



Βρυξέλλες, 30 Σεπτεμβρίου 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Διοργανικός φάκελος:
2023/0053(COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής

— Σκεπτικό του Συμβουλίου

— Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 29 Σεπτεμβρίου 2025

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Την 1η Μαρτίου 2023, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την πρόταση για πλήρη αναθεώρηση της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης, η οποία θα είναι η τέταρτη μεταρρύθμιση της εν λόγω οδηγίας. Η πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών REFIT της Επιτροπής και της «δέσμης μέτρων για την οδική ασφάλεια».
2. Το Συμβούλιο συμφώνησε επί γενικής προσέγγισης στις 4 Δεκεμβρίου 2023.¹
3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις 28 Φεβρουαρίου 2024. Για τη 10η κοινοβουλευτική περίοδο του Κοινοβουλίου ορίστηκε ως εισηγήτρια η κα Jutta PAULUS (Greens/EFA, ΓΕ).
4. Οι διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν με έναν πρώτο τριμερή διάλογο στις 22 Οκτωβρίου 2024 και ακολούθησαν τριμερείς διάλογοι στις 11 Δεκεμβρίου 2024 και στις 18 Φεβρουαρίου 2025. Κατά τον τέταρτο τριμερή διάλογο στις 24 Μαρτίου 2025, οι διαπραγματευτές κατέληξαν σε πολιτική συμφωνία.
5. Στις 30 Απριλίου 2025, η ΕΜΑ ανέλυσε το τελικό συμβιβαστικό κείμενο με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας και το επιβεβαίωσε.
6. Στις 14 Μαΐου 2025, η πρόεδρος της επιτροπής TRAN απέστειλε επιστολή στον πρόεδρο της ΕΜΑ επιβεβαιώνοντας ότι, σε περίπτωση που το Συμβούλιο εγκρίνει το συμφωνηθέν κείμενο σε πρώτη ανάγνωση, μετά την οριστική διατύπωση από τους γλωσσομαθείς νομικούς, το Κοινοβούλιο θα εγκρίνει τη θέση του Συμβουλίου σε δεύτερη ανάγνωση.

II. ΣΤΟΧΟΣ

7. Οι γενικοί στόχοι της πρότασης είναι η περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών εντός της ΕΕ. Οι κύριες συνιστώσες της μεταρρύθμισης για την υποστήριξη αυτών των στόχων είναι οι εξής:
 - α. η καθιέρωση μιας «φορητής» (δηλαδή ψηφιακής) άδειας οδήγησης,
 - β. ένα βήμα προς την εναρμόνιση των διαδικασιών ιατρικού ελέγχου που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη,

¹ 6345/23.

- γ. ένα σύστημα οδήγησης με συνοδό που διαθέτει άδεια, από την ηλικία των 17 ετών,
- δ. μια δοκιμαστική περίοδος για τους αρχάριους οδηγούς,
- ε. όριο βάρους όσον αφορά τη μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος για τα πλήρως ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα,
- στ. ευκολότερη πρόσβαση στις άδειες για πολίτες που μετεγκαθίστανται από ένα κράτος μέλος σε άλλο και κεντρική αξιολόγηση του πλαισίου οδικών μεταφορών τρίτης χώρας ενόψει της ανταλλαγής αδειών οδήγησης σε ένα κράτος μέλος, και
- ζ. επικαιροποίηση των απαιτήσεων εξέτασης για την απόκτηση άδειας οδήγησης και των ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με τη σωματική και διανοητική ικανότητα του οδηγού.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

1. Διαδικαστικό πλαίσιο

- 8. Βάσει της πρότασης της Επιτροπής, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διεξήγαγαν διαπραγματεύσεις με σκοπό να συμφωνήσουν επί της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, καταλήγοντας σε συμφωνία σε πρώιμη δεύτερη ανάγνωση. Το κείμενο του σχεδίου θέσης του Συμβουλίου αντικατοπτρίζει πλήρως τη συμβιβαστική λύση που επιτεύχθηκε μεταξύ των δύο συννομοθετών.

2. Σύνοψη των κυριότερων ζητημάτων

- 9. Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση σχετικά με τις διάφορες συνιστώσες της μεταρρύθμισης που απαριθμούνται στο σημείο 7, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των συννομοθετών, είναι η ακόλουθη:
- 10. Για τη σταδιακή καθιέρωση της φορητής άδειας οδήγησης (άρθρα 3 και 5), τα δύο θεσμικά όργανα κατέληξαν σε συμβιβασμό σχετικά με το χρονοδιάγραμμα και τις διασφαλίσεις για τους πολίτες που προτιμούν το υλικό έγγραφο ή θα χρειαστούν υλικό έγγραφο κάποια στιγμή, για παράδειγμα για την οδήγηση σε τρίτες χώρες. Το Συμβούλιο συμφώνησε επίσης επί ειδικών διατάξεων για την προστασία των δεδομένων.

11. Το Συμβούλιο διατήρησε σε μεγάλο βαθμό τη θέση που είχε καθορίσει στη γενική προσέγγιση όσον αφορά την περιγραφή των ελάχιστων απαιτήσεων για τον έλεγχο της σωματικής και διανοητικής ικανότητας οδήγησης πριν από την έκδοση και την ανανέωση των αδειών οδήγησης, με βάση τα διαφορετικά συστήματα που έχουν αναπτυχθεί στα κράτη μέλη (άρθρο 11). Κατά την έκδοση άδειας οδήγησης για πρώτη φορά, ο υποψήφιος πρέπει να υποβληθεί σε ιατρική εξέταση ή, για τις κατηγορίες μοτοσικλετών και επιβατικών αυτοκινήτων, να συμπληρώσει αυτοαξιολόγηση. Για την παρακολούθηση της σωματικής και διανοητικής ικανότητας μετά την πρώτη έκδοση άδειας οδήγησης για μοτοσικλότες ή επιβατικά αυτοκίνητα, μια εναλλακτική επιλογή είναι τα κράτη μέλη να διαθέτουν εθνικό σύστημα που να εξασφαλίζει κάποιου είδους αντίδραση σε σημαντικές μεταβολές στη σωματική ή διανοητική ικανότητα. Το Συμβούλιο έκανε δεκτές διάφορες προσθήκες, οι οποίες προτάθηκαν από το Κοινοβούλιο και συνάδουν με αυτήν την προσέγγιση.
12. Οι διαπραγματεύσεις σχετικά με το σύστημα οδήγησης με συνοδό για τους οδηγούς ηλικίας 17 ετών συνδέονταν με μια ευρύτερη συζήτηση σχετικά με τα κατώτατα όρια ηλικίας και την επαγγελματική οδήγηση. Το Συμβούλιο, αφενός, ενέμεινε στη θέση που είχε καθορίσει στη γενική προσέγγιση ότι το σύστημα οδήγησης με συνοδό για βαρέα οχήματα θα πρέπει να παραμείνει προαιρετικό, με αυτόματη αμοιβαία αναγνώριση σε διασυνοριακό επίπεδο. Αφετέρου, το Συμβούλιο έκανε δεκτή μια πιο συνεκτική απαρίθμηση των υφιστάμενων κατώτατων ορίων ηλικίας στο άρθρο 7 και μια ευθυγράμμιση των κατώτατων ορίων ηλικίας για τις κατηγορίες μεγαλύτερων λεωφορείων μετά την απόκτηση πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας, με την επιφύλαξη διασφάλισης όσον αφορά τους οδηγούς ηλικίας μεταξύ 21 και 23 ετών (άρθρο 27 της οδηγίας).
13. Όσον αφορά τη δοκιμαστική περίοδο για αρχάριους οδηγούς (άρθρο 18), το Συμβούλιο έκανε δεκτές διάφορες διατάξεις που περιγράφουν τα μέτρα των κρατών μελών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας όσον αφορά αυτή την ομάδα οδηγών, καθώς και αναφορά σε πολιτικές μηδενικής ανοχής που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη. Το Συμβούλιο ενέμεινε στη θέση του ότι οι εναρμονισμένες προϋποθέσεις για τους αρχάριους οδηγούς δεν θα πρέπει να οδηγήσουν σε κανονιστική ρύθμιση σε επίπεδο Ένωσης για τη συμπεριφορά των οδηγών, η ρύθμιση της οποίας αποτελεί αρμοδιότητα των κρατών μελών.
14. Όσον αφορά τους περιορισμούς βάρους ανά κατηγορία άδειας για οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα (άρθρο 9 παρ. 2 στοιχείο ι)), το Συμβούλιο διατήρησε τη θέση του, σε ευθυγράμμιση με την πρόταση της Επιτροπής, αλλά δέχθηκε τη δυνατότητα προσθήκης ρυμουλκούμενου (με την επιφύλαξη εκπαίδευσης εάν το συνολικό βάρος υπερβαίνει τα 4 250 kg), και την ισοδυναμία για τα επιβατικά αυτοκίνητα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και συνδέονται με βαρύ ρυμουλκούμενο (κατηγορία BE· άρθρο 9 παρ. 2 στοιχείο ι)), καθώς και μικρότερο χρονικό διάστημα δύο ετών για τη μεταφορά των κανόνων στο εθνικό δίκαιο (άρθρο 29 παρ. 2). Η Επιτροπή δέχθηκε να επανεξετάσει τις διατάξεις με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις.

15. Η διαπραγμάτευση σχετικά με τα όρια βάρους κάλυψε πρόσθετες πτυχές στις οποίες το Κοινοβούλιο είχε δώσει έμφαση με σκοπό την αύξηση της ευελιξίας σε ειδικές περιπτώσεις (άρθρα 6, 7, 9). Το Συμβούλιο, το οποίο είχε ήδη προβλέψει ευελιξία για τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα στη γενική του προσέγγιση, συμφώνησε να επιτρέψει, στην κατηγορία B, συνδυασμό με ρυμουλκούμενο με μέγιστο μεικτό βάρος 5 000 kg, με την επιφύλαξη πρόσθετης εκπαίδευσης ή εξέτασης του οδηγού. Το επιτρεπόμενο βάρος που προέβλεπε το Συμβούλιο στην κατηγορία B για τα ασθενοφόρα συγχωνεύθηκε σε ένα ευρύτερο σύνολο κανόνων για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης. Το μεν Συμβούλιο έκανε δεκτή μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά το μέγιστο βάρος (έως 5 000 kg) και τα κατώτατα όρια ηλικίας στις κατηγορίες B και C, το δε Κοινοβούλιο δέχθηκε ότι η οδήγηση με πρόσθετο βάρος πρέπει να υπόκειται σε εξέταση ή εκπαίδευση και ότι οι κανόνες είναι εθνικά μέτρα, τα οποία υπόκεινται σε αμοιβαία αναγνώριση. Το Συμβούλιο έκανε επίσης δεκτή ευελιξία ως προς την οδήγηση λεωφορείων χωρίς επιβάτες με άδεια κατηγορίας C για την εκτέλεση δοκιμαστικής οδήγησης κοντά σε κέντρα τεχνικού ελέγχου και συνεργεία επισκευής (άρθρο 9 παρ. 5).
16. Το Συμβούλιο συμφώνησε τελικά με το Κοινοβούλιο και την Επιτροπή παρέχοντας μεγαλύτερη ευελιξία στους εξεταζόμενους για την οδήγηση επιβατικών αυτοκινήτων κατά την επιλογή του τόπου διεξαγωγής των εξετάσεων, ώστε να ξεπεραστεί ενδεχόμενο γλωσσικό εμπόδιο μετά τη μετεγκατάσταση σε άλλο κράτος μέλος (άρθρο 20 παρ. 4). Για την απρόσκοπτη διασυνοριακή κυκλοφορία των πολιτών, το Συμβούλιο δέχθηκε επίσης ότι, κατά την ανταλλαγή ή αντικατάσταση άδειας οδήγησης, ένα νέο άρθρο (άρθρο 14) θα διασφαλίζει ότι οι πολίτες μπορούν πάντα να αποδεικνύουν το δικαίωμά τους οδήγησης σε ολόκληρη την Ένωση. Όσον αφορά τις άδειες οδήγησης τρίτων χωρών, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο είχαν εξ αρχής παρόμοιες θέσεις και συμφώνησαν αμφότερα με τη νέα έννοια της αξιολόγησης σε επίπεδο Ένωσης του πλαισίου οδικών μεταφορών τρίτης χώρας ενόψει της ανταλλαγής αδειών οδήγησης σε κράτος μέλος (άρθρο 15). Στο πλαίσιο αυτό, το Συμβούλιο δεν μπορούσε να κάνει δεκτή παρόμοια προσέγγιση όσον αφορά την ικανότητα των επαγγελματιών οδηγών τρίτων χωρών, αλλά συμφώνησε να ανατεθεί στην Επιτροπή να αξιολογήσει τη δυνατότητα διευκόλυνσης της αναγνώρισης πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας που εκδίδονται από τρίτες χώρες.

17. Τόσο το Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενσωμάτωσαν διάφορες τροπολογίες στο παράρτημα II σχετικά με τις εξετάσεις οδήγησης και τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες. Αυτές αφορούν, για παράδειγμα, την τεχνολογική πρόοδο (προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού, συστήματα συνεχούς πέδησης, εθελοντική χρήση προσομοιωτών, ηλεκτρικές μοτοσικλέτες), την πρόσθετη εστίαση στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (τυφλά σημεία, αποβίβαση στην πλευρά του δρόμου, προσοχή στις ποδηλατολωρίδες) και την απλούστευση των διαδικασιών (απόδειξη του ορθού χειρισμού των οχημάτων με χειροκίνητη μετάδοση). Στο παράρτημα III σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για την ικανότητα οδήγησης, το Κοινοβούλιο έκανε δεκτές τις περισσότερες προσθήκες του Συμβουλίου, το δε Συμβούλιο έκανε δεκτές διάφορες προσθήκες του Κοινοβουλίου.
18. Τέλος, το Συμβούλιο έκανε δεκτές, αν και σε περιορισμένο βαθμό, τις απαιτήσεις υποβολής στοιχείων από τα κράτη μέλη, τις οποίες είχαν υποστηρίξει είτε η Επιτροπή είτε το Κοινοβούλιο (άρθρο 23). Το Συμβούλιο ενέμεινε στη θέση του για γενική προθεσμία τεσσάρων ετών για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο (άρθρο 29).

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

19. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής και αντικατοπτρίζει πλήρως τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε κατά τις άτυπες διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με την υποστήριξη της Επιτροπής.
20. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο πιστεύει ότι η θέση του σε πρώτη ανάγνωση αποτυπώνει ισορροπημένα το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων και ότι η νέα οδηγία για τις άδειες οδήγησης, μετά την έκδοσή της, θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ελεύθερης κυκλοφορίας των πολιτών στην ΕΕ.