αποφάσεων έκπτωσης: προσέγγιση της νομοθεσίας, εκτέλεση των αιτημάτων, εξασφάλιση ισοδυναμίας.

³⁶ Μελέτη για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων όσον αφορά την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, κοινοπραξία ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 — να προστεθεί σύνδεσμος.

της δημιουργίας μιας νέας νομικής πράξης που θα διασφαλίζει την ισχύ των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των εν λόγω αποφάσεων.

Όπως προαναφέρθηκε, η περίπτωση στην οποία ένα κράτος μέλος αναστέλλει, δυνάμει της εθνικής του νομοθεσίας και λόγω παράνομης συμπεριφοράς στο έδαφός του, το δικαίωμα οδήγησης του κατόχου άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος διέπεται επί του παρόντος εν μέρει από την οδηγία 2006/126/EK.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε το 2022 εκ των υστέρων αξιολόγηση³⁷ της εν λόγω οδηγίας. Η αξιολόγηση αυτή κατέδειξε ότι η συνδυασμένη δράση της οδηγίας 2006/126/EK και των δύο προηγούμενων αντίστοιχων οδηγιών για την άδεια οδήγησης είχε ως αποτέλεσμα την επίτευξη ενός κοινού επιπέδου ασφάλειας για τους χρήστες του οδικού δικτύου εντός της Ένωσης και διευκόλυνε την ελεύθερη κυκλοφορία. Κατέδειξε επίσης ότι υπάρχει περιθώριο για περαιτέρω βελτίωση τόσο του επιπέδου της οδικής ασφάλειας όσο και της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας ορισμένων κανονιστικών απαιτήσεων.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας³⁸, κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 2006/126/EK και την εκτίμηση των επιπτώσεων για την αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας, πραγματοποιήθηκαν επίσης διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά την παρούσα πρόταση.

Κατά το προπαρασκευαστικό στάδιο της εκ των υστέρων αξιολόγησης, πραγματοποιήθηκε εργαστήριο με τα ενδιαφερόμενα μέρη στις 16 Οκτωβρίου 2020, με σκοπό τη συγκέντρωση αποδεικτικών στοιχείων, την επιβεβαίωση των διαπιστώσεων, την αναζήτηση παρατηρήσεων σχετικά με τα νεοεμφανιζόμενα ευρήματα και τη συλλογή απόψεων.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε ανοικτή δημόσια διαβούλευση από τις 28 Οκτωβρίου 2020 έως τις 20 Ιανουαρίου 2021, ώστε το ενδιαφερόμενο κοινό και τα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν την ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες.

Κατά το προπαρασκευαστικό στάδιο της εκτίμησης των επιπτώσεων, τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων (δεύτερο τρίμηνο του 2021). Κατόπιν, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες στοχευμένες δραστηριότητες διαβούλευσης:

- Δύο γύροι συνεντεύξεων:
 - Διερευνητικές συνεντεύξεις κατά το αρχικό στάδιο (πρώτο και δεύτερο τρίμηνο του 2022)
 - Διεξοδικές συνεντεύξεις για την κάλυψη κενών πληροφόρησης και την αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπτώσεων των μέτρων πολιτικής (δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 2021).

³⁷ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής — Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Αξιολόγηση της οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης) [SWD(2022) 0017 final].

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_el

- Δύο γύροι ερευνών:
 - Έρευνα για την τεκμηρίωση της ανάλυσης του προβλήματος (δεύτερο τρίμηνο του 2022).
 - Έρευνα για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων πολιτικής (δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 2022).

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

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τάσσεται υπέρ της ενίσχυσης του πλαισίου οδικής ασφάλειας, ιδίως με τη θέσπιση πράξης για την αμοιβαία αναγνώριση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης³⁹.

• Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσιδας

Κατά το στάδιο της εκτίμησης των επιπτώσεων, πραγματοποιήθηκε εργαστήριο εμπειρογνομόνων σχετικά με τις συνέπειες των τροχαίων παραβάσεων και την καταλληλότητα από άποψη υγείας (δεύτερο τρίμηνο του 2022).

Κατά τα προπαρασκευαστικά στάδια τόσο της εκ των υστέρων αξιολόγησης όσο και της εκτίμησης των επιπτώσεων, η επιτροπή για τις άδειες οδήγησης που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/126/EK, η οποία απαρτίζεται κυρίως από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, ενημερωνόταν συνεχώς και ζητούνταν η γνώμη της.

• Εκτίμηση επιπτώσεων

Διενεργήθηκε εκτίμηση των επιπτώσεων⁴⁰ για την αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK, η οποία συμπεριέλαβε στοιχεία σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Η εκτίμηση των επιπτώσεων εγκρίθηκε με γραπτή διαδικασία και έλαβε θετική γνώμη χωρίς παρατηρήσεις από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου στις 18 Νοεμβρίου 2022⁴¹. Επιπλέον, οι προπαρασκευαστικές εργασίες για την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 έχουν επίσης ασχοληθεί ουσιαστικά με το ζήτημα της διασφάλισης της ισχύος της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων. Το αποτέλεσμα των ερευνητικών εργασιών επιβεβαίωσε ότι η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην αναθεώρηση της οδηγίας 2006/126/EK, κυρίως διότι δεν θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413. Ωστόσο, κατά την ανάπτυξη των επιλογών πολιτικής, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά το στάδιο αξιολόγησης και εκτίμησης και για τις δύο οδηγίες⁴².

Η τελική έκθεση της μελέτης για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων της πρωτοβουλίας αναθεώρησης της οδηγίας 2006/126/EK, η οποία καλύπτει και την παρούσα

³⁹ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2021, σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 — Συστάσεις σχετικά με τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών» [2021/2014(INI)].

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Η αξιολόγηση σχετικά με τη θέσπιση καθεστώτος αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο ΕΕ που παρουσιάζεται στο παρόν κεφάλαιο βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της μελέτης για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων όσον αφορά την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια — Τελική έκθεση [προς δημοσίευση].

πρόταση, περιλαμβάνει ολοκληρωμένη περιγραφή και αξιολόγηση της προστιθέμενης αξίας της πρωτοβουλίας και των δεσμών της με άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής. Τα θέματα αυτά παρατίθενται στις ενότητες 3.3, 1.3 και 1.5 της εν λόγω έκθεσης. Αναλυτική περιγραφή των επιλογών πολιτικής περιλαμβάνεται στις ενότητες 5.2 και 8.1 ενώ περιεκτική ανάλυση των επιπτώσεων όλων των επιλογών παρουσιάζεται στην ενότητα 6. Σύνοψη των επιλογών πολιτικής που εξετάστηκαν παρατίθεται στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2006/126/EK⁴³. Ένα ενωσιακό πλαίσιο για την ομοιόμορφη διασυνοριακή εκτέλεση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης προτάθηκε στη σύμβαση του 1998 σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης (πράξη του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1998)⁴⁴, η οποία δεν τέθηκε σε ισχύ λόγω μη επικύρωσής της από όλα τα κράτη μέλη (μόνο επτά κράτη μέλη την επικύρωσαν⁴⁵). Για τον λόγο αυτόν, καταργήθηκε το 2016⁴⁶.

Με την έκδοση της οδηγίας 2006/126/EK, με την οποία τροποποιήθηκαν εν μέρει οι σχετικές διατάξεις της προηγούμενης οδηγίας για την άδεια οδήγησης (άρθρο 8 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ)⁴⁷, προκειμένου να μετριαστεί το φαινόμενο του «τουρισμού για την απόκτηση άδειας οδήγησης», φαίνεται ότι πραγματοποιήθηκε ένα βήμα προς την κατεύθυνση της διασφάλισης της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης. Ωστόσο, η διατύπωση της νέας διάταξης, δηλαδή του άρθρου 11 παράγραφος 4 της οδηγίας 2006/126/EK, δεν παρείχε την αναγκαία σαφήνεια. Η εν λόγω διάταξη έχει ερμηνευθεί από το ΔΕΕ⁴⁸ σε αρκετές περιπτώσεις, λόγω των αμφιβολιών που απορρέουν από τη διατύπωσή της και των διαφορετικών περιστάσεων που ίσχυαν όσον αφορά τις αποφάσεις έκπτωσης που επιβάλλονταν σε μόνιμους κατοίκους και μη μόνιμους κατοίκους. Επιπλέον, όπως έχει επίσης τονίσει το ΔΕΕ⁴⁹, η υποχρέωση αυτή δεν ισχύει και δεν είναι εκτελεστή ωστόσο τεθεί σε εφαρμογή ένα σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης, το οποίο θα δίνει σε όλα τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εξακριβώνουν πράγματι αν εκκρεμεί ή έχει επιβληθεί στο εξωτερικό έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε βάρος του αιτούντος άδεια οδήγησης.

Ως αποτέλεσμα των προβλημάτων που περιγράφονται ανωτέρω, σύμφωνα με το ισχύον πλαίσιο, στους παραβάτες μη μόνιμους κατοίκους επιβάλλεται έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης μόνο στη χώρα στην οποία διέπραξαν την παράβαση, αλλά αυτοί εξακολουθούν να μπορούν να οδηγούν σε όλα τα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, εκτός εάν η έκπτωση επιβλήθηκε από το κράτος μέλος έκδοσης. Πρόκειται για μείζον ζήτημα, εάν ληφθεί υπόψη ο σοβαρός

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Πράξη του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1998, για την κατάρτιση σύμβασης σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES και UK.

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/95 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2016, για την κατάργηση ορισμένων πράξεων στον τομέα της αστυνομικής συνεργασίας και της δικαστικής συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις (ΕΕ L 26 της 2.2.2016, σ. 9).

⁴⁷ Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 1).

⁴⁸ Βλ., ειδικότερα, απόφαση της 20ής Νοεμβρίου 2008, Weber, υπόθεση C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640· απόφαση της 2ας Δεκεμβρίου 2010, Scheffler, υπόθεση 334-09, ECLI:EU:C:2010:731· απόφαση της 26ης Απριλίου 2012, Hofmann, υπόθεση C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, σκέψη 71· απόφαση της 23ης Απριλίου 2015, Aykul, υπόθεση C-260/13, CECLI:EU:C:2015:257· απόφαση της 21ης Μαΐου 2015, Wittmann, υπόθεση C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Υπόθεση C- 419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, σκέψη 82.

κίνδυνος που προκύπτει για την οδική ασφάλεια εξαιτίας των οδηγών οι οποίοι κυκλοφορούν στο εσωτερικό της ΕΕ παρότι η άδεια οδήγησής τους έχει ανασταλεί, περιοριστεί ή αφαιρεθεί σε κάποιο από τα κράτη μέλη λόγω σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

Ακόμη χειρότερα, εάν δεν υπάρξει σχετική ρητή απαγόρευση (ή όταν τα άλλα κράτη μέλη δεν έχουν ενημερωθεί δεόντως για την εκκρεμούσα απαγόρευση), ο οδηγός μη μόνιμος κάτοικος έχει τη δυνατότητα να υποβάλει αίτηση για νέα άδεια στη χώρα κατοικίας του προκειμένου να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης παντού, δεδομένου ότι η νέα άδεια θα αναγνωρίζεται, καταρχήν, ακόμη και στη χώρα όπου διαπράχθηκε η παράβαση. Το ίδιο θα μπορούσε να πράξει και οδηγός στον οποίον έχει επιβληθεί έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης στη χώρα του, αν αλλάξει τόπο κατοικίας προτού υποβάλει αίτηση για νέα άδεια.

Η νομική βάση για την ανταλλαγή πληροφοριών σε επίπεδο ΕΕ σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης έχει όντως κατοχυρωθεί ήδη με την οδηγία 2006/126/ΕΚ⁵⁰, η οποία απαιτεί ρητά από τα κράτη μέλη να αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή των μέτρων της και να ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν, χρησιμοποιώντας το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που έχει δημιουργηθεί για τον σκοπό αυτόν (δηλ. το δίκτυο RESPER). Επιπλέον, η οδηγία (ΕΕ) 2015/413 θα μπορούσε επίσης να διευκολύνει την εκτέλεση απαιτώντας από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου διαπράχθηκε η παράβαση να ενημερώνει τον παραβάτη για τυχόν έκπτωσή του από το δικαίωμα οδήγησης η οποία συνοδεύει τη φερόμενη ως διαπραχθείσα παράβαση.

Αξιολόγηση των μέτρων και των επιλογών πολιτικής

Τα μέτρα στο πλαίσιο των διαφόρων επιλογών πολιτικής αξιολογήθηκαν ποσοτικά και ποιοτικά όσον αφορά τις οικονομικές και τις κοινωνικές τους επιπτώσεις (οδική ασφάλεια) καθώς και τις επιπτώσεις τους στα θεμελιώδη δικαιώματα. Επιλέχθηκε ο χρονικός ορίζοντας 2025-2050 για την αξιολόγηση των επιπτώσεων, σύμφωνα με τις προβλέψεις του βασικού σεναρίου. Όσον αφορά τα θεμελιώδη δικαιώματα, οι επιπτώσεις θα εξακολουθήσουν να ελέγχονται με την αυστηρή εφαρμογή των κανόνων για την προστασία των δεδομένων, ιδίως στο δίκτυο RESPER.

Οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής όσον αφορά τη διασφάλιση της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης αναμένεται να είναι συνολικά θετικές και η παρούσα πρωτοβουλία αναμένεται να αυξήσει την οδική ασφάλεια σε όλα τα κράτη μέλη. Η αύξηση της πιθανότητας αποτελεσματικής εκτέλεσης μιας απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που εκδίδεται σε διασυνοριακό πλαίσιο αυξάνει επίσης το αποτρεπτικό αποτέλεσμα όσον αφορά τη διάπραξη εγκληματικών παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια ανεξάρτητα από τα σύνορα των κρατών μελών. Οι κοινωνικές επιπτώσεις θα είναι συνολικά πολύ θετικές, καθώς τα θύματα θα έχουν τη διαβεβαίωση ότι τα μέτρα που συνδέονται με τροχαίες παραβάσεις που διαπράττονται από αλλοδαπούς δεν θα μένουν ανεκτέλεστα.

⁵⁰ Άρθρο 15, άρθρο 7 παράγραφος 5 και, σύμφωνα με τη νομολογία, επίσης άρθρο 11 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας.

Οι στόχοι της πρωτοβουλίας θα οδηγήσουν σε περιορισμένη αύξηση του λειτουργικού κόστους του δικτύου RESPER. Ωστόσο, αυτό αναμένεται να αντισταθμιστεί με το παραπάνω από τα οφέλη της διάσωσης ανθρώπινων ζωών λόγω της αυξημένης οδικής ασφάλειας.

Οι μεγάλες, οι μικρομεσαίες (ΜΜΕ) και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις δεν θα επηρεαστούν άμεσα από την παρούσα πρόταση.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόβλεψη για την ισχύ των μέτρων που αφορούν την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τα θεμελιώδη δικαιώματα που προστατεύονται από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ⁵¹ (στο εξής: Χάρτης) και την Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου⁵² (ΕΣΔΑ).

Η απόφαση του κράτους μέλους έκδοσης για την ισχύ των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης θα περιορίσει περαιτέρω τη δυνατότητα του παραβάτη να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα στην Ένωση. Ανάλογα με την προσωπική του κατάσταση, αυτό μπορεί να επηρεάσει την άσκηση της επαγγελματικής του δραστηριότητας, την οικογενειακή του ζωή και τις δυνατότητες χρήσης των μηχανοκίνητων οχημάτων του. Ως εκ τούτου, η πρόταση μπορεί να επηρεάσει διάφορα θεμελιώδη δικαιώματα: το δικαίωμα στην εργασία ή την επιχειρηματική ελευθερία, το δικαίωμα στην οικογενειακή ζωή, το δικαίωμα ιδιοκτησίας. Επιπλέον, οι προβλεπόμενες διαδικασίες θα μπορούσαν επίσης να επηρεάσουν το δικαίωμα ενός ατόμου σε δίκαιη δίκη, το δικαίωμα υπεράσπισής του και το δικαίωμά του στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που το αφορούν.

Περιορισμοί των θεμελιωδών δικαιωμάτων του παραβάτη μπορούν να επιβάλλονται εφόσον είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε στόχους γενικού ενδιαφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση. Αυτό ισχύει στην προκειμένη περίπτωση όπου ο στόχος γενικού ενδιαφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι περιορισμοί δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτού του στόχου. Ο οδηγός που έχει διαπράξει τέτοιες τροχαίες παραβάσεις σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο εκδόθηκε η άδεια οδήγησής του, ενώ επωφελείται από την ελεύθερη κυκλοφορία, θα πρέπει να αντιμετωπίζει τις ίδιες συνέπειες, όταν του αφαιρείται η άδεια οδήγησης, με εκείνες που ισχύουν για τους οδηγούς από το κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση. Θα πρέπει να χάνει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης σε ολόκληρη την Ένωση. Διαφορετικά, η προστασία της οδικής ασφάλειας θα ήταν δυνατή μόνο στο κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση, στοιχείο που θα καθιστούσε την έκβαση της προσπάθειας μερική και αναποτελεσματική.

Επιπλέον, στην προτεινόμενη οδηγία περιλαμβάνονται ορισμένες σημαντικές διασφαλίσεις. Η πρόταση προβλέπει λόγους εξαίρεσης, όταν συντρέχουν ουσιώδεις λόγοι να θεωρείται, με βάση συγκεκριμένα και αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία, ότι η εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης θα συνεπαγόταν, υπό τις ιδιαίτερες περιστάσεις της υπόθεσης, παραβίαση θεμελιώδους δικαιώματος που ορίζεται στον Χάρτη. Ένας άλλος λόγος εξαίρεσης εφαρμόζεται όταν δεν τηρούνται οι διαδικαστικές εγγυήσεις για τις ερήμην

⁵¹ ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

⁵² Συμβούλιο της Ευρώπης, Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα αριθ. 11, 14 και 15, της 4ης Νοεμβρίου 1950, Σειρά Συνθηκών του Συμβουλίου της Ευρώπης 5.

διαδικασίες. Ο λόγος αυτός είναι παρεμφερής με εκείνους που ισχύουν για άλλες πράξεις αμοιβαίας αναγνώρισης μετά την έναρξη ισχύος της απόφασης-πλαίσιου 2009/299/ΔΕΥ για την κατοχύρωση των δικονομικών δικαιωμάτων των προσώπων και την προώθηση της εφαρμογής της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης αποφάσεων που εκδίδονται ερήμην του ενδιαφερόμενου προσώπου στη δίκη⁵³.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι στο κράτος μέλος στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση υπάρχουν διαθέσιμα ένδικα μέσα ισοδύναμα με εκείνα που προβλέπονται για παρόμοια εγχώρια υπόθεση και ότι ο παραβάτης μπορεί επίσης να προσφύγει κατά της απόφασης που διασφαλίζει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, ώστε να καταργήσει την ισχύ αυτή και να περιορίσει την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης στο έδαφος του κράτους μέλους της παράβασης, εάν η προσφυγή του γίνει δεκτή. Επιπλέον, οι αρχές θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες που προσφέρει το εθνικό δίκαιο για την άσκηση των εν λόγω ενδίκων μέσων όταν αυτά καθίστανται εφαρμοστέα και εγκαίρως ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική άσκησή τους.

Εφόσον εφαρμόζονται με αναλογικότητα και συμπληρώνονται με αποτελεσματικές δικονομικές εγγυήσεις, όπως περιγράφεται παραπάνω, τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα πρόταση είναι συμβατά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Για τις διαβιβάσεις και την επικοινωνία μεταξύ των αρχών, προβλέπονται ήδη υφιστάμενες τεχνικές λύσεις (όπως το δίκτυο RESPER — το δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης).

Θα χρειαστούν ορισμένες τεχνικές τροποποιήσεις προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή πρόσθετων στοιχείων σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης μέσω του δικτύου RESPER. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, συνολικά, το σχετικό κόστος πιθανώς δεν θα είναι σημαντικό. Τα κράτη μέλη προβλέπεται να καλύψουν το δικό τους κόστος που προκύπτει από την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας. Το σχετικό κόστος συνδέεται με τον πρόσθετο χρόνο που δαπανάται για τις έρευνες και τις δαπάνες που συνδέονται με τις κοινοποιήσεις για τους αλλοδαπούς παραβάτες.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, παρότι οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης συνδυάζονται συχνά με την επιβολή χρηματικών ποινών, η παρούσα πρόταση αφαιρεί σκόπιμα τις εν λόγω ποινές από το πεδίο εφαρμογής της, και ως εκ τούτου δεν θα συμβάλει στην εκτέλεσή τους.

⁵³ Απόφαση-πλαίσιο 2009/299/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2009, για την τροποποίηση των αποφάσεων-πλαisiών 2002/584/ΔΕΥ, 2005/214/ΔΕΥ, 2006/783/ΔΕΥ, 2008/909/ΔΕΥ και 2008/947/ΔΕΥ και την κατοχύρωση, διά του τρόπου αυτού, των δικονομικών δικαιωμάτων των προσώπων και την προώθηση της εφαρμογής της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης αποφάσεων που εκδίδονται ερήμην του ενδιαφερόμενου προσώπου στη δίκη (ΕΕ L 81 της 27.3.2009, σ. 24).

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η πρόταση επιβάλλει στην Επιτροπή την υποχρέωση υποβολής έκθεσης προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, η οποία θα καλύπτει ιδίως τις επιπτώσεις της στην οδική ασφάλεια. Η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει να υποβληθεί πέντε έτη μετά τη μεταφορά της προτεινόμενης οδηγίας από τα κράτη μέλη στο εθνικό τους δίκαιο.

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

Άρθρο 1: Σκοπός και αντικείμενο

Η πρόταση έχει σκοπό να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας για τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση, μέσω της θέσπισης κανόνων που προβλέπουν την ισχύ των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης για σοβαρές παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια οι οποίες διαπράττονται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης του παραβάτη.

Άρθρο 2: Ορισμοί

Το άρθρο 2 περιέχει ορισμούς ορισμένων βασικών εννοιών που χρησιμοποιούνται στην πρόταση.

Περιλαμβάνονται ορισμοί εννοιών όπως «απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης», «κράτος μέλος της παράβασης» (στο οποίο διαπράχθηκε η παράβαση), «κράτος μέλος έκδοσης» (το οποίο εξέδωσε την άδεια οδήγησης) και «ενδιαφερόμενο πρόσωπο».

Ο ορισμός της έννοιας «απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης» περιλαμβάνει κάθε τελεσίδικη απόφαση με την οποία επιβάλλεται έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης και η οποία σχετίζεται με τη διάπραξη τροχαίας παράβασης που έχει ως αποτέλεσμα τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου αφαίρεσης, περιορισμού ή αναστολής της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης, ασχέτως εάν χαρακτηρίζεται ως μέτρο ασφάλειας ή ποινή ή ως διοικητική ή ποινική κύρωση. Ορίζονται επίσης οι έννοιες της αφαίρεσης, του περιορισμού και της αναστολής. Η οδηγία εφαρμόζεται σε περιορισμένο αριθμό σαφώς καθορισμένων «σοβαρών τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια», συγκεκριμένα την οδήγηση σε κατάσταση μέθης, την υπερβολική ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, και την παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και την πρόκληση θανάτου ή σοβαρού σωματικού τραυματισμού εξαιτίας της παράβασης. Ορίζει επίσης ως «πρόσθετες προϋποθέσεις» τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο στο οποίο επιβλήθηκε η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης προκειμένου να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης.

Ορισμένες έννοιες, όπως «σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια», «μηχανοκίνητο όχημα», «άδεια οδήγησης» και «συνήθης κατοικία», ορίζονται μέσω παραπομπής σε άλλες πράξεις της Ένωσης.

Άρθρο 3: Ισχύς των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης

Το εν λόγω άρθρο θεσπίζει την αρχή βάσει της οποίας όταν ένα κράτος μέλος εκδίδει απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε βάρος προσώπου που δεν έχει τη συνήθη

κατοικία του στο εν λόγω κράτος μέλος και είναι κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, η απόφαση αυτή θα πρέπει να ισχύει σε επίπεδο Ένωσης.

Άρθρο 4: Υποχρέωση κοινοποίησης απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης

Το κράτος μέλος της παράβασης υποχρεούται να κοινοποιεί στο κράτος μέλος έκδοσης κάθε απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης διάρκειας τουλάχιστον ενός μηνός. Η κοινοποίηση θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω τυποποιημένου πιστοποιητικού, το οποίο διαβιβάζεται μεταξύ των εθνικών σημείων επαφής των δύο ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

Άρθρο 5: Τυποποιημένο πιστοποιητικό και μέσο διαβίβασης

Η διάταξη αυτή εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδώσει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό της μορφής και του περιεχομένου του τυποποιημένου πιστοποιητικού πριν από την ημερομηνία μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Τα σημαντικότερα στοιχεία που θα πρέπει να περιέχει το πιστοποιητικό απαριθμούνται στη διάταξη αυτή.

Το άρθρο αυτό θεσπίζει επίσης κανόνες σχετικά με τις γλώσσες στις οποίες μπορεί να διαβιβάζεται το πιστοποιητικό και διευκρινίζει ότι το πιστοποιητικό θα πρέπει να διαβιβάζεται μέσω του δικτύου RESPER.

Άρθρο 6: Διασφάλιση της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης

Το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να λάβει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, εκτός εάν εφαρμόζεται λόγος εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 8.

Στις περιπτώσεις που η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης συνίσταται σε αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης, το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να αφαιρέσει την άδεια οδήγησης. Το ενδιαφερόμενο πρόσωπο θα πρέπει να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν στο εν λόγω κράτος μέλος σε παρόμοιες περιστάσεις. Το εν λόγω κράτος μέλος λαμβάνει επίσης υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, τυχόν μέρος των προϋποθέσεων που το ενδιαφερόμενο πρόσωπο έχει ήδη εκπληρώσει στο κράτος μέλος της παράβασης προκειμένου να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης συνίσταται σε αναστολή ή περιορισμό της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης, το μέτρο που λαμβάνει το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να περιορίζεται στη διασφάλιση ότι η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης θα έχει την ίδια διάρκεια με εκείνη που επιβάλλει το κράτος μέλος της παράβασης, ανεξάρτητα από το αν το εν λόγω κράτος μέλος επιβάλλει στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο προϋποθέσεις για την ανάκτηση της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης.

Άρθρο 7: Αποτελέσματα των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο κράτος μέλος της παράβασης

Το άρθρο αυτό διευκρινίζει ότι η οδηγία, ιδίως δε η εφαρμογή τυχόν λόγων εξαίρεσης που προβλέπονται στο άρθρο 8 από το κράτος μέλος έκδοσης, δεν εμποδίζει την εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης την οποία επιβάλλει το κράτος μέλος της παράβασης στο έδαφός του.

Επιπλέον, διευκρινίζει ότι, όταν η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης την οποία επιβάλλει το εν λόγω κράτος μέλος της παράβασης περιλαμβάνει προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληροί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο προκειμένου να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει την απόφαση έκπτωσης στο έδαφός του ωστόσο εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις.

Άρθρο 8: Λόγοι εξαίρεσης

Το άρθρο 8 περιλαμβάνει εξαντλητικό κατάλογο των λόγων εξαίρεσης βάσει των οποίων το κράτος μέλος έκδοσης πρέπει να αρνηθεί να θέσει σε ισχύ την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, καθώς και κατάλογο πρόσθετων λόγων εξαίρεσης βάσει των οποίων μπορεί να αρνηθεί να θέσει σε ισχύ την εν λόγω έκπτωση σε επίπεδο Ένωσης.

Ο κατάλογος περιλαμβάνει λόγους εξαίρεσης όπως η μη πληρότητα του πιστοποιητικού, η ηλικία του ενδιαφερόμενου προσώπου, ασυλία ή προνόμιο, ή το γεγονός ότι η εναπομένουσα περίοδος ισχύος της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης είναι μικρότερη του ενός μηνός.

Πριν από την επίκληση τυχόν λόγων εξαίρεσης, το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να διαβουλεύεται με το κράτος μέλος της παράβασης.

Άρθρο 9: Προθεσμίες

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι το κράτος μέλος έκδοσης πρέπει να λάβει το μέτρο που θέτει σε ισχύ την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης το αργότερο εντός 15 ημερών από την παραλαβή του πιστοποιητικού.

Σε ειδικές περιπτώσεις στις οποίες το κράτος μέλος έκδοσης δεν είναι δυνατόν να τηρήσει την προθεσμία που έχει οριστεί για το στάδιο της αναγνώρισης, πρέπει να ενημερώνει και να διαβουλεύεται με το κράτος μέλος της παράβασης, αλλά εξακολουθεί να υποχρεούται να θέσει σε ισχύ την απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, χωρίς καθυστέρηση.

Άρθρο 10: Διαβουλεύσεις μεταξύ των κρατών μελών

Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαβουλεύονται μεταξύ τους, χρησιμοποιώντας κατάλληλα μέσα και χωρίς καθυστέρηση, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 11: Πληροφορίες που πρέπει να παρέχει το κράτος μέλος έκδοσης

Το άρθρο αυτό προβλέπει την υποχρεωτική διαβίβαση πληροφοριών από το κράτος μέλος έκδοσης στο κράτος μέλος της παράβασης σχετικά με διάφορες πτυχές και διάφορα στάδια της διαδικασίας.

Άρθρο 12: Πληροφορίες που πρέπει να παρέχει το κράτος μέλος της παράβασης

Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, το κράτος μέλος της παράβασης πρέπει να ενημερώνει το κράτος μέλος έκδοσης για τις περιστάσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν την αρχική απόφαση με την οποία επιβλήθηκε η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης και για τη λήξη ισχύος της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο έδαφός του.

Άρθρο 13: Υποχρέωση ενημέρωσης του ενδιαφερόμενου προσώπου

Το κράτος μέλος έκδοσης πρέπει να κοινοποιεί στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο την απόφαση ή το μέτρο που λαμβάνεται σε σχέση με την απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Γίνεται ειδική αναφορά στις πληροφορίες που πρέπει να κοινοποιούνται σχετικά με τα ένδικα μέσα τα οποία είναι διαθέσιμα βάσει του δικαίου του κράτους μέλους έκδοσης.

Άρθρο 14: Ένδικα μέσα

Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την ύπαρξη κατάλληλων ενδίκων μέσων κατά των αποφάσεων που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Διευκρινίζει ότι η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που έχει κοινοποιηθεί από το κράτος μέλος της παράβασης θα πρέπει να προσβάλλεται μόνο με προσφυγή που ασκείται στο κράτος μέλος της παράβασης.

Άρθρο 15: Εθνικά σημεία επαφής

Τα κράτη μέλη πρέπει να συστήσουν εθνικά σημεία επαφής. Σύμφωνα με το άρθρο 4, τα εν λόγω εθνικά σημεία επαφής διαβιβάζουν τα πιστοποιητικά. Θα πρέπει επίσης να συνεργάζονται με τις αρχές που εμπλέκονται στην εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης.

Άρθρο 16: Στατιστικά στοιχεία

Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να συλλέγουν τακτικά δεδομένα από τις αρμόδιες αρχές και να τηρούν πλήρη στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Τα στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται πρέπει να αποστέλλονται στην Επιτροπή ετησίως. Η συλλογή ολοκληρωμένων δεδομένων σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης είναι απαραίτητη προκειμένου να καταστεί δυνατή η ενδελεχής αξιολόγηση της λειτουργίας του μηχανισμού που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 17: Διαδικασία επιτροπής

Το άρθρο αυτό θεσπίζει τη διαδικασία για την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στο άρθρο 5.

Άρθρο 18: Σχέση με άλλες νομοθετικές πράξεις

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι η παρούσα οδηγία δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ενωσιακή νομοθεσία που αφορά τη δικαστική συνεργασία και τα δικαιώματα των υπόπτων και των κατηγορουμένων.

Άρθρο 19: Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη πρέπει να μεταφέρουν τις διατάξεις της οδηγίας στο εθνικό τους δίκαιο εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος και να κοινοποιήσουν τα εν λόγω εθνικά μέτρα στην Επιτροπή.

Άρθρο 20: Έκθεση περί εφαρμογής

Θεσπίζεται και ανατίθεται στην Επιτροπή υποχρέωση υποβολής έκθεσης όσον αφορά την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας.

Άρθρο 21: Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Πρόκειται για τυποποιημένη διάταξη που ορίζει ότι η οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα.

Άρθρο 22: Αποδέκτες

Πρόκειται για τυποποιημένη διάταξη που ορίζει ότι η οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης

(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 στοιχείο γ),

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) Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πρωταρχικό στόχο της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030³, η Επιτροπή δεσμεύτηκε εκ νέου όσον αφορά τον φιλόδοξο στόχο να φτάσει σχεδόν σε μηδενικό αριθμό θανάτων και μηδενικό αριθμό σοβαρών τραυματισμών στους δρόμους της Ένωσης έως το 2050 («όραμα μηδενικών απωλειών»), και τον μεσοπρόθεσμο στόχο για μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % έως το 2030.
- (2) Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, το 2017 οι υπουργοί Μεταφορών των κρατών μελών, στη διακήρυξη της Βαλέτας για την οδική ασφάλεια, της 29ης Μαρτίου 2017, ζήτησαν την ενίσχυση του νομικού πλαισίου της Ένωσης για την οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη έμφαση στην ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών σε σχέση με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης των οδηγών μη μόνιμων κατοίκων.
- (3) Ως αποτέλεσμα της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και της αύξησης της διεθνούς οδικής κυκλοφορίας, οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης συχνά επιβάλλονται από κράτη μέλη διαφορετικά από εκείνο στο οποίο έχει τη συνήθη κατοικία του ο οδηγός και το οποίο εξέδωσε την άδεια οδήγησης.

¹ ΕΕ C της , σ .

² ΕΕ C της , σ .

³ SWD(2019) 283 final.

- (4) Μέχρι στιγμής, κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο ο οδηγός έχει τη συνήθη κατοικία του μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία και λόγω παράνομης συμπεριφοράς στο έδαφός του από μέρους του κατόχου άδειας οδήγησης που έχει αποκτηθεί σε άλλο κράτος μέλος, τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα την άρνηση αναγνώρισης της ισχύος αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη και, ως εκ τούτου, τον περιορισμό του δικαιώματος οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής των μέτρων αυτών περιορίζεται στο έδαφος του κράτους μέλους στο οποίο έλαβε χώρα η παράνομη συμπεριφορά, και τα αποτελέσματά τους περιορίζονται στην άρνηση αναγνώρισης της ισχύος της εν λόγω άδειας εντός του εν λόγω εδάφους. Επομένως, εάν το κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια οδήγησης δεν προβεί σε καμία ενέργεια, η άδεια αυτή εξακολουθεί να αναγνωρίζεται σε όλα τα άλλα κράτη μέλη. Ωστόσο, ένα τέτοιο σενάριο παρεμποδίζει την επίτευξη υψηλότερου επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ένωση. Οι οδηγοί στους οποίους επιβάλλεται έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης δεν θα πρέπει να διαφεύγουν των συνεπειών του μέτρου αυτού όταν βρίσκονται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο της παράβασης.
- (5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την εφαρμογή, σε επίπεδο Ένωσης, των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλονται από κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης του παραβάτη, οι οποίες προκύπτουν από σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια.
- (6) Ωστόσο, η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει να απαιτεί την εναρμόνιση των εθνικών κανόνων που αφορούν τον ορισμό των τροχαίων παραβάσεων, τη νομική τους φύση και τις εφαρμοστέες κυρώσεις για τις παραβάσεις αυτές. Ειδικότερα, η ισχύς των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να επιδιωχθεί ανεξάρτητα από το αν τα εθνικά μέτρα που λαμβάνονται στο κράτος μέλος της παράβασης χαρακτηρίζονται ως διοικητικά ή ποινικά.
- (7) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τους κανόνες για την αστυνομική και δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις και για την αμοιβαία αναγνώριση συναφών δικαστικών αποφάσεων. Επίσης, δεν θα πρέπει να θίγει τη δυνατότητα των δικαστικών αρχών των κρατών μελών να εκτελούν αποφάσεις που έχουν εκδώσει, ιδίως αποφάσεις ποινικού χαρακτήρα.
- (8) Ο ακριβής στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να δώσει στην Ένωση τη δυνατότητα να επιδιώξει τον στόχο της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση. Όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, τα μέτρα που αφορούν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας εμπίπτουν στην πολιτική [της Ένωσης] στον τομέα των μεταφορών και μπορούν να λαμβάνονται βάσει του άρθρου 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης⁴, καθόσον εμπίπτουν στα «μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών» κατά την έννοια της διάταξης αυτής⁵.
- (9) Οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης λόγω σοβαρών τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια μπορεί να συνίστανται στην αφαίρεση, στον περιορισμό ή στην αναστολή της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης

⁴ EE C 202 της 7.6.2016.

⁵ Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 6ης Μαΐου 2014, Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-43/12, EU:C:2014:298, σκέψη 43.

του παραβάτη. Όταν η παράβαση διαπράττεται στο κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια οδήγησης, μπορεί επίσης να συνίστανται στην ακύρωσή της. Ως εκ τούτου, η ισχύς των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να διασφαλίζεται μέσω της εφαρμογής όλων αυτών των μέτρων από το κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια οδήγησης.

- (10) Δεδομένου ότι η οδήγηση σε κατάσταση μέθης (οδήγηση με συγκέντρωση αλκοόλ στο αίμα που υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη από τον νόμο τιμή), η υπερβολική ταχύτητα (δηλαδή η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας που ισχύουν για τον συγκεκριμένο δρόμο ή τύπο οχήματος) και η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών αποτελούν τις κύριες αιτίες τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων εντός της Ένωσης, θα πρέπει να προβλέπεται η μέγιστη δυνατή επιμέλεια για τις περιπτώσεις που σχετίζονται με τις εν λόγω παραβάσεις, οι οποίες θα πρέπει, ως εκ τούτου, να θεωρούνται «σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια» για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Επιπλέον, λόγω της σοβαρότητάς τους, οι τροχαίες παραβάσεις που έχουν ως αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον σοβαρό σωματικό τραυματισμό του θύματος θα πρέπει επίσης να θεωρούνται σοβαρές παραβάσεις.
- (11) Οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλονται από κράτος μέλος σε πρόσωπο το οποίο δεν έχει τη συνήθη κατοικία του στο εν λόγω κράτος μέλος κατά την έννοια του άρθρου 17 της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ] και το οποίο είναι κάτοχος άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος θα πρέπει να παράγουν αποτελέσματα σε ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης, με όρους παρόμοιους με εκείνους που ισχύουν ήδη για τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης οι οποίες επιβάλλονται σε πρόσωπα που είναι κάτοχοι αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από το εν λόγω κράτος μέλος. Επίσης, λαμβανομένης υπόψη της αρχής της δικονομικής αυτονομίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι ελεύθερα να αποφασίζουν ποιος είναι ο βέλτιστος τρόπος για να επιτύχουν το αποτέλεσμα αυτό σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο. Θα πρέπει, ωστόσο, να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, όταν ένα κράτος μέλος επιβάλλει απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε πρόσωπο που έχει τη συνήθη κατοικία του στο εν λόγω κράτος μέλος αλλά είναι κάτοχος άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, το πρώτο κράτος μέλος δικαιούται να αντικαταστήσει την άδεια με σκοπό την εφαρμογή της εν λόγω απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ].
- (12) Το κράτος μέλος που επέβαλε την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης (στο εξής: κράτος μέλος της παράβασης) θα πρέπει να κοινοποιεί στο κράτος μέλος που εξέδωσε την άδεια οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου (στο εξής: κράτος μέλος έκδοσης) κάθε έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλεται στο εν λόγω πρόσωπο για χρονικό διάστημα ενός μηνός ή περισσότερο, προκειμένου να ενεργοποιηθούν οι διαδικασίες που είναι αναγκαίες για να διασφαλιστεί η ισχύς της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης. Η κοινοποίηση αυτή θα πρέπει να διαβιβάζεται μέσω τυποποιημένου πιστοποιητικού, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη, αξιόπιστη και αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών.
- (13) Το τυποποιημένο πιστοποιητικό θα πρέπει να περιέχει ένα ελάχιστο σύνολο δεδομένων που θα καθιστούν δυνατή την ορθή εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα την αρχή του κράτους μέλους της παράβασης που επέβαλε την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης, τη σχετική με την οδική ασφάλεια διαπραχθείσα σοβαρή τροχαία παράβαση, την επακόλουθη απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης,

το ενδιαφερόμενο πρόσωπο και τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για την επιβολή της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Το εν λόγω πιστοποιητικό θα πρέπει επίσης να μεταφράζεται σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους έκδοσης ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα έχει αποδεχθεί το κράτος μέλος έκδοσης, προκειμένου να διασφαλίζεται η ταχεία διεκπεραίωση από τον αποδέκτη. Όταν το τυποποιημένο πιστοποιητικό παρέχει μόνο αυτές τις πληροφορίες, μπορεί να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα χωρίς να υποχρεώνονται τα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν μη αναλογικές ή υπερβολικές ποσότητες πληροφοριών.

- (14) Η επιβολή έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης ως συνέπεια παράνομων συμπεριφορών συμβάλλει στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας εντός της Ένωσης. Με βάση την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης που εκδίδονται στα κράτη μέλη, τα μέτρα που αφορούν την αφαίρεση, την ακύρωση, την αναστολή ή τον περιορισμό άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος έκδοσης αναγνωρίζονται αυτομάτως από όλα τα άλλα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να υποχρεούται να διασφαλίζει ότι οι αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που εκδίδονται από άλλα κράτη μέλη αναγνωρίζονται από όλα τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, μετά την κοινοποίηση της επιβληθείσας έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης, και εκτός εάν εφαρμόζεται ή προβάλλεται λόγος εξαιρέσης, το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να λάβει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου η ισχύς της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης να επεκταθεί σε επίπεδο Ένωσης.
- (15) Το μέτρο που λαμβάνεται από το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να ποικίλλει ανάλογα με την ειδική φύση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Δεδομένου ότι η αφαίρεση, η αναστολή ή ο περιορισμός της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης επιφέρουν κατ' ανάγκη διαφορετικές συνέπειες, απαιτείται η εφαρμογή διαφορετικών διαδικασιών σύμφωνα με τις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων κρατών μελών. Ειδικότερα, όσον αφορά την αφαίρεση, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο θα πρέπει να είναι σε θέση να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν σε παρόμοιες περιστάσεις στο κράτος μέλος έκδοσης. Όσον αφορά την αναστολή ή τον περιορισμό, θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι η ισχύς σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να αφορά μόνο τη διάρκεια των εν λόγω μέτρων, ακόμη και όταν η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης προβλέπει πρόσθετες προϋποθέσεις, διότι πρωταρχικός στόχος των εν λόγω μέτρων είναι η προσωρινή ή μερική παρεμπόδιση του ενδιαφερόμενου προσώπου από την οδήγηση και όχι ο καθορισμός του τρόπου με τον οποίο το ενδιαφερόμενο πρόσωπο θα πρέπει να ανακτήσει το δικαίωμά του να οδηγεί στο κράτος μέλος έκδοσης.
- (16) Καταρχήν, η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο έδαφός τους δεν θα πρέπει να περιορίζεται από την παρούσα οδηγία. Κατά συνέπεια, το κράτος μέλος της παράβασης θα πρέπει να μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζει, σύμφωνα με τους εθνικούς του κανόνες και με αποτελέσματα που περιορίζονται στο έδαφός του, τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης και τυχόν πρόσθετες προϋποθέσεις που καθορίζονται σε αυτές ωστόσο το ενδιαφερόμενο πρόσωπο συμμορφωθεί με αυτές.
- (17) Ωστόσο, είναι επίσης σημαντικό να ληφθεί υπόψη ότι η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο ενωσιακό δίκαιο για την απόκτηση άδειας οδήγησης αποτελεί αρμοδιότητα του κράτους μέλους έκδοσης. Η εφαρμογή πρόσθετων προϋποθέσεων στο κράτος μέλος έκδοσης δεν θα πρέπει επίσης να έχει ως αποτέλεσμα την επανάληψη των απαιτήσεων τις οποίες πρέπει να πληροί το

ενδιαφερόμενο πρόσωπο για να αποδείξει ότι η ανάκτηση της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης δεν θα θέσει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια στην Ένωση. Υπό το πρίσμα αυτό, όταν το κράτος μέλος έκδοσης έχει θεσπίσει μέτρα για να διασφαλίσει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης και, στη συνέχεια, έχει επαναξιολογήσει αν το ενδιαφερόμενο πρόσωπο μπορεί να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης, η εν λόγω αξιολόγηση θα πρέπει να αναγνωρίζεται σε ολόκληρη την Ένωση, επομένως δε και στο κράτος μέλος της παράβασης.

- (18) Η εφαρμογή μέτρων από το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να εξυπηρετεί τον σκοπό να εξασφαλιστεί η ισχύς της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης και δεν θα πρέπει να απαιτεί εκ νέου αξιολόγηση των πραγματικών περιστατικών που οδηγούν στην εν λόγω έκπτωση από το σχετικό δικαίωμα. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ισχύς σε επίπεδο Ένωσης δεν αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας, στα θεμελιώδη δικαιώματα ή στις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο δίκαιο του κράτους μέλους έκδοσης, είναι σκόπιμο να καθοριστούν ορισμένοι λόγοι για τους οποίους το κράτος μέλος έκδοσης θα απαλλάσσεται από την υποχρέωση λήψης μέτρων.
- (19) Για λόγους οδικής ασφάλειας και προκειμένου να παρέχεται ασφάλεια δικαίου για το ενδιαφερόμενο πρόσωπο και για το κράτος μέλος της παράβασης, το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να διασφαλίζει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης ή να εφαρμόζει λόγο εξαιρέσης το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός 15 ημερών από την κοινοποίηση της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Αυτό θα πρέπει να ισχύει με την επιφύλαξη περιπτώσεων στις οποίες εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν τη συμμόρφωση με την εν λόγω προθεσμία. Ωστόσο, ακόμη και σε τέτοιες εξαιρετικές περιπτώσεις, το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να ενεργεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και να ενημερώνει το κράτος μέλος της παράβασης για τη διάρκεια και τον λόγο της καθυστέρησης.
- (20) Η ορθή εφαρμογή της παρούσας οδηγίας προϋποθέτει στενή, ταχεία και αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων αρμόδιων εθνικών αρχών. Ως εκ τούτου, οι αρμόδιες εθνικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να διαβουλεύονται μεταξύ τους όποτε είναι αναγκαίο, χρησιμοποιώντας κατάλληλα μέσα. Επιπλέον, σε ειδικές σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, τόσο το κράτος μέλος έκδοσης όσο και το κράτος μέλος της παράβασης θα πρέπει να ανταλλάσσουν μεταξύ τους σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας χωρίς καθυστέρηση. Αυτό θα πρέπει να ισχύει για τη θέσπιση μέτρων που διασφαλίζουν την ισχύ των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, για τις αποφάσεις που λαμβάνονται σχετικά με τους λόγους εξαιρέσης, για τη λήξη ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης και για τυχόν περιστάσεις που επηρεάζουν την αρχικά επιβληθείσα έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης.
- (21) Το κράτος μέλος έκδοσης, αφού ενημερωθεί για την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης και διασφαλίσει την ισχύ της σε επίπεδο Ένωσης, θα πρέπει να ενημερώνει το ενδιαφερόμενο πρόσωπο χωρίς καθυστέρηση, ώστε το πρόσωπο αυτό να είναι σε θέση να ασκήσει θεμελιώδη δικαιώματα, όπως το δικαίωμα ακρόασης και το δικαίωμα προσβολής των αποφάσεων ενώπιον των αρμόδιων εθνικών δικαστηρίων.
- (22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών ενδίκων μέσων κατά των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, ισοδύναμων με εκείνα που είναι διαθέσιμα σε παρόμοιες εγχώριες υποθέσεις, καθώς και την παροχή πληροφοριών σχετικά με τα εν λόγω ένδικα μέσα όταν αυτά καθίστανται εφαρμοστέα,

και μάλιστα εγκαίρως ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα αποτελεσματικής άσκησής τους. Ωστόσο, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 μπορεί να προσβληθεί μόνο με προσφυγή που ασκείται στο κράτος μέλος της παράβασης.

- (23) Η προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που τα αφορούν είναι θεμελιώδες δικαίωμα. Το άρθρο 8 παράγραφος 1 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁶ και το άρθρο 16 παράγραφος 1 της Συνθήκης ορίζουν ότι κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που το αφορούν. Η σχετική ενωσιακή νομοθεσία, και συγκεκριμένα ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ και η οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸, θα πρέπει να εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με το αντίστοιχο πεδίο εφαρμογής της κάθε πράξης.
- (24) Η παρούσα οδηγία θεσπίζει τη νομική βάση για την ανταλλαγή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με σκοπό την εφαρμογή των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλονται από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος έκδοσης. Η εν λόγω νομική βάση είναι σύμφωνη με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και, κατά περίπτωση, με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που ανταλλάσσονται με το κράτος μέλος έκδοσης θα πρέπει να περιορίζονται σε ό,τι είναι αναγκαίο για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.
- (25) Για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη, αξιόπιστη και αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ορίσει ένα εθνικό σημείο επαφής για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να μεριμνούν ώστε τα αντίστοιχα εθνικά σημεία επαφής τους να συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές που εμπλέκονται στην εκτέλεση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, ιδίως προκειμένου να εξασφαλίζεται η έγκαιρη ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συλλέγουν τακτικά πλήρη στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και να τα αποστέλλουν στην Επιτροπή ετησίως. Βάσει αυτών και άλλων πληροφοριών, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί τις επιπτώσεις της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στην οδική ασφάλεια και να υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της αξιολόγησης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ανά πενταετία, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από νομοθετικές προτάσεις για την τροποποίησή της.

⁶ ΕΕ C 202 της 7.6.2016, σ. 391.

⁷ 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 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

⁸ 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, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

- (27) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από άλλη εφαρμοστέα ενωσιακή νομοθεσία, ιδίως από την απόφαση-πλαίσιο 2008/947/ΔΕΥ του Συμβουλίου⁹ και την απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου¹⁰, ή τα δικαιώματα των υπόπτων και των κατηγορουμένων που προβλέπονται στην οδηγία 2010/64/ΕΕ¹¹, στην οδηγία 2012/13/ΕΕ¹², στην οδηγία 2013/48/ΕΕ¹³, στην οδηγία (ΕΕ) 2016/343¹⁴, στην οδηγία (ΕΕ) 2016/800¹⁵ και στην οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.
- (28) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις με άλλα κράτη μέλη, προκειμένου να συμπληρώνουν και να διευκολύνουν το σύστημα που θεσπίζεται με την παρούσα οδηγία. Ωστόσο, θα πρέπει να το πράττουν μόνο εφόσον οι εν λόγω συμφωνίες ή ρυθμίσεις καθιστούν δυνατή την επέκταση ή τη διεύρυνση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και συμβάλλουν στην απλούστευση ή την περαιτέρω διευκόλυνση των διαδικασιών που διασφαλίζουν την ισχύ των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, και ως εκ τούτου εξασφαλίζουν υψηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας.
- (29) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες προκειμένου αυτή να καθορίσει τη μορφή και το περιεχόμενο του τυποποιημένου πιστοποιητικού για την κοινοποίηση απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.

⁹ Απόφαση-πλαίσιο 2008/947/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2008, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης δικαστικών αποφάσεων και αποφάσεων αναστολής εκτέλεσης της ποινής ή απόλυσης υπό όρους με σκοπό την εποπτεία των μέτρων αναστολής και των εναλλακτικών κυρώσεων (ΕΕ L 337 της 16.12.2008, σ. 102).

¹⁰ Απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης επί χρηματικών ποινών (ΕΕ L 76 της 22.3.2005, σ. 16).

¹¹ Οδηγία 2010/64/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με το δικαίωμα σε διερμηνεία και μετάφραση κατά την ποινική διαδικασία (ΕΕ L 280 της 26.10.2010, σ. 1).

¹² Οδηγία 2012/13/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 142 της 1.6.2012, σ. 1).

¹³ Οδηγία 2013/48/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2013, σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης σε δικηγόρο στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας και διαδικασίας εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης, καθώς και σχετικά με το δικαίωμα ενημέρωσης τρίτου προσώπου σε περίπτωση στέρησης της ελευθερίας του και με το δικαίωμα επικοινωνίας με τρίτα πρόσωπα και με προζενικές αρχές κατά τη διάρκεια της στέρησης της ελευθερίας (ΕΕ L 294 της 6.11.2013, σ. 1).

¹⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2016/343 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, για την ενίσχυση ορισμένων πτυχών του τεκμηρίου αθωότητας και του δικαιώματος παράστασης του κατηγορουμένου στη δίκη του στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας (ΕΕ L 65 της 11.3.2016, σ. 1).

¹⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2016/800 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τις δικονομικές εγγυήσεις για τα παιδιά που είναι ύποπτοι ή κατηγορούμενοι στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 1).

¹⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με τη δικαστική αρωγή για υπόπτους και κατηγορουμένους στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών και για καταζητούμενους σε διαδικασίες εκτέλεσης του ευρωπαϊκού εντάλματος σύλληψης (ΕΕ L 297 της 4.11.2016, σ. 1).

¹⁷ 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).

- (30) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα η διασφάλιση της ισχύος, σε επίπεδο Ένωσης, των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που προκύπτουν από σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια, με σκοπό τη βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁸. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (31) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹, ο οποίος γνωμοδότησε την/στις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ],

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός και αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση. Για τον σκοπό αυτόν, θεσπίζει κανόνες που προβλέπουν την ισχύ, σε επίπεδο Ένωσης, των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης για σοβαρές τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια οι οποίες διαπράττονται σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου.

Άρθρο 2

Ορισμοί

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

- 1) «απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης»: κάθε απόφαση που συνδέεται με τη διάπραξη σοβαρής τροχαίας παράβασης σχετικής με την οδική ασφάλεια, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την αφαίρεση, τον περιορισμό ή την αναστολή της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης του οδηγού μηχανοκίνητου οχήματος, η οποία δεν υπόκειται πλέον σε δικαίωμα προσφυγής, ανεξάρτητα από το αν συνιστά κύρια, δευτερεύουσα ή συμπληρωματική κύρωση ή μέτρο ασφάλειας και ανεξάρτητα από το αν χαρακτηρίζεται ως διοικητικό ή ποινικό μέτρο·
- 2) «αφαίρεση»: η ανάκληση της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης ή της αναγνώρισής τους·

¹⁸ ΕΕ C 202 της 7.6.2016, σ. 13.

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

- 3) «αναστολή»: ο προσωρινός περιορισμός της ισχύος της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης ή της αναγνώρισής τους, για καθορισμένο χρονικό διάστημα, ή με συνδυασμό καθορισμένου χρονικού διαστήματος και εκπλήρωσης πρόσθετων προϋποθέσεων·
- 4) «περιορισμός»: ο μερικός περιορισμός της ισχύος της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης ή της αναγνώρισής τους, είτε για καθορισμένο χρονικό διάστημα, είτε υπό τον όρο ότι πληρούνται πρόσθετες προϋποθέσεις, είτε βάσει συνδυασμού και των δύο·
- 5) «πρόσθετες προϋποθέσεις»: προϋποθέσεις, εκτός από την παρέλευση καθορισμένου χρονικού διαστήματος, με τις οποίες πρέπει να συμμορφωθεί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο το οποίο αφορά η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης προκειμένου να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης ή την άδεια οδήγησης·
- 6) «κράτος μέλος της παράβασης»: το κράτος μέλος στο οποίο εκδόθηκε η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης·
- 7) «κράτος μέλος έκδοσης»: το κράτος μέλος το οποίο εξέδωσε την άδεια οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου και στο οποίο διαβιβάζεται η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας·
- 8) «μηχανοκίνητο όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 4) της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ]·
- 9) «άδεια οδήγησης»: άδεια οδήγησης όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ]·
- 10) «ενδιαφερόμενο πρόσωπο»: το φυσικό πρόσωπο σε βάρος του οποίου έχει εκδοθεί απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης·
- 11) «σοβαρή τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια»:
- α) οδήγηση σε κατάσταση μέθης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ζ) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰·
 - β) υπερβολική ταχύτητα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413·
 - γ) οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο η) της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413·
 - δ) συμπεριφορά που παραβιάζει τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και προκάλεσε θάνατο ή σοβαρό σωματικό τραυματισμό·
- 12) «συνήθης κατοικία»: η συνήθης κατοικία σύμφωνα με το άρθρο 17 της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ].

Άρθρο 3

Ισχύς των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης

²⁰ 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 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9).

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που εκδίδεται από κράτος μέλος για πρόσωπο το οποίο δεν έχει τη συνήθη κατοικία του στο εν λόγω κράτος μέλος και είναι κάτοχος άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος ισχύει σε ολόκληρο το έδαφος της Ένωσης σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Υποχρέωση κοινοποίησης απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης

1. Το κράτος μέλος της παράβασης κοινοποιεί στο κράτος μέλος έκδοσης κάθε απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλεται για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός σε πρόσωπο το οποίο δεν έχει τη συνήθη κατοικία του στο κράτος μέλος της παράβασης και είναι κάτοχος άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος έκδοσης.
2. Η κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πραγματοποιείται μέσω τυποποιημένου πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 και σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 3.
3. Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης συμπληρώνει, υπογράφει και διαβιβάζει το πιστοποιητικό απευθείας στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης, το οποίο διαβιβάζει το εν λόγω πιστοποιητικό στην αρχή που είναι αρμόδια για να εξασφαλίσει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης. Η άδεια οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου, εφόσον έχει κατασχεθεί, και το πρωτότυπο της απόφασης που επιβάλλει την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης ή επικυρωμένο αντίγραφο της διαβιβάζονται επίσης στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης από το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης. Το κράτος μέλος της παράβασης δεν υποχρεούται να μεταφράσει το πρωτότυπο ή το επικυρωμένο αντίγραφο της απόφασης.

Άρθρο 5

Τυποποιημένο πιστοποιητικό και μέσο διαβίβασης

1. Πριν από την/τις [ημερομηνία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που ορίζεται στο άρθρο 19], η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικής πράξης, τη μορφή και το περιεχόμενο του τυποποιημένου πιστοποιητικού μέσω του οποίου κοινοποιείται η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2.
2. Το πιστοποιητικό περιέχει τις εξής πληροφορίες:
 - α) πληροφορίες σχετικά με την αρχή που επέβαλε την απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο κράτος μέλος της παράβασης·
 - β) την περιγραφή της σχετικής με την οδική ασφάλεια σοβαρής τροχαίας παράβασης και των γεγονότων που οδήγησαν στην επιβολή της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης·

- γ) το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του ενδιαφερόμενου προσώπου, καθώς και τον αριθμό της άδειας οδήγησης και, κατά περίπτωση, των εθνικών εγγράφων ταυτότητας του ενδιαφερόμενου προσώπου, εφόσον είναι διαθέσιμα·
 - δ) τις εφαρμοστέες νομικές διατάξεις του κράτους μέλους της παράβασης·
 - ε) τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν και το ακριβές πεδίο εφαρμογής και περιεχόμενο της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της ημερομηνίας κατά την οποία παύει να ισχύει η αναστολή ή ο περιορισμός, καθώς και τυχόν πρόσθετες προϋποθέσεις που ορίζονται από τα κράτη μέλη της παράβασης·
 - στ) το χρονικό διάστημα (σε ημέρες) της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που επιβλήθηκε από το κράτος μέλος της παράβασης, το οποίο έχει ήδη παρέλθει στο εν λόγω κράτος μέλος, κατά περίπτωση.
3. Το κράτος μέλος της παράβασης παρέχει στο κράτος μέλος έκδοσης μετάφραση του πιστοποιητικού σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους έκδοσης ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα έχει αποδεχθεί το κράτος μέλος έκδοσης σύμφωνα με την παράγραφο 4.
 4. Κάθε κράτος μέλος μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αναφέρει σε δήλωση την οποία κοινοποιεί στην Επιτροπή ότι θα δέχεται μεταφράσεις πιστοποιητικών σε μία ή περισσότερες επίσημες γλώσσες της Ένωσης, εκτός από την επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του εν λόγω κράτους μέλους. Η δήλωση αυτή μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή. Η Επιτροπή θέτει τις δηλώσεις αυτές και τυχόν ανάκλησή τους στη διάθεση όλων των κρατών μελών.
 5. Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης διαβιβάζει το πιστοποιητικό στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης μέσω του δικτύου αδειών οδήγησης της ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ] («RESPER»).

Άρθρο 6

Διασφάλιση της ισχύος των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης

1. Μετά την κοινοποίηση της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 και εκτός εάν εφαρμόζεται λόγος εξαίρεσης που προβλέπεται στο άρθρο 8, το κράτος μέλος έκδοσης λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης.
2. Όταν η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης συνίσταται σε αφαίρεση, τα μέτρα που λαμβάνονται από το κράτος μέλος έκδοσης πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:
 - α) το κράτος μέλος έκδοσης αφαιρεί την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου·
 - β) το ενδιαφερόμενο πρόσωπο μπορεί να ανακτήσει την άδεια οδήγησης ή το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες του κράτους μέλους έκδοσης·

- γ) το κράτος μέλος έκδοσης λαμβάνει υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, τυχόν μέρος των πρόσθετων προϋποθέσεων —με τις οποίες πρέπει να συμμορφωθεί το ενδιαφερόμενο πρόσωπο προκειμένου να ανακτήσει το δικαίωμα οδήγησης— το οποίο έχει ήδη εκπληρωθεί στο κράτος μέλος της παράβασης.
3. Όταν η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης συνίσταται σε αναστολή ή περιορισμό, τα μέτρα που λαμβάνονται από το κράτος μέλος έκδοσης πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:
- α) το κράτος μέλος έκδοσης αναστέλλει ή περιορίζει την ισχύ της άδειας οδήγησης ή του δικαιώματος οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία παύει να ισχύει η αναστολή ή ο περιορισμός που έχει επιβληθεί και κοινοποιηθεί από το κράτος μέλος της παράβασης·
- β) όταν η αναστολή ή ο περιορισμός που επιβάλλεται και κοινοποιείται από το κράτος μέλος της παράβασης υπόκειται τόσο στην παρέλευση καθορισμένου χρονικού διαστήματος όσο και στην εκπλήρωση πρόσθετων προϋποθέσεων, το κράτος μέλος έκδοσης λαμβάνει υπόψη μόνο το καθορισμένο χρονικό διάστημα·
- γ) όταν επιβάλλεται και κοινοποιείται περιορισμός από το κράτος μέλος της παράβασης, ο περιορισμός αυτός λαμβάνεται υπόψη στον βαθμό που συνάδει με τη νομοθεσία του κράτους μέλους έκδοσης όσον αφορά τη φύση ή τη διάρκεια του.
4. Με την επιφύλαξη του λόγου εξαιρέσης που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α), κατά τη θέσπιση μέτρων δυνάμει του παρόντος άρθρου, το κράτος μέλος έκδοσης δεσμεύεται από τις πληροφορίες και τα πραγματικά περιστατικά που κοινοποιούνται από το κράτος μέλος της παράβασης σύμφωνα με το άρθρο 5 και βασίζεται σε αυτά.

Άρθρο 7

Αποτελέσματα των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο κράτος μέλος της παράβασης

1. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει το κράτος μέλος της παράβασης να εκτελέσει την απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο έδαφός του και σύμφωνα με τους εθνικούς του κανόνες.
2. Όταν μια απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που περιέχει πρόσθετες προϋποθέσεις έχει κοινοποιηθεί στο κράτος μέλος έκδοσης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1, το κράτος μέλος της παράβασης μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει την εν λόγω απόφαση στο έδαφός του ωσότου το ενδιαφερόμενο πρόσωπο συμμορφωθεί με τις εν λόγω προϋποθέσεις.
3. Ωστόσο, το κράτος μέλος της παράβασης θεωρεί ότι πληρούνται οι πρόσθετες προϋποθέσεις που συνοδεύουν την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης η οποία κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 εάν το κράτος μέλος έκδοσης έχει αξιολογήσει θετικά την από μέρους του ενδιαφερόμενου προσώπου εκπλήρωση των προϋποθέσεων που ισχύουν στο κράτος μέλος έκδοσης για την ανάκτηση του δικαιώματος οδήγησης ή της άδειας οδήγησης ή για τη δυνατότητα υποβολής αίτησης για νέα άδεια.

Άρθρο 8

Λόγοι εξαίρεσης

1. Το κράτος μέλος έκδοσης δεν λαμβάνει τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 όταν:
 - α) το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 είναι ελλιπές ή προδήλως εσφαλμένο, και οι παραλείπόμενες ή οι ορθές πληροφορίες δεν έχουν παρασχεθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου·
 - β) η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης έχει ήδη εκτελεστεί πλήρως στο κράτος μέλος της παράβασης·
 - γ) η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης έχει παραγραφεί σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους έκδοσης·
 - δ) υπάρχει προνόμιο ή ασυλία βάσει του δικαίου του κράτους μέλους έκδοσης που εμποδίζει την εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης·
 - ε) κατά τον χρόνο θέσπισης των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, η εναπομένουσα περίοδος αναστολής ή περιορισμού που πρέπει να συμπληρωθεί δυνάμει της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης είναι μικρότερη του ενός μηνός·
 - στ) διεξήχθη δικαστική διαδικασία και, σύμφωνα με το πιστοποιητικό, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο δεν εμφανίστηκε αυτοπροσώπως στη δίκη που οδήγησε στην έκδοση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης, εκτός εάν στο πιστοποιητικό αναφέρεται ότι, σύμφωνα με περαιτέρω δικονομικές απαιτήσεις που ορίζονται στο δίκαιο του κράτους μέλους της παράβασης, συντρέχει οποιαδήποτε από τις εξής περιστάσεις:
 - i) το ενδιαφερόμενο πρόσωπο κλητεύθηκε αυτοπροσώπως σε εύθετο χρόνο και με την κλήτευση ενημερώθηκε σχετικά με την προγραμματισμένη ημερομηνία και τον τόπο διεξαγωγής της δίκης που κατέληξε στην έκδοση απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης ή ενημερώθηκε όντως επισήμως, με άλλα μέσα, για την προγραμματισμένη ημερομηνία και τον τόπο διεξαγωγής της δίκης, κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αποδεικνύεται σαφώς ότι το πρόσωπο αυτό ήταν ενήμερο για την προγραμματισμένη δίκη και είχε ενημερωθεί εγκαίρως ότι μπορεί να εκδοθεί απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε περίπτωση που το εν λόγω πρόσωπο δεν εμφανιστεί στη δίκη·
 - ii) το ενδιαφερόμενο πρόσωπο τελούσε εν γνώσει της προγραμματισμένης δίκης, είχε δώσει δε εντολή σε δικηγόρο, τον οποίο διόρισε είτε το ίδιο το ενδιαφερόμενο πρόσωπο είτε το κράτος, προκειμένου να εκπροσωπήσει το πρόσωπο αυτό στη δίκη και εκπροσωπήθηκε όντως από αυτόν τον δικηγόρο στη δίκη· ή
 - iii) αφού του επιδόθηκε η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης και ενημερώθηκε ρητά για το δικαίωμά του για νέα δίκη ή για άσκηση προσφυγής, όπου το ενδιαφερόμενο πρόσωπο θα δικαιούνταν να παρίσταται και θα ήταν δυνατή η επανεξέταση της ουσίας της υπόθεσης, περιλαμβανομένης και της εξέτασης νέων αποδεικτικών στοιχείων, η δε δίκη θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανατροπή της αρχικής απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης, δήλωσε ρητώς ότι δεν αμφισβητούσε την εν λόγω απόφαση ή δεν ζήτησε να δικασθεί εκ νέου ή δεν άσκησε προσφυγή εντός της ισχύουσας προθεσμίας·

- ζ) σε εξαιρετικές περιπτώσεις, συντρέχουν ουσιώδεις λόγοι να θεωρείται, με βάση συγκεκριμένα και αντικειμενικά αποδεικτικά στοιχεία, ότι η εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης θα συνεπαγόταν, υπό τις ιδιαίτερες περιστάσεις της υπόθεσης, παραβίαση θεμελιώδους δικαιώματος σύμφωνα με όσα ορίζονται στον Χάρτη.
2. Το κράτος μέλος έκδοσης μπορεί να αποφασίσει να εφαρμόσει επίσης τους εξής λόγους εξαίρεσης:
- α) η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης αφορά σοβαρή τροχαία παράβαση σχετική με την οδική ασφάλεια για την οποία, βάσει των πληροφοριών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1, δεν θα επιβαλλόταν ποινή έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους έκδοσης·
- β) η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης επιβλήθηκε μόνο για λόγους υπερβολικής ταχύτητας, και η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας που ισχύουν στο κράτος μέλος της παράβασης ήταν μικρότερη των 50 χλμ./ώρα·
- γ) σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους έκδοσης, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο δεν μπορεί, λόγω της ηλικίας του, να θεωρηθεί υπεύθυνο για τη σχετική με την οδική ασφάλεια σοβαρή τροχαία παράβαση για την οποία εκδόθηκε η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης.
3. Όταν το κράτος μέλος έκδοσης προτίθεται να εφαρμόσει σε συγκεκριμένη περίπτωση λόγο εξαίρεσης σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή 2, ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το κράτος μέλος της παράβασης και, κατά περίπτωση, ζητεί κάθε αναγκαία πληροφορία προκειμένου να εξετάσει αν εφαρμόζεται λόγος εξαίρεσης που αναφέρεται στην εν λόγω παράγραφο. Το κράτος μέλος της παράβασης παρέχει τις ζητούμενες πληροφορίες χωρίς καθυστέρηση και δύναται να παράσχει κάθε συμπληρωματική πληροφορία ή παρατήρηση την οποία κρίνει σκόπιμη.
- Οι πληροφορίες που παρέχονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα πέραν εκείνων που είναι απολύτως αναγκαία για την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τον σκοπό της εφαρμογής των εν λόγω παραγράφων.

Άρθρο 9

Προθεσμίες

1. Το κράτος μέλος έκδοσης λαμβάνει τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 ή εκδίδει την απόφαση βάσει της οποίας εφαρμόζεται λόγος εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 8 χωρίς καθυστέρηση και, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, το αργότερο 15 ημέρες από την παραλαβή του πιστοποιητικού σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1.
2. Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης κοινοποιεί χωρίς καθυστέρηση τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 ή την απόφαση βάσει της οποίας εφαρμόζεται λόγος εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 8 στο εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλος της παράβασης μέσω του δικτύου RESPER.

3. Όταν, σε συγκεκριμένη περίπτωση, δεν είναι δυνατόν να τηρηθεί η προθεσμία που ορίζεται στην παράγραφο 1, το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης με οποιοδήποτε μέσο, αναφέροντας τους λόγους για τους οποίους δεν κατέστη δυνατή η τήρηση της εν λόγω προθεσμίας.

Η λήξη της προθεσμίας που ορίζεται στην παράγραφο 1 δεν απαλλάσσει το κράτος μέλος έκδοσης από την υποχρέωση να λάβει χωρίς καθυστέρηση τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Άρθρο 10

Διαβουλεύσεις μεταξύ των κρατών μελών

Όπου είναι αναγκαίο, τα κράτη μέλη διαβουλεύονται μεταξύ τους, χρησιμοποιώντας κατάλληλα μέσα και χωρίς καθυστέρηση, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 11

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχει το κράτος μέλος έκδοσης

Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης:

- α) για την παραλαβή της κοινοποίησης της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1·
- β) για τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 6, αφού αυτά καταστούν νομικά δεσμευτικά·
- γ) για κάθε απόφαση βάσει της οποίας εφαρμόζεται λόγος εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 8, καθώς και για τους λόγους της απόφασης αυτής·
- δ) για κάθε μέτρο που αναστέλλει ή τερματίζει την ισχύ της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης καθώς και για τους σχετικούς λόγους, μεταξύ άλλων λόγω της επιτυχούς προσβολής της απόφασης από το ενδιαφερόμενο πρόσωπο.

Άρθρο 12

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχει το κράτος μέλος της παράβασης

Το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους της παράβασης ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους έκδοσης:

- α) για κάθε περίπτωση που επηρεάζει την απόφαση με την οποία επιβλήθηκε η έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης·
- β) για την εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης στο κράτος μέλος της παράβασης.

Άρθρο 13

Υποχρέωση ενημέρωσης του ενδιαφερόμενου προσώπου

1. Μετά την παραλαβή της κοινοποίησης δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 και τη λήψη μέτρων δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1, αντίστοιχα, το κράτος μέλος έκδοσης ενημερώνει το ενδιαφερόμενο πρόσωπο χωρίς καθυστέρηση, σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού του δικαίου.
2. Οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ορίζουν τουλάχιστον:
 - α) όταν οι πληροφορίες παρέχονται μετά την παραλαβή της κοινοποίησης δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1:
 - i) την ονομασία των αρχών που είναι αρμόδιες για την εκτέλεση της απόφασης έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης τόσο του κράτους μέλους έκδοσης όσο και του κράτους μέλους της παράβασης· και
 - ii) τα ένδικα μέσα που προβλέπει το δίκαιο του κράτους μέλους έκδοσης, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος ακρόασης·
 - β) όταν οι πληροφορίες παρέχονται μετά τη λήψη μέτρων δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1:
 - i) τις λεπτομέρειες των μέτρων που έλαβε το κράτος μέλος έκδοσης·
 - ii) τα ένδικα μέσα που προβλέπει το δίκαιο του κράτους μέλους έκδοσης για την προσβολή των μέτρων που ελήφθησαν.

Άρθρο 14

Ένδικα μέσα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν επαρκή ένδικα μέσα κατά των αποφάσεων ή των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, ισοδύναμα με εκείνα που είναι διαθέσιμα σε παρόμοιες εγχώριες υποθέσεις. Λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα εν λόγω ένδικα μέσα παρέχονται εγκαίρως ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα αποτελεσματικής άσκησής τους.
2. Η απόφαση έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που κοινοποιείται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1 μπορεί να προσβληθεί μόνο με προσφυγή που ασκείται στο κράτος μέλος της παράβασης.
3. Το κράτος μέλος της παράβασης και το κράτος μέλος έκδοσης αλληλοενημερώνονται σχετικά με τα ένδικα μέσα που ασκούνται κατά των αποφάσεων ή των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 15

Εθνικά σημεία επαφής

1. Έως την/τις [ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνικό σημείο επαφής για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα αντίστοιχα εθνικά σημεία επαφής τους να συνεργάζονται με τις αρχές που είναι αρμόδιες για την εκτέλεση των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης οι οποίες επιβάλλονται για τη διάπραξη σοβαρών τροχαίων παραβάσεων σχετικών με την οδική ασφάλεια, ιδίως προκειμένου να εξασφαλίζεται η έγκαιρη ανταλλαγή όλων των αναγκαίων πληροφοριών και η τήρηση των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 9.
3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα εθνικά σημεία επαφής που έχουν οριστεί για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή θέτει τις πληροφορίες που λαμβάνει σύμφωνα με το παρόν άρθρο στη διάθεση όλων των κρατών μελών στον ιστότοπό της.

Άρθρο 16

Στατιστικά στοιχεία

Τα κράτη μέλη συλλέγουν τακτικά πλήρη στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τα αποστέλλουν στην Επιτροπή ετησίως. Αυτά τα στατιστικά στοιχεία περιλαμβάνουν:

- α) τον αριθμό των κοινοποιήσεων που πραγματοποιήθηκαν δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 1, χωριστά ανά κράτος μέλος παραλαβής·
- β) τον αριθμό των περιπτώσεων στις οποίες έγινε επίκληση λόγου εξαιρέσης, συμπεριλαμβανομένων των λόγων εξαιρέσης που εφαρμόστηκαν, χωριστά ανά κοινοποιούν κράτος μέλος·
- γ) τον χρόνο που απαιτείται για τη διαβίβαση πληροφοριών σχετικά με την απόφαση που αφορά τον λόγο εξαιρέσης·
- δ) τον αριθμό των ένδικων μέσων που ασκήθηκαν κατά των μέτρων που ελήφθησαν δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1.

Άρθρο 17

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για τις άδειες οδήγησης που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 22 της [ΝΕΑΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ]. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Αν η γνώμη της επιτροπής πρέπει να ληφθεί μέσω γραπτής διαδικασίας, 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 εν λόγω 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.

Άρθρο 18

Σχέση με άλλες νομοθετικές πράξεις

1. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις κάτωθι νομικές πράξεις:
 - α) απόφαση-πλαίσιο 2008/947/ΔΕΥ του Συμβουλίου·
 - β) απόφαση-πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου·
 - γ) τα δικαιώματα των υπόπτων και των κατηγορουμένων, όπως προβλέπονται στην οδηγία 2010/64/ΕΕ, στην οδηγία 2012/13/ΕΕ, στην οδηγία 2013/48/ΕΕ, στην οδηγία (ΕΕ) 2016/343, στην οδηγία (ΕΕ) 2016/800 και στην οδηγία (ΕΕ) 2016/1919 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
2. Τα κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις με άλλα κράτη μέλη μετά την/τις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ], εφόσον οι εν λόγω συμφωνίες ή ρυθμίσεις καθιστούν δυνατή την επέκταση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και συμβάλλουν στην απλούστευση ή την περαιτέρω διευκόλυνση των διαδικασιών εκτέλεσης των αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης που επιβάλλονται για τη διάπραξη παραβάσεων σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την άδεια οδήγησης του ενδιαφερόμενου προσώπου.

Άρθρο 19

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως την/τις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Έως την/τις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ], τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 20

Έκθεση περί εφαρμογής

Έως την/τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 5 έτη] και κάθε πέντε έτη μετά την ημερομηνία αυτή, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεών της στην οδική ασφάλεια. Εάν απαιτείται, η έκθεση αυτή συνοδεύεται από προτάσεις τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 21

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Άρθρο 22

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*