



Βρυξέλλες, 12 Μαΐου 2023
(OR. en)

9190/23

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0053(COD)**

**TRANS 184
CODEC 818**

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 6795/23 + ADD 1

Θέμα: **Προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου (Μεταφορές,
Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) της 1ης Ιουνίου 2023**

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

– Συζήτηση προσανατολισμού

1. Κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου (Μεταφορές) της 1ης Ιουνίου 2023, οι υπουργοί θα κληθούν να διεξαγάγουν συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με την τέταρτη μεταρρύθμιση της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης¹. Η Προεδρία συνέταξε ενημερωτικό έγγραφο (στο παράρτημα) το οποίο περιλαμβάνει ερωτήματα ώστε να συμβάλει στην καλύτερη διάρθρωση της συζήτησης.

¹ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής (ST 6795/23 + ADD 1).

2. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων καλείται να λάβει υπό σημείωση το ενημερωτικό έγγραφο της Προεδρίας, ως έχει στο Παράρτημα του παρόντος σημειώματος, και να το διαβιβάσει στο Συμβούλιο εν όψει της προαναφερόμενης συζήτησης προσανατολισμού.
-

**Τέταρτη μεταρρύθμιση της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης
Συζήτηση προσανατολισμού των υπουργών Μεταφορών κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου
(MTE)
της 1ης Ιουνίου 2023**

Ιστορικό

Οι κανόνες για τις άδειες οδήγησης υφίστανται σταδιακή εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ από το 1980 που εκδόθηκε η πρώτη οδηγία για τις άδειες οδήγησης. Η τελευταία σημαντική μεταρρύθμιση, συγκεκριμένα η τρίτη μεταρρύθμιση το 2006, εφαρμόστηκε στα κράτη μέλη μέσω της μεταφοράς στην εθνική τους νομοθεσία που έγινε έως τον Ιανουάριο του 2013. Η πρόταση για την αντικατάσταση της οδηγίας με τέταρτη μεταρρύθμιση εγκρίθηκε από την Επιτροπή την 1η Μαρτίου 2023 στο πλαίσιο της «δέσμης μέτρων για την οδική ασφάλεια», μετά από αξιολόγηση² και εκτίμηση επιπτώσεων³.

Οι γενικοί στόχοι της παρέμβασης της ΕΕ συνίστανται στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων. Οι ειδικές παρεμβάσεις αφορούν πρακτικά όλα τα θέματα της ισχύουσας οδηγίας, ιδίως τη βελτίωση των δεξιοτήτων, των γνώσεων και της εμπειρίας οδήγησης, τη μείωση της επικίνδυνης συμπεριφοράς, τον έλεγχο της κατάλληλης σωματικής και διανοητικής ικανότητας των οδηγών, τα μέτρα κατά της πλαστογράφησης και της «αγοράς αδειών», ένα πλαίσιο διοικητικής συνεργασίας και την άρση των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία, μεταξύ άλλων μέσω της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών και απαιτήσεων.

Τα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου άρχισαν την εξέταση της πρότασης στις 8 Μαρτίου 2023. Η Προεδρία έχει αρχίσει τις εργασίες επί των συμβιβαστικών προτάσεων⁴.

² Αξιολόγηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για τις άδειες οδήγησης, SWD (2022) 17 final, υποστηριζόμενη από εξωτερική μελέτη του Ιουνίου 2021.

³ ST 6795/23 ADD 2 και 3.

⁴ Επικέντρωση στις «θέσεις 3 και 4», οι οποίες περιλαμβάνουν τα άρθρα 8, 10 έως 18, και τα σχετικά παραρτήματα.

Οδική ασφάλεια

Στα συμπεράσματα του Συμβουλίου του 2017 για την οδική ασφάλεια⁵, με τα οποία υιοθετήθηκε η λεγόμενη «διακήρυξη της Βαλέτας», διατυπώθηκαν οι δεσμεύσεις των κρατών μελών σε διάφορους τομείς δραστηριότητας για την περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφάλειας και απλοποιήθηκε το πλαίσιο πολιτικής της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια 2021-2030⁶, στο οποίο η Επιτροπή δεσμεύτηκε εκ νέου όσον αφορά τον μεσοπρόθεσμο στόχο της ΕΕ για μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 2020, και επανέλαβε τον φιλόδοξο στόχο της για σχεδόν μηδενικούς θανάτους και μηδενικούς σοβαρούς τραυματισμούς στους δρόμους της ΕΕ έως το 2050 («Όραμα μηδενικών απωλειών»).

Η οδηγία για τις άδειες οδήγησης αποτελεί σημαντικό και από πυλώνα της εν λόγω στρατηγικής για τους πολίτες της ΕΕ.

Τα νέα ή εναρμονισμένα στοιχεία περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- δοκιμαστική περίοδο τουλάχιστον δύο ετών για τους αρχάριους οδηγούς που καλύπτει όλες τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, και η οποία συνδέεται με αυξημένο έλεγχο (ιδίως όσον αφορά την οδήγηση σε κατάσταση μέθης)·
- οδήγηση αυτοκινήτων και φορτηγών από την ηλικία των 17 ετών με συνοδό για απόκτηση εμπειρίας οδήγησης·
- παράταση της τακτικής περιόδου ανανέωσης για τις μοτοσικλέτες και τα επιβατικά αυτοκίνητα στα 15 έτη, αλλά με διακοπή στην ηλικία των 70 ετών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η συχνότερη αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης·
- εστίαση των πόρων των υπηρεσιών υγείας με απαίτηση αυτοαξιολόγησης της υγείας ως μέτρο που επιτρέπει τον προσδιορισμό της ανάγκης για ιατρική εξέταση πριν από την έκδοση άδειας κυκλοφορίας επιβατικών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών·
- απόφαση σε επίπεδο ΕΕ (Επιτροπή) σχετικά με την ισοδυναμία του επιπέδου οδικής ασφάλειας τρίτης χώρας, που θα οδηγεί σε πλήρως αναγνωρισμένη ανταλλαγή των αδειών οδήγησής τους.

⁵ ST 8666/1/17 REV 1, εγκρίθηκε στις 8 Ιουνίου 2017.

⁶ Next steps towards «Vision Zero»(Επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών») (SWD (2019) 283 final).

Τεχνολογική επικαιροποίηση και ψηφιοποίηση

Όπως και σε προηγούμενες μεταρρυθμίσεις, οι ισχύουσες διατάξεις πρέπει να επικαιροποιηθούν όσον αφορά τις τεχνολογικές εξελίξεις. Τα ακόλουθα στοιχεία αποτελούν μέρος αυτού του εγχειρήματος:

- Η άδεια κυκλοφορίας επιβατικών αυτοκινήτων τίθεται αυτομάτως σε ισχύ μετά από δύο έτη για τα βαρύτερα αυτοκίνητα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα·
- Ευκολότερη πρόσβαση στην οδήγηση αυτοκινήτων με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων, εάν η εκπαίδευση πραγματοποιείται σε αυτόματο όχημα·
- Διεύρυνση της θεωρητικής εξέτασης ώστε να καλύπτει τη στάση έναντι των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, την πρόβλεψη των κινδύνων, τους κινδύνους που συνδέονται με την οδήγηση με τη χρήση προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, τη γνώση των πτυχών ασφάλειας των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και τη συμπεριφορά κατά την οδήγηση για τον περιορισμό των εκπομπών·
- Χρήση προσομοιωτών για την δοκιμή στην πράξη της αντίδρασης σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Το κύριο χαρακτηριστικό εκσυγχρονισμού της πρότασης είναι η υποχρεωτική εισαγωγή ψηφιακής άδειας οδήγησης⁷, η οποία θα πρέπει να τελεί υπό ηλεκτρονική διαχείριση και ηλεκτρονικό έλεγχο. Οι ιδιότητες της εν λόγω άδειας θα πρέπει να αναπτυχθούν από κοινού με το ευρωπαϊκό πορτοφόλι ψηφιακής ταυτότητας για την επαλήθευση των ψηφιακών ταυτοτήτων της ΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη, με στόχο να καλύπτονται οι επιγραμμικές υπηρεσίες, η κινητικότητα και οι άδειες οδήγησης, η υγεία, η εκπαίδευση, ο ψηφιακός χρηματοοικονομικός τομέας και τα ταξιδιωτικά διαπιστευτήρια. Οι σχετικές προτάσεις αναμένονται για το τέλος του 2023. Ο κάτοχος ψηφιακής άδειας θα πρέπει να είναι σε θέση να ανανεώνει ή να αντικαθιστά την εν λόγω άδεια στην Ένωση μέσω διαδικτυακής πύλης ψηφιακών υπηρεσιών που θα παρέχεται από τα κράτη μέλη. Η ψηφιακή άδεια οδήγησης πρέπει να είναι ο προκαθορισμένος τύπος άδειας οδήγησης που θα εκδίδεται, παρέχοντας ωστόσο στους πολίτες τη δυνατότητα να ζητήσουν υλική άδεια οδήγησης ή αμφότερες τις άδειες οδήγησης.

⁷ Αναφέρεται ως «φορητή άδεια οδήγησης» σύμφωνα με το σχετικό πρότυπο ISO.

Ερωτήματα:

1. Κατά την άποψή σας, με ποιον τρόπο μπορεί η οδηγία για τις άδειες οδήγησης να συμβάλει περαιτέρω στην αύξηση της οδικής ασφάλειας στην Ένωση;
 2. Ποια είναι η άποψή σας σχετικά με την απαίτηση αυτοαξιολόγησης της υγείας πριν από την έκδοση ή την ανανέωση άδειας οδήγησης;
 3. Παρέχει η πρόταση τα κατάλληλα στοιχεία όσον αφορά την ψηφιοποίηση και την προσαρμογή στις τεχνολογικές εξελίξεις; Όσον αφορά τις ψηφιακές άδειες οδήγησης, ποια θα πρέπει, κατά τη γνώμη σας, να θεωρούνται βασικά στοιχεία για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή τους (π.χ. σε σχέση με τα πρότυπα της ΕΕ, τη δυνατότητα ελέγχου, τη σταδιακή εισαγωγή και τη σταδιακή αντικατάσταση των υλικών αδειών);
-