



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Δέσμη για τον τεχνικό έλεγχο

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των
ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στόχος της πρότασης είναι να θεσπιστούν επικαιροποιημένοι εναρμονισμένοι κανόνες για τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, ώστε να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος.

Με την πρόταση επιδιώκεται να υπάρξει συμβολή στην επίτευξη του στόχου μείωσης κατά το ήμισυ του αριθμού των νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020, όπως αναφέρεται στις Πολιτικές Κατευθύνσεις για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020¹. Η πρόταση θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών στο πλαίσιο των οδικών μεταφορών λόγω κακής συντήρησης των οχημάτων.

- Γενικό πλαίσιο

Πριν επιτραπεί να διατεθεί στην αγορά, κάθε όχημα πρέπει να πληροί όλες τις σχετικές με την μεμονωμένη έγκριση ή έγκριση τύπου απαιτήσεις, οι οποίες εγγυώνται βέλτιστο επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Κάθε κράτος μέλος έχει την υποχρέωση να ταξινομεί για πρώτη φορά κάθε όχημα που έχει λάβει ευρωπαϊκή έγκριση-τύπου με βάση το «πιστοποιητικό συμμόρφωσης» που εκδίδει ο κατασκευαστής του οχήματος. Η ταξινόμηση είναι η επίσημη άδεια χρήσης ενός οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο και με αυτήν επιβάλλεται η τήρηση των ημερομηνιών έναρξης ισχύος των απαιτήσεων που διαφέρουν για τα διάφορα οχήματα.

Μετά την εν λόγω έγκριση, τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν πρέπει να υποβάλλονται τακτικά σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Με τους ελέγχους αυτούς επιδιώκεται να εξασφαλισθεί ότι τα οχήματα διατηρούνται σε καλή τεχνική κατάσταση, είναι ασφαλή και δεν συνιστούν κίνδυνο για τον οδηγό και τους λοιπούς χρήστες του οδικού δικτύου. Πρέπει επομένως να ελέγχεται εάν τα αυτοκίνητα ανταποκρίνονται σε ορισμένες απαιτήσεις, όπως εκείνες για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία και τις απαιτήσεις για τον μετεξοπλισμό τους. Εξαιτίας της τακτικής και εντατικής τους χρήσης κυρίως για εμπορικούς σκοπούς, τα οχήματα με μάζα έμφορτου οχήματος άνω των 3,5 τόνων που χρησιμοποιούνται για τις επαγγελματικές μεταφορές εμπορευμάτων και τα οχήματα επαγγελματικών μεταφορών επιβατών με άνω των 8 θέσεις επιβατών υποβάλλονται σε πρόσθετο ειδικό οδικό τεχνικό έλεγχο, με τον οποίο εξακριβώνεται εάν πληρούν τις περιβαλλοντικές και τεχνικές απαιτήσεις συνεχώς και παντού στην ΕΕ.

Κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ένα όχημα είναι δυνατόν να ταξινομηθεί εκ νέου, λόγω αλλαγής ιδιοκτήτη ή μεταφοράς του σε άλλο κράτος μέλος για μόνιμη χρήση. Πρέπει να θεσπισθούν διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης οχημάτων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Με τον τεχνικό έλεγχο επιδιώκεται να ελέγχονται η λειτουργικότητα των

¹ COM(2010) 389 τελικό.

κατασκευαστικών στοιχείων ασφαλείας του οχήματος, οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του και η συμμόρφωσή του με την έγκρισή του.

- Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο που αφορά η πρόταση

Η «δέσμη για τον τεχνικό έλεγχο» θα εμπεριέχει τις υπάρχουσες απαιτήσεις του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου για το καθεστώς τεχνικού ελέγχου, το οποίο καλύπτει τους τεχνικούς ελέγχους², τους οδικούς ελέγχους³ και τους κανόνες ταξινόμησης των οχημάτων⁴.

Σε σύγκριση με την κείμενη νομοθεσία για τον τεχνικό έλεγχο, η πρόταση επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του υπάρχοντος καθεστώτος σε νέες κατηγορίες οχημάτων, μεταξύ άλλων τις μοτοσυκλέτες, καθώς και τη συχνότητα των επιθεωρήσεων στα παλαιά οχήματα που έχουν φθάσει σε υψηλό αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων. Η πρόταση καθορίζει επίσης νέες απαιτήσεις για σειρά θεμάτων που συνδέονται με τα πρότυπα και την ποιότητα των ελέγχων, ιδίως όσον αφορά τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου, τα προσόντα και την εκπαίδευση του αρμόδιου για τον έλεγχο προσωπικού και την εποπτεία του συστήματος τεχνικού ελέγχου.

- Ειρμός με τους υπόλοιπους στόχους και πολιτικές της Ένωσης

Η πρόταση συνάδει με τον στόχο της ΕΕ να καταστεί ασφαλέστερο το οδικό δίκτυο, όπως περιγράφεται αδρά στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές⁵, αποβλέπει δε στην εφαρμογή ειδικής στρατηγικής για ασφαλέστερα οχήματα στο πλαίσιο των Πολιτικών Κατευθύνσεων για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020.

Επιπλέον, όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πτυχές της πρότασης, οι προβλεπόμενες απαιτήσεις συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών CO₂ και άλλων αέριων ρύπων των μηχανοκίνητων οχημάτων σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα⁶ και με την ενοποιημένη πολιτική για την ενέργεια και την αλλαγή του κλίματος⁷, την αποκαλούμενη «στρατηγική 20-20-20», και στην επίτευξη των στόχων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που ορίζονται στην οδηγία 2008/50/ΕΚ⁸.

Τέλος, η πρόταση συνάδει με τις συστάσεις σχετικά με την επανενεργοποίηση της πολιτικής για την ενιαία αγορά, όπως προβλέπεται στην έκθεση Monti του Μαΐου του 2010⁹ στο πεδίο της άρσης των διοικητικών φραγμών στη διασυνοριακή κυκλοφορία των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

² Οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ L 141 της 6.6.2009, σ. 12).

³ Οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, όπως έχει τροποποιηθεί (ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1).

⁴ Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

⁵ COM(2011) 144 τελικό.

⁶ COM(2010) 186 τελικό.

⁷ COM(2008) 30 τελικό.

⁸ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.06.2008, σ. 1).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης

Κατά την εκπόνηση της πρότασης, η Επιτροπή διαβουλευθήκε με εμπλεκόμενους παράγοντες κατά διάφορους τρόπους:

- Διεξήχθη γενική διαβούλευση μέσω Διαδικτύου, η οποία κάλυψε όλες τις πτυχές της πρότασης.
- Ζητήθηκε η γνώμη εμπειρογνομόνων και εμπλεκόμενων παραγόντων στο πλαίσιο ημερίδων.
- Εκπονήθηκε μελέτη με αντικείμενο τις μελλοντικές δυνατότητες για την εφαρμογή των τεχνικών ελέγχων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό να προσδιορισθούν εφικτά μέτρα και να διαμορφωθεί εργαλείο ανάλυσης κόστους-οφέλους των επενεργειών του τεχνικού ελέγχου.

Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος συνεκτίμησής τους

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου, τέθηκαν αρκετά θέματα από εμπλεκόμενους παράγοντες. Στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα σημαντικά θέματα που τέθηκαν και αναφέρεται με ποιο τρόπο συνεκτιμήθηκαν.

Από τις 29 Ιουλίου 2010 έως τις 24 Σεπτεμβρίου 2010 διενεργήθηκε ανοικτή διαβούλευση μέσω του διαδικτύου. Η Επιτροπή έλαβε 9.653 απαντήσεις από πολίτες, αρχές κρατών μελών, προμηθευτές εξοπλισμού, κέντρα τεχνικού ελέγχου, ενώσεις συνεργείων αυτοκινήτων και κατασκευαστές οχημάτων.

Τα αποτελέσματα διατίθενται στην ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Συγκέντρωση και αξιοποίηση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

Για την πρόταση απαιτήθηκε εκτίμηση διαφορετικών επιλογών πολιτικής και των σχετικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

Από εξωτερικό γραφείο συμβούλων (Europe Economics) εκπονήθηκε μελέτη με αντικείμενο τις επιπτώσεις των διαφόρων επιλογών πολιτικής, για την οποία χρησιμοποιήθηκαν διάφορες επιστημονικές εκθέσεις και εκθέσεις αξιολόγησης, ιδίως πηγές μοντέλων και δεδομένων για τη χρηματική αποτίμηση του κόστους και του οφέλους των διαφόρων επιλογών πολιτικής. Μεταξύ των μελετών που χρησιμοποιήθηκαν εκτενέστατα είναι οι εξής:

- Η έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την εφαρμογή από τα κράτη μέλη της οδηγίας 2000/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6^{ης} Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα – Περίοδοι υποβολής έκθεσης 2005–2006 και 2007–2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007),
- «MOT Scheme Evidence-base» Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010,
- Εκθέσεις 2009 / 2010 της TÜV.

Χρησιμοποιηθέντα μέσα για τη δημοσιοποίηση των γνωμοδοτήσεων των εμπειρογνομώνων

Όλες οι ολοκληρωμένες και εγκεκριμένες εκθέσεις έρευνας βρίσκονται ήδη στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

- Εκτίμηση επιπτώσεων

Για καθένα από τα κύρια θέματα της πρότασης εξετάστηκαν οι κάτωθι επιλογές:

- α) Η προσέγγιση «μη μεταβολή της πολιτικής» αποτελεί την υπόθεση αναφοράς ως προς την οποία συγκρίνονται τα αποτελέσματα των υπόλοιπων επιλογών πολιτικής. Με την επιλογή αυτή, το ισχύον νομικό πλαίσιο της ΕΕ παραμένει αμετάβλητο. Επίσης, δεν διενεργείται βραχυπρόθεσμη αναπροσαρμογή του τεχνικού παραρτήματος της οδηγίας 2009/40/EK, το οποίο τροποποιήθηκε πρόσφατα μέσω της διαδικασίας επιτροπής με την οδηγία 2010/48/ΕΕ¹¹. Το πεδίο και η συχνότητα των τεχνικών ελέγχων δεν μεταβάλλονται επομένως και δεν λαμβάνονται άλλα μέτρα για την ανταλλαγή πληροφοριών. Θα συνεχισθεί η έλλειψη πλαισίου για την ανταλλαγή δεδομένων.
- β) Η προσέγγιση «μη δεσμευτικών κανόνων» συνίσταται στη βελτιωμένη εφαρμογή και ταυτόχρονα βελτιωμένη παρακολούθηση της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας. Με την επιλογή αυτή δεν θεσπίζεται νέα νομοθεσία, αλλά χρειάζονται νέες και εντατικότερες προσπάθειες από την Επιτροπή για τη βελτίωση των προτύπων και της επιβολής τήρησής τους, καθώς και δράσεις για τη δημιουργία κινήτρων για την ανταλλαγή δεδομένων.
- γ) Η «νομοθετική προσέγγιση» βασίζεται σε δύο συνιστώσες.

¹⁰ COM(2010) 754 τελικό.

¹¹ EE L 173 της 8.7.2010, σ. 47.

- Για να επιτευχθεί ο ειδικός στόχος ενίσχυσης της ασφάλειας των οχημάτων στο οδικό δίκτυο, η πρώτη συνιστώσα είναι να αναθεωρηθούν προς το αυστηρότερο τα ελάχιστα ενωσιακά πρότυπα των περιοδικών τεχνικών ελέγχων (ΠΤΕ) και των αιφνίδιων οδικών ελέγχων (ΟΕ), και να καθοριστούν υποχρεωτικά πρότυπα. Αυτό είναι βασικό ώστε να μην μειωθεί η αποτελεσματικότητα επιβολής συνολικά των τεχνικών ελέγχων εξαιτίας κενών του συστήματος.
- Για να επιτευχθεί ο ειδικός στόχος διάθεσης των αναγκαίων δεδομένων από και για τους τεχνικούς ελέγχους, η δεύτερη συνιστώσα του γενικότερου καθεστώτος περιλαμβάνει, σε δεύτερο στάδιο, τη δυνατότητα δημιουργίας ενωσιακού εναρμονισμένου συστήματος ανταλλαγής δεδομένων που θα εξασφαλίζει τη σύνδεση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων και:

την πρόσβαση από όλα τα κέντρα ΠΤΕ σε δεδομένα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης και στα δεδομένα των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας (όπως το ABS¹², το ESC¹³, οι αερόσακοι, κλπ.)·

την ανταλλαγή των αποτελεσμάτων ελέγχου μεταξύ κρατών μελών, με τη δυνατότητα πρόσβασης των σημαντικότερων εκτελεστικών αρχών στο σύστημα·

την αναφορά των αποτελεσμάτων ελέγχου – και ιδίως των ενδείξεων του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων – από τα κέντρα ΠΤΕ στις εθνικές και τις ευρωπαϊκές αρχές για σκοπούς επιβολής του νόμου και στατιστικής παρακολούθησης.

Σε αρκετά κράτη μέλη, τεχνικούς ελέγχους εκτελούν εξουσιοδοτημένα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου. Για να εξασφαλισθεί συνεκτική προσέγγιση, πρέπει στη νομοθεσία να καθορισθούν ορισμένες κοινές διαδικασίες, όπως οι ελάχιστες προθεσμίες και η φύση των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται.

Ωστόσο, στην εκτίμηση επιπτώσεων καταδεικνύονται τα οφέλη από τον συνδυασμό της προσέγγισης «μη δεσμευτικών κανόνων» με τη ρυθμιστική προσέγγιση. Για τον λόγο αυτό, τα μη δεσμευτικά μέτρα που είχαν προταθεί στην εκτίμηση επιπτώσεων ενσωματώθηκαν στα νομοθετήματα.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου θα έχουν πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση του τεχνικού ελέγχου, καθώς και για τον έλεγχο των συνδεόμενων με την ασφάλεια ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων, όπως το ABS ή το ESC. Οι κατασκευαστές θα παρέχουν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες, όπως ισχύει ήδη για τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων.

Ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων θα επεκταθεί στα μηχανοκίνητα δίκυκλα και τρίκυκλα, τα ελαφρά ρυμουλκούμενα έως 3,5 τόνων και τους ελκυστήρες με εκ κατασκευής ταχύτητα έως 40 km/h. Λαμβανομένων υπόψη της παλαιότητας του οχήματος και των διανυθέντων ετησίως χιλιομέτρων, θα αυξηθεί η συχνότητα των τεχνικών ελέγχων των παλαιών αυτοκινήτων και

¹² Σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS).

¹³ Ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας.

τα οχήματα με υψηλό αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων θα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο σε ετήσια βάση, όπως ισχύει ήδη για τα ταξί και τα ασθενοφόρα. Η πρόβλεψη χρονικού περιθωρίου τεσσάρων μηνών για τη διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου θα επιτρέψει επαρκή ευελιξία σε πολίτες και μεταφορείς.

Ο χρησιμοποιούμενος στον τεχνικό έλεγχο εξοπλισμός πρέπει να πληροί ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις για να είναι δυνατή η αποτελεσματική εφαρμογή των μεθόδων τεχνικού ελέγχου που περιγράφονται. Οι αστοχίες που διαπιστώνονται θα αξιολογούνται σύμφωνα με εναρμονισμένους κανόνες ως προς τον κίνδυνο που παρουσιάζουν για την οδική ασφάλεια.

Οι ελεγκτές που διενεργούν τους τεχνικούς ελέγχους θα έχουν ορισμένο επίπεδο γνώσεων και προσόντων και θα εκπαιδεύονται αναλόγως. Οι ελεγκτές δεν θα αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, ιδίως όσον αφορά οικονομικούς, προσωπικούς ή οικογενειακούς δεσμούς με τον κάτοχο της ταξινόμησης του οχήματος. Οι δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου που εκτελούνται από εξουσιοδοτημένους ιδιωτικούς φορείς θα υπόκεινται σε εποπτεία.

Τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων, καθώς και οι πληροφορίες για τον αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων των οχημάτων, θα τηρούνται σε εθνικά μητρώα, ώστε να διευκολύνεται ο εντοπισμός παραποίησης. Η παραποίηση του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων (κοντέρ) πρέπει επίσης να θεωρείται συστηματικότερα ως αξιόποιο αδίκημα.

Σε αρκετά κράτη μέλη, τεχνικούς ελέγχους εκτελούν εξουσιοδοτημένα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου. Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει να δημιουργηθούν εθνικά σημεία επαφής και να προσδιορισθούν ορισμένες κοινές διαδικασίες, όπως τουλάχιστον οι προθεσμίες και η φύση των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται.

Η Επιτροπή θα εξουσιοδοτηθεί να τροποποιεί τον κανονισμό, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη, όταν χρειάζεται, η εξέλιξη της ενωσιακής νομοθεσίας περί εγκρίσεως τύπου όσον αφορά τις κατηγορίες οχημάτων, και να επικαιροποιεί τα παραρτήματα με βάση την τεχνική πρόοδο με κατ'εξουσιοδότηση πράξεις, και να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων εναλλακτικές διαδικασίες ελέγχου που βασίζονται σε αναπτυσσόμενα σύγχρονα συστήματα μετεπεξεργασίας των εκπομπών για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των εκπομπών NO_x και σωματιδίων.

- Νομική βάση

Νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται, διότι η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς με τις ενέργειες των κρατών μελών, για τον ακόλουθο λόγο: οι ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο καθορίστηκαν σε επίπεδο Ένωσης και η εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη είχε ως αποτέλεσμα τη μεγάλη διαφοροποίηση των απαιτήσεων στην Ένωση με αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην οδική ασφάλεια όσο και στην εσωτερική αγορά.

Συνεπώς, η πρόταση συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας.

- Αρχή της αναλογικότητας

Όπως επισημάνθηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων, η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων που αφορούν την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος με βελτιωμένους και αυστηρότερους τεχνικούς ελέγχους και με τη διαμόρφωση κατάλληλου πλαισίου για την αδιάλειπτη ροή πληροφοριών. Συμπεριλαμβάνεται μεταξύ άλλων ο καθορισμός ελάχιστων προτύπων για τις γνώσεις και την εκπαίδευση των ελεγκτών, διότι τα οχήματα σήμερα είναι άκρως τελειοποιημένα προϊόντα σύνθετης τεχνολογίας. Αυτό συνεπάγεται επίσης ελάχιστες απαιτήσεις για τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου που χρησιμοποιείται κατά τους ελέγχους. Όλα αυτά τα μέτρα είναι τα αναγκαία προαπαιτούμενα για τη βελτίωση της ποιότητας των ελέγχων.

- Επιλογή μέσου

Προτεινόμενη νομική πράξη: κανονισμός.

Η έκδοση κανονισμού θεωρείται ενδεδειγμένη, διότι παρέχει την απαιτούμενη διασφάλιση της συμμόρφωσης, ενώ παράλληλα δεν απαιτείται η μεταφορά του στη νομοθεσία των κρατών μελών.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ [ΟΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ]

- Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας

Η έγκριση της πρότασης συνεπάγεται την κατάργηση της υφιστάμενης οδηγίας.

- Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά τον ΕΟΧ και πρέπει κατά συνέπεια να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των
ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ**

(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,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁵,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»¹⁶ η Επιτροπή διατυπώνει στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», με βάση τον οποίο η Ένωση πρέπει έως το 2050 να προσεγγίσει στο μηδέν τον αριθμό νεκρών από τροχαία ατυχήματα. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, αναμένεται ότι η τεχνολογία κατασκευής των οχημάτων θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση του ιστορικού ασφαλείας των οδικών μεταφορών.
- (2) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020¹⁷», πρότεινε να μειωθεί περαιτέρω έως το 2020 στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από

¹⁴ ΕΕ C , , σ. .

¹⁵ ΕΕ C , , σ. .

¹⁶ COM(2011) 144 τελικό.

¹⁷ COM(2010) 389 τελικό.

τροχαία ατυχήματα στην Ένωση, αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί αυτό, η Επιτροπή καθόρισε επτά στρατηγικούς στόχους, καθώς και δράσεις για ασφαλέστερα οχήματα, μια στρατηγική για τη μείωση των τραυματισμών και τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων οδικών χρηστών, ιδίως των οδηγών μοτοσικλετών.

- (3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ'όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον οδικό έλεγχο των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.
- (4) Στην Ένωση έχουν θεσπισθεί ορισμένα τεχνικά πρότυπα και απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων. Είναι ωστόσο αναγκαίο να εξασφαλισθεί, με καθεστώς περιοδικών τεχνικών ελέγχων, ότι μετά τη διάθεσή τους στην αγορά τα οχήματα εξακολουθούν να πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας σε όλο τον κύκλο ζωής τους. Το καθεστώς αυτό θα ισχύει για κατηγορίες οχημάτων, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 2002/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁸, την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά¹⁹, και την οδηγία 2003/37/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών ή δασικών ελκυστήρων, των ρυμουλκουμένων και των εναλλάξιμων ρυμουλκούμενων μηχανημάτων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών ενοτήτων των οχημάτων αυτών και για την κατάργηση της οδηγίας 74/150/ΕΟΚ²⁰.
- (5) Είναι σαφές ότι το επίπεδο της οδικής ασφάλειας είναι αλληλένδετο με τον αριθμό τεχνικών αστοχιών των οχημάτων. Το 2009, ο αριθμός των νεκρών στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ήταν 35.000. Με την παραδοχή ότι οι τεχνικές αστοχίες συντελούν στον αριθμό των νεκρών κατ'αναλογία της συμβολής τους στα ατυχήματα, η απώλεια περισσότερων από 2.000 ζωές κάθε χρόνο στην Ένωση ενδέχεται να συνδέεται με τεχνικές αστοχίες των οχημάτων. Με βάση τις διαθέσιμες μελέτες, θα μπορούσαν να σώζονται 900 έως 1.100 ζωές εάν επέλθουν κατάλληλες βελτιώσεις στο σύστημα τεχνικού ελέγχου.
- (6) Μεγάλο μέρος των συνολικών εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, ιδίως των εκπομπών CO₂, οφείλεται σε λίγα οχήματα με ελαττωματικά συστήματα ελέγχου των καυσαερίων. Υπολογίζεται ότι στο 5% του στόλου οχημάτων οφείλεται το 25% των συνολικών ρυπογόνων εκπομπών. Συνεπώς, το καθεστώς περιοδικών τεχνικών

¹⁸ EE L 124 της 9.5.2002, σ. 1.

¹⁹ EE L 263 της 9. 10. 2007, σ. 1.

²⁰ EE L 171 της 9. 7. 2003, σ. 1.

ελέγχων θα συμβάλει και στη βελτίωση του περιβάλλοντος με τη μείωση των μέσων εκπομπών των οχημάτων.

- (7) Τεκμηριωμένα αποτελέσματα ερευνών δείχνουν ότι το 8% των ατυχημάτων με μοτοσικλέτες προκαλούνται ή συνδέονται με τεχνικά ελαττώματα. Οι μοτοσικλετιστές είναι η ομάδα οδικών χρηστών υψηλότερου κινδύνου, με αυξητική τάση στον αριθμό νεκρών. Οι μοτοποδηλάτες έχουν πολύ αυξημένο αριθμό νεκρών, με περισσότερους από 1.400 θανάτους στο οδικό δίκτυο το 2008. Πρέπει επομένως τα σημεία των οχημάτων που πρέπει να ελέγχονται να επεκταθούν στην ομάδα οδικών χρηστών υψηλότερου κινδύνου, τα δίκυκλα ή τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα.
- (8) Τα αγροτικά οχήματα μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο αντί των φορτηγών στις τοπικές μεταφορές. Ο κίνδυνος που ενέχουν είναι συγκρίσιμος με εκείνον των φορτηγών και άρα η μεταχείριση αυτής της κατηγορίας οχημάτων πρέπει να είναι ίδια με εκείνη των φορτηγών όσον αφορά τον τεχνικό έλεγχο.
- (9) Επειδή θεωρείται ότι τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος διατηρούν την κληρονομιά της εποχής που κατασκευάστηκαν και ότι χρησιμοποιούνται ελάχιστα στο οδικό δίκτυο, πρέπει να αποφασίζεται από τα κράτη μέλη εάν θα παρατείνουν τον χρόνο των περιοδικών τεχνικών ελέγχων για τα οχήματα αυτά. Πρέπει επίσης να είναι τα κράτη μέλη αρμόδια για να ρυθμίζουν τον τεχνικό έλεγχο άλλων τύπων ειδικών οχημάτων.
- (10) Ο τεχνικός έλεγχος είναι κρατική δραστηριότητα και συνεπώς πρέπει να ασκείται από τα κράτη μέλη ή να ανατίθεται σε φορείς υπό την εποπτεία τους. Τα κράτη μέλη πρέπει να παραμείνουν αρμόδια για τον τεχνικό έλεγχο σε όλες τις περιπτώσεις, ακόμη και εάν το εθνικό σύστημα επιτρέπει την εξουσιοδότηση ιδιωτικών φορέων, μεταξύ των οποίων και των επισκευαστικών.
- (11) Για τον έλεγχο των οχημάτων και ειδικά των ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων ασφαλείας, είναι εξαιρετικά σημαντικό να υπάρχει πρόσβαση στις τεχνικές προδιαγραφές κάθε μεμονωμένου οχήματος. Συνεπώς, οι κατασκευαστές οχημάτων δεν πρέπει να παρέχουν μόνον τα πλήρη δεδομένα που καλύπτει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης (ΠΣ), αλλά και την πρόσβαση σε δεδομένα που είναι αναγκαία για την εξακρίβωση της λειτουργικότητας των συνδεδεμένων με την ασφάλεια και το περιβάλλον κατασκευαστικών στοιχείων. Πρέπει να εφαρμόζονται επίσης προς το σκοπό αυτό οι διατάξεις που αφορούν την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης, και να επιτρέπεται στα κέντρα ελέγχου να έχουν πρόσβαση στα πληροφοριακά στοιχεία που είναι αναγκαία για τον τεχνικό έλεγχο. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό ειδικά για τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου, πρέπει δε να καλύπτονται όλα τα στοιχεία που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- (12) Για να επιτευχθεί έλεγχος υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση, πρέπει να καθορισθεί σε επίπεδο Ένωσης ο εξοπλισμός ελέγχου που χρησιμοποιείται κατά τον τεχνικό έλεγχο, τη συντήρηση και τη βαθμονόμηση.
- (13) Οι ελεγκτές, όταν εκτελούν τεχνικό έλεγχο, πρέπει να ενεργούν ανεξάρτητα, χωρίς σύγκρουση συμφερόντων. Τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων δεν πρέπει

επομένως να συνδέονται με τη μισθοδοσία τους ή άλλο οικονομικό ή προσωπικό όφελος.

- (14) Τα αποτελέσματα τεχνικού ελέγχου δεν πρέπει να αλλοιώνονται για εμπορικούς σκοπούς. Μόνον εάν τα ευρήματα του τεχνικού ελέγχου που εκτέλεσε ελεγκτής είναι έκδηλα εσφαλμένα, ο εποπτικός φορέας πρέπει να είναι σε θέση να τροποποιεί τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου.
- (15) Για υψηλά πρότυπα τεχνικού ελέγχου απαιτείται το προσωπικό ελέγχου να έχει υψηλής στάθμης προσόντα και ικανότητες. Πρέπει να καθιερωθεί σύστημα εκπαίδευσης που θα περιλαμβάνει αρχική εκπαίδευση και περιοδική επανεκπαίδευση. Πρέπει να ορισθεί μεταβατική περίοδος ώστε να καταστεί δυνατή η ομαλή ένταξη του υπάρχοντος προσωπικού ελέγχου στο καθεστώς περιοδικής εκπαίδευσης.
- (16) Για να εξασφαλισθεί ότι θα διατηρηθεί διαχρονικά υψηλής ποιότητας τεχνικός έλεγχος, τα κράτη μέλη πρέπει να καταρτίσουν σύστημα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο να καλύπτει τις διαδικασίες αδειοδότησης, εποπτείας και ανάκλησης, αναστολής ή ακύρωσης της άδειας εκτέλεσης τεχνικών ελέγχων.
- (17) Η συχνότητα των ελέγχων πρέπει να προσαρμόζεται στον τύπο του οχήματος και στον αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων. Τα οχήματα είναι πιθανότερο να παρουσιάσουν τεχνικές αστοχίες όταν φθάσουν σε κάποια ηλικία και, ιδίως όταν χρησιμοποιούνται εντατικά, μετά από ορισμένο αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων. Είναι επομένως σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των ελέγχων στα παλαιά οχήματα και σε οχήματα με υψηλό αριθμό διανυθέντων χιλιομέτρων.
- (18) Για να επιτραπεί κάποια ευελιξία σε ιδιοκτήτες και κατασκευαστές οχημάτων, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν χρονικό διάστημα αρκετών εβδομάδων εντός του οποίου να εκτελείται περιοδικός τεχνικός έλεγχος.
- (19) Οι τεχνικοί έλεγχοι των οχημάτων πρέπει να καλύπτουν όλα τα σημεία που αφορούν τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό του ελεγχόμενου οχήματος. Μεταξύ των σημείων αυτών και ανάλογα με το επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης των οχημάτων, πρέπει στον κατάλογο των προς έλεγχο σημείων να περιληφθούν τα σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα. Για να επιτευχθεί εναρμόνιση του τεχνικού ελέγχου, πρέπει να καθιερωθούν μέθοδοι ελέγχου για κάθε ελεγχόμενο σημείο.
- (20) Για να διευκολυνθεί η εναρμόνιση και να εξασφαλισθεί ειρμός μεταξύ προτύπων, πρέπει να προβλεφθεί μη διεξοδικός κατάλογος των κυρίων αιτίων αστοχίας για όλα τα ελεγχόμενα σημεία. Για να υπάρχει ειρμός στην κρίση της κατάστασης του ελεγχόμενου οχήματος, οι αστοχίες που διαπιστώνονται πρέπει να αξιολογούνται με βάση κοινό πρότυπο.
- (21) Ο κάτοχος της ταξινόμησης οχήματος υποβαλλόμενου σε τεχνικό έλεγχο, κατά τη διάρκεια του οποίου διαπιστώνονται αστοχίες, και ιδίως αστοχίες που συνιστούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, πρέπει να τις επισκευάζει αμελλητί. Σε περίπτωση επικίνδυνων αστοχιών, η ταξινόμηση του οχήματος πρέπει να ανακαλείται μέχρι να επισκευασθούν πλήρως οι αστοχίες.

- (22) Μετά από κάθε έλεγχο πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, το οποίο να περιέχει μεταξύ άλλων πληροφορίες για την ταυτοποίηση του οχήματος και πληροφορίες για τα αποτελέσματα του ελέγχου. Για να εξασφαλισθεί ορθή παρακολούθηση των τεχνικών ελέγχων, τα κράτη μέλη πρέπει να συλλέγουν και να τηρούν τις εν λόγω πληροφορίες σε βάση δεδομένων.
- (23) Η παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων θεωρείται ότι αφορά το 5% με 12% των πωλήσεων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα το πολύ υψηλό κόστος πολλών δεσκατομμυρίων ευρώ ετησίως για την κοινωνία και εσφαλμένη αξιολόγηση της καταλληλότητας των οχημάτων για κυκλοφορία. Για να καταπολεμηθεί η παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, η καταγραφή των διανυθέντων χιλιομέτρων στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου σε συνδυασμό με την υποχρέωση προσκόμισης του πιστοποιητικού του προηγούμενου τεχνικού ελέγχου αναμένεται ότι θα διευκολύνει την ανίχνευση παραποίησης του μετρητή ή παρέμβασης. Η παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων (κοντέρ) πρέπει επίσης να θεωρείται συστηματικότερα ως αξιόποινο αδίκημα.
- (24) Σε αρκετά κράτη μέλη, τεχνικούς ελέγχους εκτελούν εξουσιοδοτημένα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου. Για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει να δημιουργηθούν εθνικά σημεία επαφής και να προσδιορισθούν ορισμένες κοινές διαδικασίες όσον αφορά τουλάχιστον τις προθεσμίες και τη φύση των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται.
- (25) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο διέπει τα οχήματα σε όλο τον κύκλο ζωής τους, από την έγκριση μέχρι την ταξινόμησή τους, τους τεχνικούς ελέγχους τους και τη διάλυσή τους. Η σύσταση και η διασύνδεση των ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων κρατών και κατασκευαστών αναμένεται ότι κατ'αρχήν θα συμβάλουν στη βελτίωση της απόδοσης όλης της διοικητικής αλυσίδας που αφορά τα οχήματα, και στη μείωση του κόστους και του διοικητικού φόρτου. Η Επιτροπή πρέπει επομένως να εκπονήσει μελέτη σκοπιμότητας και ανάλυση κόστους-οφέλους με σκοπό τη δημιουργία ευρωπαϊκού ηλεκτρονικού βάθρου πληροφοριών για τα οχήματα.
- (26) Για να συμπληρώνεται ο παρών κανονισμός με νέα τεχνικά στοιχεία, η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή, ώστε να λαμβάνονται υπόψη, όταν κρίνεται σκόπιμο, η εξέλιξη της ενωσιακής νομοθεσίας περί εγκρίσεως τύπου όσον αφορά τις κατηγορίες οχημάτων, καθώς και η ανάγκη επικαιροποίησης των παραρτημάτων με βάση την τεχνική πρόοδο. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξάγει η Επιτροπή τις απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, όταν εκπονεί και συντάσσει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις, πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (27) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εκτελεστικές αρμοδιότητες πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με

τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²¹.

- (28) Οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός των κέντρων τεχνικού ελέγχου πρέπει να πληρούν τις καθορισμένες απαιτήσεις για τους τεχνικούς ελέγχους. Επειδή αυτό συνεπάγεται σημαντικές επενδύσεις και προσαρμογές, οι οποίες ίσως δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν αμέσως, πρέπει να χορηγηθεί πενταετής περίοδος για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτές. Πενταετής περίοδος πρέπει να χορηγηθεί επίσης στους εποπτικούς φορείς για να εκπληρώσουν όλα τα κριτήρια και τις απαιτήσεις αδειοδότησης και εποπτείας των κέντρων τεχνικού ελέγχου.
- (29) Επειδή ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση ελάχιστων κοινών απαιτήσεων και εναρμονισμένων κανόνων για την εκτέλεση των τεχνικών ελέγχων των οχημάτων εντός της Ένωσης, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και είναι συνεπώς δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (30) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το άρθρο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (31) Ο παρών κανονισμός επικαιροποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις της οδηγίας 2009/40/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους²², και διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της ώστε να περιληφθεί ιδίως η σύσταση κέντρων τεχνικού ελέγχου και των εποπτικών φορέων τους, καθώς και ο διορισμός ελεγκτών που αναλαμβάνουν την εκτέλεση των τεχνικών ελέγχων. Συνεπώς η εν λόγω οδηγία πρέπει να καταργηθεί. Επιπλέον, στον παρόντα κανονισμό ενσωματώνονται οι κανόνες που περιέχει η σύσταση 2010/378/ΕΕ της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, για την εκτίμηση των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/EK²³, με σκοπό την καλύτερη ρύθμιση των μεθόδων τεχνικού ελέγχου.

²¹ EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

²² EE L 141 της 6.6.2009, σ. 12.

²³ EE L 173 της 8.7.2010, σ. 74.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1 **Αντικείμενο**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει καθεστώς περιοδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Άρθρο 2 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα των ακόλουθων κατηγοριών με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα έως 25 km/h, όπως ορίζεται στην οδηγία 2002/24/EK, την οδηγία 2007/46/EK και την οδηγία 2003/37/EK:
 - μηχανοκίνητα οχήματα με τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και διαθέτουν έως οκτώ θέσεις καθημένων επιπλέον της θέσης του οδηγού – κατηγορία οχημάτων M1,
 - μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεις καθημένων πλην της θέσης του οδηγού – κατηγορίες οχημάτων M2 και M3,
 - μηχανοκίνητα οχήματα με τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3.500 kg – κατηγορία οχημάτων N1,
 - μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500kg - κατηγορίες οχημάτων N2 και N3,
 - ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3.500 kg – κατηγορίες οχημάτων O1 και O2,
 - ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500 kg – κατηγορίες οχημάτων O3 και O4,
 - δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα. – κατηγορίες οχημάτων L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e,
 - τροχοφόροι ελκυστήρες μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h – κατηγορία οχημάτων T5.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε:
 - οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος,

- οχήματα των ενόπλων δυνάμεων, της πυροσβεστικής υπηρεσίας, της πολιτικής προστασίας, των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και διάσωσης,
 - οχήματα που χρησιμοποιούν αγροτικές, οπωροκηπευτικές, γεωργικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις, μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας έως 40 km/h,
 - ειδικά οχήματα μεταφοράς εξοπλισμού τσίρκων και εμποροπανηγύρεων, μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας έως 40 km/h, τα οποία κινούνται μόνον στο έδαφος κράτους μέλους.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν εθνικές απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο των αναφερόμενων στην παράγραφο 2 οχημάτων, τα οποία έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους.

Άρθρο 3 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- (1) «όχημα», κάθε μηχανοκίνητο μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό του·
- (2) «μηχανοκίνητο όχημα», κάθε μηχανοκίνητο τροχοφόρο όχημα το οποίο κινείται αυτόνομα, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 25 km/h·
- (3) «ρυμουλκούμενο», μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα·
- (4) «ημιρυμουλκούμενο», κάθε ρυμουλκούμενο που προορίζεται να ζεύγνυται σε μηχανοκίνητο όχημα κατά τρόπο ώστε το μηχανοκίνητο όχημα να φέρει σημαντικό μέρος της μάζας του και της μάζας του φορτίου του·
- (5) «δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα», κάθε μηχανοκίνητο όχημα με δύο τροχούς με ή χωρίς κάνιστρο, τρίκυκλο και τετράκυκλο·
- (6) «όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος», όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος·
- (7) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος», κάθε όχημα που πληροί όλες τις κάτωθι προϋποθέσεις:
 - κατασκευάστηκε τουλάχιστον πριν από 30 έτη,
 - συντηρήθηκε με τη χρήση ανταλλακτικών τα οποία αναπαράγουν τα ιστορικά κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος,
 - δεν έχει υποστεί καμία αλλαγή στα τεχνικά χαρακτηριστικά των κατασκευαστικών στοιχείων του όπως ο κινητήρας, οι πέδες, το σύστημα κατεύθυνσης ή ανάρτησης και
 - δεν έχει αλλάξει ως προς την εμφάνιση·

- (8) «κάτοχος πιστοποιητικού ταξινόμησης», το πρόσωπο στο όνομα του οποίου ταξινομείται το όχημα·
- (9) «τεχνικός έλεγχος», η εξακρίβωση ότι τα μέρη και τα κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά για την ασφάλεια και το περιβάλλον που ίσχυαν κατά την έγκριση, την πρώτη ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία, και κατά τον μετεξοπλισμό του·
- (10) «έγκριση», κάθε κατηγορία έγκρισης αναφερόμενη στην οδηγία 2007/46/EK·
- (11) «αστοχίες», τεχνικά ελαττώματα και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο·
- (12) «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου», πιστοποιητικό που εκδίδει η αρμόδια αρχή ή κέντρο τεχνικού ελέγχου, το οποίο περιέχει το αποτέλεσμα του ελέγχου και τη συνολική αξιολόγηση του οχήματος·
- (13) «ελεγκτής», πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από κράτος μέλος να εκτελεί τεχνικούς ελέγχους σε κέντρο τεχνικού ελέγχου ή εξ ονόματος της αρμόδιας αρχής·
- (14) «αρμόδια αρχή», αρχή ή δημόσιος φορέας αρμόδιος για τη διαχείριση του εθνικού συστήματος τεχνικού ελέγχου, καθώς και για την εκτέλεση του τεχνικού ελέγχου, όταν χρειάζεται·
- (15) «κέντρο τεχνικού ελέγχου», δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή συνεργείο, συμπεριλαμβανομένων όσων εκτελούν επισκευές οχημάτων, που έχει εξουσιοδοτηθεί από κράτος μέλος να εκτελεί τεχνικό έλεγχο·
- (16) «εποπτικός φορέας», φορέας διορισμένος από κράτος μέλος, αρμόδιος για την αδειοδότηση και την εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Αρμοδιότητες

1. Τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό στο κράτος μέλος όπου έχουν ταξινομηθεί.
2. Ο τεχνικός έλεγχος εκτελείται μόνον από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους ή από κέντρα τεχνικού ελέγχου εξουσιοδοτημένα από τα κράτη μέλη.
3. Οι κατασκευαστές οχημάτων παρέχουν στα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, στην αρμόδια αρχή, πρόσβαση στις τεχνικής φύσεως πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τον τεχνικό έλεγχο, όπως ορίζει το παράρτημα I. Η Επιτροπή εκδίδει αναλυτικούς κανόνες για τις διαδικασίες πρόσβασης στις τεχνικές πληροφορίες που

καθορίζονται στο παράρτημα I σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 16 παράγραφος 2.

4. Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ταξινόμησης είναι υπεύθυνος να διατηρεί το όχημα πάντοτε σε ασφαλή και τεχνικώς αξιόπιστη κατάσταση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Άρθρο 5

Ημερομηνία και συχνότητα τεχνικού ελέγχου

1. Τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο σε κάθε επέτειο της ημερομηνίας της πρώτης ταξινόμησής τους, τουλάχιστον ανά τα κάτωθι χρονικά διαστήματα:
 - οχήματα των κατηγοριών L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e και L7e: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά, κατόπιν μετά από δύο έτη και στη συνέχεια κάθε έτος·
 - οχήματα των κατηγοριών M1, N1 και O2: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά, κατόπιν μετά από δύο έτη και στη συνέχεια κάθε έτος·
 - οχήματα της κατηγορίας M1 που ταξινομήθηκαν ως ταξί ή ασθενοφόρα, οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2, N3, T5, O3 και O4: ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά ανά έτος.
2. Εφόσον όχημα της κατηγορίας M1 ή N1 στον πρώτο τεχνικό έλεγχο μετά την πρώτη ταξινόμησή του φθάσει τα 160.000 διανυθέντα χιλιόμετρα, στη συνέχεια υποβάλλεται σε τεχνικό έλεγχο κάθε έτος.
3. Ο κάτοχος του πιστοποιητικού ταξινόμησης μπορεί να ζητήσει από το κέντρο τεχνικού ελέγχου, ή από την αρμόδια αρχή αναλόγως, να πραγματοποιήσει τον τεχνικό έλεγχο εντός χρονικού διαστήματος από την αρχή του μηνός που προηγείται του μηνός της κατά την παράγραφο 1 επετείου της ημερομηνίας μέχρι το τέλος του δεύτερου μηνός μετά την ημερομηνία αυτή, χωρίς να αλλαχθεί η ημερομηνία του επόμενου τεχνικού ελέγχου.
4. Με την επιφύλαξη της ημερομηνίας του τελευταίου τεχνικού ελέγχου, η αρμόδια αρχή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθεί όχημα σε τεχνικό έλεγχο ή πρόσθετο έλεγχο πριν την κατά τις παραγράφους 1 και 2 ημερομηνία στις εξής περιπτώσεις:
 - μετά από ατύχημα με σοβαρές ζημιές στα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας του οχήματος, όπως τροχοί, ανάρτηση, ζώνες παραμόρφωσης, σύστημα διεύθυνσης ή πέδησης,
 - όταν τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί,

- σε περίπτωση αλλαγής του κατόχου του πιστοποιητικού ταξινόμησης του οχήματος.

Άρθρο 6

Αντικείμενο και μέθοδοι τεχνικού ελέγχου

1. Ο τεχνικός έλεγχος καλύπτει τα πεδία που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος II.
2. Για κάθε πεδίο αναφερόμενο στην παράγραφο 1, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου διενεργούν τεχνικό έλεγχο, ο οποίος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία με την εφαρμοστέα για τα σημεία αυτά μέθοδο, όπως καθορίζεται στο σημείο 3 του παραρτήματος II.

Άρθρο 7

Αξιολόγηση αστοχιών

1. Για κάθε ελεγχόμενο σημείο, στο παράρτημα III προβλέπεται κατάλογος με τις ελάχιστες αστοχίες και τον βαθμό σοβαρότητάς τους.
2. Κατά τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου, ο ελεγκτής αποδίδει σε κάθε αστοχία που διαπιστώνει βαθμό σοβαρότητας και την κατατάσσει σε μία από τις κάτωθι ομάδες:
 - ελάχιστονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του οχήματος και άλλες περιπτώσεις ελάχιστονος σημασίας μη συμμόρφωσης·
 - μείζονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια του οχήματος ή να θέσουν σε κίνδυνο άλλους οδικούς χρήστες, ή άλλες σημαντικότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης·
 - επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο και έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, ώστε σε καμία περίπτωση να μην επιτρέπεται η χρήση του οχήματος.
3. Όχημα, του οποίου οι αστοχίες εμπίπτουν σε περισσότερες από μία ομάδες αστοχιών της παραγράφου 2, κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στη σοβαρότερη αστοχία. Όχημα με πολλές αστοχίες της ίδιας ομάδας κατατάσσεται στην επόμενη σοβαρότερη ομάδα, εάν το συνδυασμένο αποτέλεσμα των αστοχιών αυτών οδηγεί σε υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Άρθρο 8

Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου

1. Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή που διενήργησε τον τεχνικό έλεγχο οχήματος εκδίδει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του οχήματος, το οποίο περιέχει τουλάχιστον τα στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα IV.
2. Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή χορηγεί πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο ή, σε

περίπτωση σύνταξης ηλεκτρονικού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, επικυρωμένο έκτυπο του πιστοποιητικού.

3. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού και το αργότερο 3 έτη μετά, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου κοινοποιούν ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή κράτους μέλους τις πληροφορίες που περιέχουν τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που χορηγούν. Η εν λόγω κοινοποίηση πραγματοποιείται σε εύθετο χρόνο μετά την έκδοση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου. Μέχρι τότε, τα κέντρα τεχνικού ελέγχου μπορούν να κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές στην αρμόδια αρχή με κάθε άλλο μέσο. Η αρμόδια αρχή διατηρεί τις πληροφορίες αυτές επί 36 μήνες από την παραλαβή τους.
4. Για τον έλεγχο της ένδειξης του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, και εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν έχουν κοινοποιηθεί ηλεκτρονικά μετά τον προηγούμενο τεχνικό έλεγχο, ο ελεγκτής ζητεί από το πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο να επιδείξει το πιστοποιητικό του προηγούμενου τεχνικού ελέγχου.
5. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου κοινοποιούνται στις αρχές ταξινόμησης του οχήματος. Η εν λόγω κοινοποίηση περιέχει τις πληροφορίες του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

Άρθρο 9

Παρακολούθηση των αστοχιών

1. Αποκλειστικά στις περιπτώσεις αστοχιών ελάσσονος σημασίας, ο κάτοχος του πιστοποιητικού ταξινόμησης εξασφαλίζει την τάχιστη επισκευή τους. Το όχημα δεν θα χρειασθεί ενδεχομένως να υποβληθεί και πάλι σε τεχνικό έλεγχο.
2. Στις περιπτώσεις αστοχιών μείζονος σημασίας, η αρμόδια αρχή αποφασίζει για τους όρους υπό τους οποίους επιτρέπεται η χρήση του οχήματος πριν υποβληθεί σε άλλο τεχνικό έλεγχο. Ο νέος έλεγχος πραγματοποιείται έξι εβδομάδες μετά τον αρχικό τεχνικό έλεγχο.
3. Σε περίπτωση επικίνδυνων αστοχιών, το όχημα δεν χρησιμοποιείται στο προσβάσιμο οδικό δίκτυο και η ταξινόμησή του ανακαλείται σύμφωνα με το άρθρο 3α της οδηγίας XXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/EK σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων²⁴, μέχρι να επισκευασθούν οι αστοχίες και να εκδοθεί νέο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου όπου βεβαιώνεται ότι το όχημα είναι σε τεχνικώς αξιόπιστη κατάσταση.

Άρθρο 10

Αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου

Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που διενήργησε τεχνικό έλεγχο οχήματος ταξινομημένου στο έδαφός του εκδίδει αποδεικτικό για

²⁴ EE L XXX της XX.XX.XXXX, σ. XX.

κάθε όχημα που υποβάλλεται με επιτυχία στον τεχνικό έλεγχο. Στο αποδεικτικό αναγράφεται η ημερομηνία του επόμενου τεχνικού ελέγχου.

Κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το αποδεικτικό που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 11

Έλεγχος εγκαταστάσεων και εξοπλισμού

1. Οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται κατά τον τεχνικό έλεγχο πληρούν τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις του παραρτήματος V.
2. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή διατηρούν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπει ο κατασκευαστής.
3. Τυχόν εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για μετρήσεις βαθμονομείται κατά περιόδους σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπει ο κατασκευαστής.

Άρθρο 12

Ελεγκτές

1. Ο τεχνικός έλεγχος διενεργείται από ελεγκτές οι οποίοι ανταποκρίνονται στις ελάχιστες ικανότητες και απαιτήσεις εκπαίδευσης που καθορίζονται στο παράρτημα VI.
2. Τα κράτη μέλη χορηγούν πιστοποιητικό στους ελεγκτές που ανταποκρίνονται στις ελάχιστες ικανότητες και απαιτήσεις εκπαίδευσης. Το πιστοποιητικό περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος VI.
3. Οι ελεγκτές τους οποίους απασχολούν οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου κατά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού απαλλάσσονται των απαιτήσεων του σημείου 1 του παραρτήματος VI. Τα κράτη μέλη χορηγούν στους εν λόγω ελεγκτές πιστοποιητικό ισοδυναμίας.
4. Κατά την εκτέλεση τεχνικού ελέγχου, οι ελεγκτές δεν αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, ιδίως όσον αφορά οικονομικούς, προσωπικούς ή οικογενειακούς δεσμούς με τον κάτοχο του πιστοποιητικού ταξινόμησης του οχήματος που υποβάλλεται σε τεχνικό έλεγχο.
5. Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ενημερώνει το πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο για τις επισκευές που χρειάζονται και δεν αλλοιώνει τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου για επαγγελματικούς σκοπούς.

6. Τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου που διενήργησε ελεγκτής είναι δυνατόν να τροποποιηθούν μόνον από τον εποπτικό φορέα εφόσον είναι έκδηλα ανακριβή τα ευρήματα του τεχνικού ελέγχου που διενήργησε ο ελεγκτής.

Άρθρο 13

Εξουσιοδότηση και εποπτεία κέντρων τεχνικού ελέγχου

1. Εποπτικός φορέας εκτελεί τουλάχιστον τα καθήκοντα που προβλέπονται στο σημείο 1 του παραρτήματος VII και πληροί τις απαιτήσεις των σημείων 2 και 3 του ίδιου παραρτήματος.

Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τους κανόνες και τις διαδικασίες που αφορούν την οργάνωση, τα καθήκοντα και τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για το προσωπικό των εποπτικών φορέων.

Οι εποπτικοί φορείς είναι ανεξάρτητοι των κέντρων τεχνικού ελέγχου και των κατασκευαστών αυτοκινήτων.

2. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου που λειτουργούν απευθείας από αρμόδια αρχή απαλλάσσονται των απαιτήσεων εξουσιοδότησης και εποπτείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 14

Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν εθνικό σημείο επαφής, αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα λοιπά κράτη μέλη και την Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα ονόματα και τα στοιχεία επαφής των οικείων σημείων επαφής το αργότερο [ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και την ενημερώνουν αμελλητί για τυχόν αλλαγές τους. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλα τα εθνικά σημεία επαφής και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη.

Άρθρο 15

Ηλεκτρονικό βάθρο πληροφοριών για τα οχήματα

Η Επιτροπή εξετάζει τη σκοπιμότητα, το κόστος και το όφελος από τη συγκρότηση ηλεκτρονικού βάθρου πληροφοριών για τα οχήματα με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών, σχετιζόμενων με τον τεχνικό έλεγχο, μεταξύ των αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο, την ταξινόμηση και την έγκριση οχημάτων, των κέντρων τεχνικού ελέγχου και των κατασκευαστών οχημάτων.

Με βάση την ανωτέρω εξέταση, η Επιτροπή προωθεί και αξιολογεί διάφορες επιλογές πολιτικής, καθώς και τη δυνατότητα άρσης της απαίτησης για αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 10. Εντός δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα της εξέτασης, την οποία συνοδεύει με νομοθετική πρόταση, εάν ενδείκνυται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ

Άρθρο 16

Επιτροπή τεχνικού ελέγχου

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Αν η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα όταν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Άρθρο 17

Πράξεις κατ' εξουσιοδότηση

Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 19, όσον αφορά:

- την ενδεχόμενη επικαιροποίηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 και του άρθρου 5 παράγραφοι 1 και 2 ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές που επέρχονται στις κατηγορίες οχημάτων λόγω τροποποιήσεων της νομοθεσίας που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1,
- την επικαιροποίηση των παραρτημάτων με βάση την τεχνική πρόοδο ή για να ληφθεί υπόψη τροποποίηση διεθνούς ή ενωσιακής νομοθεσίας.

Άρθρο 18

Άσκηση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η αρμοδιότητα που αναφέρεται στο άρθρο 17 ανατίθεται επ' άοριστον από [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

3. Η κατά το άρθρο 17 ανάθεση αρμοδιοτήτων είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση της αρμοδιότητας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που προσδιορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα των πράξεων κατ'εξουσιοδότηση που ισχύουν ήδη.
4. Μόλις εκδώσει πράξη κατ'εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Η κατ'εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 17 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο γνωστοποιήσουν αμφότερα στην Επιτροπή ότι δεν προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 19 **Ποινές**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες σχετικά με τις ποινές που επιβάλλονται για παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι ποινές αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.
2. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίσει ότι η παραποίηση μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων ή η παρέμβαση σε αυτόν θεωρείται αδίκημα, το οποίο επισύρει ποινές αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές που δεν εισάγουν διακρίσεις.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού] και την ενημερώνουν αμελλητί σε περίπτωση τυχόν μεταγενέστερης τροποποίησης που τις επηρεάζει.

Άρθρο 20 **Μεταβατικές διατάξεις**

1. Οι αναφερόμενες στο άρθρο 11 εγκαταστάσεις και εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου που δεν πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις του παραρτήματος V στις [ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού] επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για την

εκτέλεση τεχνικών ελέγχων για μέγιστη περίοδο πέντε ετών από την ανωτέρω ημερομηνία.

2. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις απαιτήσεις του παραρτήματος VII το αργότερο πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 21 **Κατάργηση**

Η οδηγία 2009/40/EK και η σύσταση 2010/378/ΕΕ της Επιτροπής καταργούνται από [ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού].

Άρθρο 22 **Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος