Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «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»

[COM(2023) 127 final — 2023/0053 (COD)]

και «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης»

[COM(2023) 128 final — 2023/0055 (COD)]

(2023/C 293/19)

Εισηγητής: ο κ. **Philippe CHARRY**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 17.4.2023
	Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 20.4.2023 και 26.4.2023
Νομική βάση	Άρθρο 91 παράγραφος 1 και άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	16.5.2023
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	14.6.2023
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	579
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας	
(υπέρ/κατά/αποχές)	210/1/2

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποσκοπεί στην επίτευξη μηδενικών θανάτων στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) έως το 2050. Η παρούσα γνωμοδότηση εξετάζει δύο σκέλη της μεταρρύθμισης: αφενός, την καθιέρωση ψηφιακής άδειας οδήγησης και, αφετέρου, την ενίσχυση της καταστολής των παραβάσεων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την ΕΕ.

1.2. Ο στόχος της χορήγησης ψηφιακής άδειας οδήγησης στους οδηγούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποβλέπει επίσης στην εξάλειψη των διοικητικών διαφορών και καθυστερήσεων μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών όσον αφορά τη διεκπεραίωση των αιτήσεων ανταλλαγής άδειας των αλλοδαπών οδηγών, οι οποίες παρακωλύουν την ελεύθερη κυκλοφορία. Αυτή η άδεια οδήγησης θα αποθηκεύεται στο κινητό τηλέφωνο ή σε οποιοδήποτε άλλο ψηφιακό μέσο. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) υποστηρίζει τον στόχο αυτόν, αλλά επιθυμεί να εξακολουθήσουν να είναι διαθέσιμες οι έντυπες άδειες οδήγησης για τους οδηγούς που το επιθυμούν. Επιπλέον, για λόγους ψηφιακής ένταξης όλων των ηλικιακών ομάδων, η ΕΟΚΕ συνιστά την εξατομικευμένη και δωρεάν κατάρτιση και καθοδήγηση για τη χρήση των νέων ψηφιακών αδειών οδήγησης.

1.3. Στο ίδιο πνεύμα, η ΕΟΚΕ συνιστά να καταργηθεί η μείωση της ισχύος των αδειών οδήγησης με βάση την ηλικία, η οποία προβλέπεται για τα άτομα ηλικίας 70 ετών και άνω στο άρθρο 10 της πρότασης οδηγίας σχετικά με τις άδειες οδήγησης. Συνιστά μια προσέγγιση που δεν θα εισάγει διακρίσεις, βάσει συγκεκριμένης ιατρικής αξιολόγησης, και θα εφαρμόζεται σε όλους τους οδηγούς με εντοπισθείσες παθήσεις που επηρεάζουν την ικανότητα οδήγησης.

1.4. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί η πρόταση οδηγίας για την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης να προσφέρει καλύτερες εγγυήσεις έναντι του κινδύνου επικαλύψεων με το πεδίο εφαρμογής της συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις. Πράγματι, η ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται για παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς βασίζεται στο άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), που αφορά την κοινή πολιτική μεταφορών, ενώ η σχεδιαζόμενη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών φαίνεται να αφορά περισσότερο ποινικά αδικήματα, που στοιχειοθετούνται βάσει των αρχών της αστυνομικής συνεργασίας, όπως αυτές κατοχυρώνονται στο άρθρο 87 της ΣΛΕΕ, και των αρχών της δικαστικής συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις, που κατοχυρώνονται στο άρθρο 82 της ΣΛΕΕ.

1.5. Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι η δέσμη νομοθετικών μέτρων επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα, ενώ πολλά τροχαία ατυχήματα προκαλούνται από την έλλειψη συντήρησης του οδικού δικτύου, και ότι δεν αναφέρει τίποτα ως προς την ευθύνη των διαχειριστών των οδικών υποδομών. Κατά την ΕΟΚΕ, η αλληλεπίδραση με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), η μεταφορά της οποίας στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών παρακολουθείται επί του παρόντος από την Επιτροπή, ή ακόμη και η αλληλεπικάλυψη μέτρων, κινδυνεύουν να υπονομεύσουν την προσδοκώμενη αποτελεσματικότητα, δημιουργώντας ένα υπερβολικά κατακερματισμένο νομικό πλαίσιο.

1.6. Η πρόταση οδηγίας σχετικά με την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης προβλέπει ότι, σε περίπτωση ανάγκης, ο εθνικός αριθμός ταυτοποίησης που αναφέρεται στο δελτίο ταυτότητας θα συγκαταλέγεται στα ηλεκτρονικά δεδομένα που ανταλλάσσονται μεταξύ εθνικών αρχών. Όμως, σε πολλά κράτη μέλη, ο εθνικός αριθμός ταυτοποίησης παρέχει επίσης πρόσβαση στον ιατρικό φάκελο του ενδιαφερομένου. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων απαγορεύει καταρχήν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν την υγεία, δεδομένου ότι πρόκειται για «ευαίσθητα» δεδομένα. Απευθύνει λοιπόν έκκληση για αποσαφήνιση της πρότασης οδηγίας ως προς το θέμα αυτό.

1.7. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να απαλειφθεί από τη νομοθετική πρόταση η διάταξη που επιτρέπει να θεσπίζονται μέτρα εφαρμογής της οδηγίας σχετικά με την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης, πριν ακόμη από τη μεταφορά της οδηγίας στα κράτη μέλη, δεδομένου ότι αυτό παραβιάζει την αρχή της ασφάλειας δικαίου, την αρχή της ιεραρχίας των κανόνων δικαίου και την αρχή της διαχρονικής εφαρμογής τους.

1.8. Η ΕΟΚΕ σημειώνει τη δυνατότητα να επιτραπεί στους νέους, από την ηλικία των δεκαεπτά ετών, να αρχίσουν να οδηγούν με συνοδό βαρέα φορτηγά οχήματα. Τονίζει ότι πρέπει να προσαρμοστεί και η επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών βαρέων φορτηγών και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και οι μισθοί, ώστε να καταστεί ελκυστικότερο το επάγγελμα. Καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει με κάθε τρόπο τους εργοδότες να βελτιώσουν την κατάσταση, π.χ. με την ενίσχυση της κατάρτισης ή με την ανάπτυξη δράσεων ευαισθητοποίησης στα κράτη μέλη.

1.9. Η ΕΟΚΕ συνιστά εναρμόνιση, ούτως ώστε, μετά από τη θεωρητική κατάρτιση στη σχολή οδηγών και τα πρακτικά μαθήματα οδήγησης, ο μαθητευόμενος οδηγός βαρέων φορτηγών οχημάτων να αποκτά την πρακτική εμπειρία οδήγησης δίπλα σε ειδικά εκπαιδευμένο προς τούτο εκπαιδευτή. Η προτεινόμενη μεταρρύθμιση θα έπρεπε να προβλέπει ότι η οδήγηση βαρέων φορτηγών οχημάτων από οδηγό ηλικίας δεκαεπτά ετών θα επιτρέπεται μόνο μετά από μακρά πρακτική εμπειρία με συνοδό και από πολύ αυστηρές εξετάσεις οδήγησης. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να τροποποιηθεί αναλόγως η πρόταση οδηγίας.

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων που προτείνει η Επιτροπή αποσκοπεί στην επίτευξη μηδενικού αριθμού θανάτων στους δρόμους της ΕΕ έως το 2050 και στη μείωση κατά 50 % των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα έως το 2030. Η Επιτροπή προτείνει να καθιερωθεί ψηφιακή άδεια οδήγησης που θα ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη και να βελτιωθεί η διασυνοριακή επιβολή της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης. Η Επιτροπή επισήμανε ότι τα φορτηγά και τα αυτοκίνητα ευθύνονται για την πλειονότητα των θανατηφόρων δυστυχημάτων και ότι στις αστικές περιοχές το 70 % των θυμάτων ατυχημάτων είναι ευάλωτοι χρήστες.

2.2. Η παρούσα γνωμοδότηση αφορά δύο από τις προτάσεις της νομοθετικής δέσμης, η οποία περιλαμβάνει ένα προληπτικό σκέλος και ένα σκέλος καταστολής:

— η πρόληψη συνίσταται στην καλύτερη προετοιμασία των οδηγών για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών και για την οδήγηση στο οδικό δίκτυο των πόλεων, μαζί με περισσότερα ποδήλατα και δίτροχα οχήματα και με πολλούς πεζούς·

— η καταστολή περιλαμβάνει βελτίωση της πρόσβασης στα μητρώα καταχώρισης που τηρούν τα κράτη μέλη και ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για τη διερεύνηση παραβάσεων.

2.3. Η ιδιαίτερη έμφαση της δέσμης νομοθετικών μέτρων στα ηλεκτρικά οχήματα συνάδει επίσης με τους στόχους της μείωσης του αποτυπώματος άνθρακα, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ηχορύπανσης.

2.4. Λαμβάνει επίσης υπόψη την τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων, τη μετάβαση από τα χειροκίνητα κιβώτια ταχυτήτων στα αυτόματα κιβώτια, τις μεταβολές στο βάρος των οχημάτων.

Η ψηφιακή άδεια οδήγησης

2.5. Η *πρόταση οδηγίας COM(2023) 127 final* προβλέπει την καθιέρωση ψηφιακής άδειας οδήγησης από το 2023. Περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τη διευκόλυνση της μετάβασης σε «οχήματα μηδενικών εκπομπών».

([1]) Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2019, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 305 της 26.11.2019, σ. 1).

2.6. Τροποποιεί την οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) —σκοπός της οποίας ήταν η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας—, εισάγοντας τα εξής:

— ένα ενιαίο υποχρεωτικό υπόδειγμα άδειας οδήγησης της ΕΕ για όλους τους οδηγούς από το 2033 και μετά, ώστε να εξασφαλιστεί καλύτερη προστασία από την απάτη και την παραποίηση·

— κατηγοριοποίηση των αδειών οδήγησης ανάλογα με το είδος του οχήματος και την ελάχιστη ηλικία οδήγησής του·

— υποχρεωτική διοικητική ανανέωση όλων των νέων αδειών οδήγησης ανά δεκαετία·

— απλούστευση του διοικητικού φόρτου για τους οδηγούς που αλλάζουν τόπο διαμονής σε άλλο κράτος μέλος·

— εφαρμογή κοινών ελάχιστων κανόνων για τις δεξιότητες, τις γνώσεις και τη φυσική και διανοητική κατάσταση των οδηγών·

— σταδιακή πρόσβαση σε μοτοσικλέτες μεγάλου κυβισμού, με βάση την ελάχιστη ηλικία και την πρότερη εμπειρία από μικρότερες μοτοσικλέτες·

— δημιουργία δικτύου για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες οδήγησης μεταξύ των εθνικών αρχών (RESPER).

2.7. Δύο είναι οι κύριοι λόγοι για την τέταρτη αυτή αναθεώρηση της άδειας οδήγησης. Αφενός, οι ικανότητες, η συμπεριφορά και η υγεία του οδηγού διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε πολλά θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα ή σε ατυχήματα με σοβαρές συνέπειες ή μη θανατηφόρους τραυματισμούς. Είναι υπερβολικά πολλοί οι κάτοχοι άδειας οδήγησης που οδηγούν ενώ η ικανότητα οδήγησής τους είναι ανεπαρκής. Από την άποψη αυτή, το κριτήριο της ηλικίας δεν φαίνεται πλέον να είναι καθοριστικό, δεδομένου ότι υπάρχουν μελέτες που δείχνουν ότι κάποια συγκεκριμένα ιατρικά κριτήρια σχετικά με τη χρήση ναρκωτικών, την ψυχική υγεία, την επιληψία, τον διαβήτη, την κατάσταση της καρδιάς και την άπνοια του ύπνου δεν συνδέονται ιδιαίτερα με την ηλικία, είναι δε πιο σημαντικά από την ηλικία για τον προσδιορισμό της ικανότητας οδήγησης.

2.8. Από την άλλη πλευρά, οι νεαροί οδηγοί έχουν ιδιαίτερα περιορισμένες γνώσεις, πρακτική εμπειρία και επίγνωση του κινδύνου. Ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται νεαροί οδηγοί δείχνει ότι οι απαιτήσεις για την απόκτηση άδειας οδήγησης δεν ανταποκρίνονται πλήρως στον στόχο της οδικής ασφάλειας.

2.9. Επιπλέον, η σταδιακή ανάπτυξη της υποβοηθούμενης οδήγησης, της αυτόματης πέδησης έκτακτης ανάγκης και των αυτοματοποιημένων οχημάτων θα έχει αντίκτυπο στην οδήγηση και θα καταστήσει παρωχημένη την ισχύουσα οδηγία 2006/126/ΕΚ.

2.10. Φαίνεται επίσης ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των Ευρωπαίων πολιτών παρεμποδίζεται από τις διοικητικές περιπλοκές που αφορούν την απόκτηση, την αναγνώριση, τη διατήρηση ή την ανταλλαγή μιας άδειας οδήγησης σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο εκδόθηκε. Ορισμένα κριτήρια της οδηγίας 2006/126/ΕΚ, όπως η «συνήθης διαμονή», δημιουργούν πλήθος προβλημάτων ερμηνείας, σε σημείο που ορισμένοι κάτοχοι άδειας οδήγησης δεν μπορούν να οδηγήσουν στη νέα χώρα διαμονής τους για διάστημα ενίοτε μεγαλύτερο των έξι μηνών. Επιπλέον, ορισμένοι πολίτες της ΕΕ που διαμένουν σε άλλο κράτος μέλος δυσκολεύονται ενίοτε να δώσουν εξετάσεις για άδεια οδήγησης σε γλώσσα διαφορετική από τη δική τους, πολύ περισσότερο μάλιστα επειδή δεν προβλέπεται η συνδρομή διερμηνέα.

2.11. Εξάλλου, δεν υπάρχουν κοινοί κανόνες για την αναγνώριση των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί σε τρίτο κράτος για πρόσωπο που εγκαθιστά την κατοικία του στην ΕΕ, ενώ επίσης μια άδεια που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος ενδέχεται να μην αναγνωρίζεται ως έγκυρη σε άλλο κράτος μέλος.

2.12. Τέλος, πολλά κράτη μέλη προβλέπουν ή έχουν ήδη θεσπίσει ψηφιακή άδεια οδήγησης, η οποία ισχύει χωρίς να απαιτείται η επίδειξη ταυτότητας. Όμως, η οδηγία 2006/126/ΕΚ προβλέπει αποκλειστικά την αναγνώριση των αδειών οδήγησης σε έντυπη μορφή, γεγονός που δημιουργεί νέο εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των Ευρωπαίων πολιτών.

2.13. Η πρόταση οδηγίας εντάσσεται επίσης στο πλαίσιο των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών ([3]), προκειμένου να καταστούν οι πόλεις και τα περιβάλλοντα διαβίωσης έως το 2030 πιο ασφαλή, ανθεκτικά και βιώσιμα, με λιγότερους αποκλεισμούς, και να παρασχεθεί πρόσβαση σε ασφαλή, οικονομικά προσιτά, προσβάσιμα και βιώσιμα συστήματα μεταφορών για όλους. Συνάδει επίσης με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας, καθώς προβλέπει νέους κανόνες σχετικά με τα αυτόματα κιβώτια ταχυτήτων και με το μέγιστο βάρος των περισσότερων οχημάτων μηδενικών εκπομπών της κατηγορίας Β.

2.14. Δίνει επίσης ιδιαίτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου —όπως οι ποδηλάτες, οι πεζοί, οι χρήστες πατινιών, τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα—, θα διευκολύνει δε την ανανέωση των αδειών των κατηγοριών C και D, γεγονός ευνοϊκό για τις επιχειρήσεις μεταφορών, οι οποίες είναι, στην πλειονότητά τους, μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ).

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

([3]) https://sdgs.un.org/

Η οδική ασφάλεια και η ενίσχυση της καταστολής

2.15. Το 2018, η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε ως στόχο τη μείωση κατά 50 % των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα έως το 2030. Δυστυχώς, τα στοιχεία της τελευταίας έκθεσης, που δημοσιεύθηκε τον Φεβρουάριο του 2023, είναι ανησυχητικά: κατά το προηγούμενο έτος, 20 600 άτομα έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα στην Ευρώπη.

2.16. Από την άλλη πλευρά, η πρόταση οδηγίας COM(2023) 128 final, σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης, προβλέπει τη μείωση της ατιμωρησίας, επιτρέποντας στις εθνικές αρχές να έχουν πρόσβαση στα εθνικά μητρώα αδειών οδήγησης και βελτιώνοντας τη συνεργασία μεταξύ των αρχών αυτών για την είσπραξη προστίμων.

2.17. Στην πρόταση προβλέπεται η συνεργασία αυτή, η οποία ήδη ισχύει για την υπέρβαση ταχύτητας, να επεκταθεί και σε άλλες παραβάσεις, όπως η μη τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας από άλλα οχήματα, οι επικίνδυνες προσπεράσεις, ιδίως με διέλευση της λευκής γραμμής, και η επικίνδυνη στάθμευση.

2.18. Η προτεινόμενη μεταρρύθμιση αποσκοπεί στη βελτίωση της εκμάθησης οδήγησης, καθώς σε δύο στα πέντε θανατηφόρα δυστυχήματα στην Ευρώπη εμπλέκεται οδηγός ηλικίας κάτω των 30 ετών. Προβλέπει αυστηρότερη καταστολή στην περίπτωση οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος, με την καθιέρωση δοκιμαστικής περιόδου τουλάχιστον δύο ετών για τους αρχάριους κατόχους άδειας οδήγησης, παράλληλα με «κανόνα μηδενικής ανοχής» για την οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος ([4]).

2.19. Η πρόταση οδηγίας καλύπτει επίσης τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς που δεν κατοικούν στο κράτος μέλος στο οποίο διέπραξαν την παράβαση. Το 2019, πάνω από το 40 % των οδηγών που διέπραξαν παράβαση σε χώρα της ΕΕ διαφορετική από τη χώρα διαμονής τους δεν διώχθηκαν ούτε κατέβαλαν πρόστιμο, ενώ μόνο το 50 % των δραστών εντοπίστηκαν.

2.20. Σύμφωνα με την πρόταση, οι μόνιμοι κάτοικοι και οι μη μόνιμοι κάτοικοι θα πρέπει να τυγχάνουν ίσης μεταχείρισης σε περίπτωση παράβασης, τα δε πρόστιμα θα πρέπει να μπορούν να καταβάλλονται μέσω διαδικτυακής πύλης. Ωστόσο, η πρόταση οδηγίας διευκρινίζει ότι η κάθε χώρα θα διατηρήσει τη νομοθεσία της όσον αφορά τις ποινικές διατάξεις και τις κυρώσεις.

2.21. Ως εκ τούτου, στη μεταρρύθμιση εξετάζεται το ενδεχόμενο να επιτραπεί η πρόσβαση των εθνικών αρχών στα εθνικά μητρώα και να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ εθνικών αρχών για την είσπραξη προστίμων. Η συνεργασία αυτή, η οποία ήδη ισχύει για την υπέρβαση ταχύτητας, θα επεκταθεί και σε άλλες παραβάσεις, όπως η μη τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας από άλλα οχήματα, οι επικίνδυνες προσπεράσεις και η επικίνδυνη στάθμευση.

2.22. Στη μεταρρύθμιση προβλέπεται επίσης η δυνατότητα ανάκλησης της άδειας οδήγησης σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και εναρμόνισης των κανόνων σχετικά με την αναστολή και την ακύρωση της άδειας οδήγησης βάσει της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης, σε περίπτωση παραβίασης φωτεινού σηματοδότη, επικίνδυνης υπέρβασης του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας ή άρνησης υποβολής σε έλεγχο αλκοολαιμίας ή ναρκωτικών.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η πρόταση οδηγίας σχετικά με την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης, που στηρίζεται στο άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ σχετικά με την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών, δεν παρέχει επαρκείς εγγυήσεις κατά του κινδύνου επικαλύψεων με το πεδίο εφαρμογής της συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις. Η σχεδιαζόμενη ανταλλαγή πληροφοριών αφορά ποινικά αδικήματα και προϋποθέτει αστυνομική συνεργασία δυνάμει του άρθρου 87 της ΣΛΕΕ, καθώς και δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις δυνάμει του άρθρου 82 της ΣΛΕΕ, ενώ η προτεινόμενη οδηγία έχει ως αποκλειστική νομική βάση το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

3.2. Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι η πρόταση αυτή επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα, αλλά αγνοεί ότι πολλά τροχαία ατυχήματα προκαλούνται από την έλλειψη συντήρησης του οδικού δικτύου και δεν αναφέρει τίποτα ως προς την ευθύνη των διαχειριστών των οδικών υποδομών. Κατά την ΕΟΚΕ, η αλληλεπίδραση με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1936, η μεταφορά της οποίας στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών παρακολουθείται επί του παρόντος από την Επιτροπή, ή ακόμη και η αλληλεπικάλυψη μέτρων, κινδυνεύουν να υπονομεύσουν την προσδοκώμενη αποτελεσματικότητα, δημιουργώντας ένα υπερβολικά κατακερματισμένο νομικό πλαίσιο.

3.3. Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της πρότασης οδηγίας για την έκπτωση από το δικαίωμα οδήγησης προβλέπεται ότι, σε περίπτωση ανάγκης, ο εθνικός αριθμός ταυτοποίησης που αναφέρεται στο δελτίο ταυτότητας θα συγκαταλέγεται στα ηλεκτρονικά δεδομένα στα οποία θα έχουν πρόσβαση οι εθνικές αρχές. Το άρθρο 6 του παραρτήματος Ι της πρότασης οδηγίας για τις ψηφιακές άδειες οδήγησης ορίζει ρητά ότι ο αριθμός εθνικού δελτίου ταυτότητας θα αποτελεί δεδομένο που περιέχεται στο μικροτσίπ του δελτίου ταυτότητας και είναι αναγνώσιμο από συσκευή ανάγνωσης δελτίου ταυτότητας. Όμως, σε πολλά κράτη μέλη, ο εθνικός αριθμός ταυτοποίησης παρέχει επίσης πρόσβαση στον ιατρικό φάκελο του ενδιαφερομένου.

([4]) Κατόπιν επικοινωνίας με την Επιτροπή, συνάγεται ότι η έννοια της μηδενικής ανοχής νοείται ως το τεχνικώς εύλογο.

3.4. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων απαγορεύει καταρχήν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν την υγεία, δεδομένου ότι πρόκειται για «ευαίσθητα» δεδομένα. Απευθύνει λοιπόν έκκληση για αποσαφήνιση της πρότασης οδηγίας ως προς το θέμα αυτό.

3.5. Η εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ) θα μπορεί να ρυθμίζεται σε εκτελεστική πράξη που θα εκδίδεται από την Επιτροπή με τη διαδικασία της επιτροπολογίας, και τούτο ακόμη και πριν από την ημερομηνία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για τη διάταξη αυτή, η οποία επιτρέπει τη θέσπιση μέτρων εφαρμογής μιας οδηγίας πριν ακόμη από τη μεταφορά της στα κράτη μέλη, καθώς υπονομεύει την ασφάλεια δικαίου παραβλέποντας την αρχή της ιεραρχίας των κανόνων και την αρχή της διαχρονικής εφαρμογής τους.

3.6. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η δυνατότητα έναρξης οδήγησης με συνοδό βαρέων φορτηγών οχημάτων από την ηλικία των δεκαεπτά ετών, προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι νέοι να επιλέξουν το επάγγελμα του οδηγού φορτηγών, στο οποίο παρατηρείται έλλειψη εργατικού δυναμικού, ασχολείται με ένα μέρος μόνο του προβλήματος. Πρέπει επίσης να προσαρμοστεί η επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών βαρέων φορτηγών και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και οι μισθοί, ώστε να καταστεί ελκυστικότερο το επάγγελμα. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει με κάθε τρόπο τους εργοδότες να βελτιώσουν την κατάσταση, π.χ. με την ενίσχυση της κατάρτισης ή με την ανάπτυξη δράσεων ευαισθητοποίησης στα κράτη μέλη.

3.7. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να επιτρέπουν την οδήγηση λεωφορείων και οχημάτων κατηγορίας D/DE στο έδαφός τους από οδηγούς ηλικίας δεκαοκτώ ετών και άνω, χωρίς τον περιορισμό απόστασης των 50 χιλιομέτρων.

3.8. Στη μεταρρύθμιση της άδειας οδήγησης προβλέπεται να επιτρέπεται η οδήγηση οχημάτων περιοριζόμενης ταχύτητας από νέους οδηγούς ηλικίας μεταξύ δεκαέξι και είκοσι ενός ετών, με άδεια οδήγησης κατηγορίας B1. Πρόκειται για μια ενδιαφέρουσα πρόταση προκειμένου να περιοριστεί η χρήση μη ασφαλών ελαφρών μοτοσικλετών ή σκούτερ και να αντιμετωπιστεί η έλλειψη δημόσιων συγκοινωνιών σε ορισμένες περιοχές, ιδίως δεδομένου ότι τα οχήματα χαμηλής ταχύτητας μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από οδηγούς που δεν διαθέτουν άδεια κατηγορίας B ή ακόμη και να χρησιμοποιηθούν ως μεταβατικό στάδιο για άτομα μεγαλύτερης ηλικίας με μειωμένη ικανότητα οδήγησης. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις εξελίξεις αυτές.

3.9. Θα έπρεπε επίσης να είναι δυνατό να περιορίζεται η ταχύτητα των αυτοκινήτων με μέσα διαφορετικά από τον περιορισμό της ταχύτητας που προτείνει η Επιτροπή. Οι ηλεκτρονικές συσκευές περιορισμού της ταχύτητας αποτελούν αξιόπιστη και σύγχρονη εναλλακτική λύση. Από την πλευρά τους, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να προβλέπουν κυρώσεις για την παράνομη τροποποίηση του περιορισμού ταχύτητας του κινητήρα.

3.10. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει επίσης την προτεινόμενη δυνατότητα οδήγησης οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα βάρους έως 4 250 kg με άδεια κατηγορίας B, καθώς αυτό θα μπορούσε να επιταχύνει τον εξηλεκτρισμό του στόλου ελαφρών φορτηγών οχημάτων και να μετριάσει την έλλειψη οδηγών. Εξάλλου, οι κατασκευαστές οχημάτων έχουν ήδη εισαγάγει μεγάλο αριθμό ηλεκτρικών ημιφορτηγών βάρους 3 500 έως 4 250 kg, τα οποία διαθέτουν ικανότητα φόρτισης αντίστοιχη με εκείνη των πετρελαιοκίνητων ημιφορτηγών που κυκλοφορούν σήμερα στην αγορά.

3.11. Κατά την ΕΟΚΕ, μετά από τη θεωρητική κατάρτιση στη σχολή οδηγών και από τα πρακτικά μαθήματα οδήγησης, ο μαθητευόμενος οδηγός βαρέων φορτηγών οχημάτων θα πρέπει να αποκτά την πρακτική εμπειρία οδήγησης δίπλα σε εξειδικευμένο εκπαιδευτή. Οι εκπαιδευτές θα πρέπει να έχουν λάβει ειδική κατάρτιση για τον σκοπό αυτό.

3.12. Η προτεινόμενη μεταρρύθμιση θα έπρεπε να προβλέπει ότι η οδήγηση βαρέων φορτηγών οχημάτων από οδηγό ηλικίας δεκαεπτά ετών θα επιτρέπεται μόνο μετά από μακρά πρακτική εμπειρία με συνοδό και από πολύ αυστηρές εξετάσεις οδήγησης. Ως εκ τούτου, η πρόταση οδηγίας θα πρέπει να συμπληρωθεί αναλόγως.

Βρυξέλλες, 14 Ιουνίου 2023.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Oliver RÖPKE