ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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

Πίνακας περιεχομένων

1. **Εισαγωγή**..... 2

2. Η οδηγία..... 4

3. Μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που κοινοποιήθηκαν από τα κράτη μέλη και προκαταρκτικά πορίσματα της αξιολόγησής τους..... 8

4. Μελέτη σκοπιμότητας σχετικά με το ηλεκτρονικό βάθρο πληροφοριών για τα οχήματα……11

5. Σύνοψη – συμπεράσματα……13

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1.Ιστορικό

Οι έλεγχοι των οχημάτων είναι θεμελιώδεις για την οδική ασφάλεια και τη διασφάλιση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων. Οι κανόνες της ΕΕ που καθορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα για τους ελέγχους οχημάτων χρονολογούνται από το 1977, με μικρές μόνον επικαιροποιήσεις. Ωστόσο, τα οχήματα, η συμπεριφορά των οδηγών και η τεχνολογία έχουν εξελιχθεί σημαντικά έκτοτε. Η πρώτη σημαντική αλλαγή του πλαισίου τεχνικού ελέγχου πραγματοποιήθηκε με τη θέσπιση της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο[1], το 2014. Αποτελείται από τρία μέρη, τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, τους τεχνικούς οδικούς ελέγχους των επαγγελματικών οχημάτων και τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων.

Η πρόταση της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο, το 2012, βασίζεται στις πολιτικές κατευθύνσεις της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια, του 2010[2]. Σύμφωνα με τον *«στόχο αριθ. 4: Ασφαλέστερα οχήματα»* των πολιτικών κατευθύνσεων, η Επιτροπή καθόρισε μια δράση στο πλαίσιο της οποίας *«θα υποβάλει προτάσεις για την προοδευτική εναρμόνιση και ενίσχυση των τεχνικών ελέγχων και των οδικών τεχνικών ελέγχων»*.

Η οδηγία 2014/45/ΕΕ[3] για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο (στο εξής: οδηγία) εφαρμόζεται από τις 20 Μαΐου 2018 και εισήγαγε ουσιαστικές καινοτομίες σε σύγκριση με την οδηγία 2009/40/ΕΚ[4].

Οι καινοτομίες περιλαμβάνουν:

- Βελτίωση της ποιότητας των ελέγχων των οχημάτων, με τον καθορισμό κοινών ελάχιστων προτύπων για τον εξοπλισμό, την εκπαίδευση των ελεγκτών και την αξιολόγηση των αστοχιών.
- Επιβολή υποχρεωτικών ελέγχων στα ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας (όπως ABS, ESC και αερόσακους).
- Πρώτα ευρωπαϊκά μέτρα για την καταπολέμηση της παραποίησης του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων.
- Τεχνικός έλεγχος υποχρεωτικός σε κλίμακα ΕΕ για βαριές μοτοσικλέτες, εκτός εάν ένα κράτος μέλος επιτύχει ισοδύναμη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με άλλα μέτρα.
- Τεχνικός έλεγχος υποχρεωτικός σε κλίμακα ΕΕ για ελκυστήρες μεγάλης ταχύτητας που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικές οδικές μεταφορές.
- Αμοιβαία αναγνώριση του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου κατά τη διαδικασία της νέας ταξινόμησης, όταν η συχνότητα των ελέγχων είναι η ίδια στο κράτος μέλος προέλευσης και στο κράτος μέλος προορισμού.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

[2] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, *Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια* 2011-2020, COM(2010) 389 τελικό.

[3] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ, *ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51–128*.

[4] 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. 12–28*.

1.2. Σκοπός και πεδίο εφαρμογής της παρούσας έκθεσης

Σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 της οδηγίας, η Επιτροπή καλείται να συντάξει έκθεση έως τις 30 Απριλίου 2020 και, σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 2, έκθεση έως τις 30 Απριλίου 2019. Η Επιτροπή αναγνωρίζει πλήρως και λυπάται βαθύτατα για την εκπρόθεσμη υποβολή των εν λόγω εκθέσεων.

Η έκθεση σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 θα πρέπει

- να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή και τις επιπτώσεις της οδηγίας, ιδίως όσον αφορά το επίπεδο εναρμόνισης των περιοδικών τεχνικών ελέγχων, την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, τη συχνότητα του τεχνικού ελέγχου, την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου σε περίπτωση νέας ταξινόμησης ενός οχήματος προερχόμενου από άλλο κράτος·
- να καλύπτει τα αποτελέσματα της εξέτασης σχετικά με τη σκοπιμότητα της συγκρότησης ηλεκτρονικού βάθρου πληροφοριών[5]·
- να αναλύει αν είναι αναγκαίο να αναπροσαρμοσθούν τα παραρτήματα, ιδίως με γνώμονα την τεχνική πρόοδο και πρακτικές.

Η έκθεση θα πρέπει να υποβάλλεται μετά από συνεννόηση με την αντίστοιχη επιτροπή και να συνοδεύεται, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετικές προτάσεις.

Στη έκθεση σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 2 θα πρέπει

- να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα της υπαγωγής των ελαφρών ρυμουλκουμένων και των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, βάσει ανεξάρτητων μελετών·
- να αξιολογείται η εξέλιξη της κατάστασης που επικρατεί στον τομέα της οδικής ασφάλειας στην Ένωση και να συγκρίνονται, για κάθε υποκατηγορία δικύκλων και τρικύκλων οχημάτων της κατηγορίας L, τα αποτελέσματα των εθνικών μέτρων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένης υπόψη της μέσης απόστασης που έχουν διανύσει τα οχήματα αυτά·
- να αξιολογείται κατά πόσον τα πρότυπα και οι δαπάνες των περιοδικών τεχνικών ελέγχων για κάθε κατηγορία οχημάτων είναι ανάλογη προς τους τεθέντες στόχους στον τομέα της οδικής ασφάλειας·
- να συνοδεύεται από μια διεξοδική εκτίμηση επιπτώσεων, στην οποία αναλύονται οι δαπάνες και τα οφέλη σε ολόκληρη την Ένωση, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων κάθε κράτους μέλους.

Όπως προαναφέρθηκε, η οδηγία εφαρμόζεται από τις 20 Μαΐου 2018. Για την παραγωγή δεδομένων με σκοπό την εξαγωγή έγκυρων συμπερασμάτων, απαιτείται κατά μέσο όρο συνεχής περίοδος εφαρμογής τριών ετών. Επομένως, η συλλογή δεδομένων που θα επιτρέψει την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα αποτελέσματα της οδηγίας μπορεί να ξεκινήσει το δεύτερο εξάμηνο του 2021 το νωρίτερο.

Από αυτή την άποψη, η παρούσα έκθεση αποσκοπεί στην παροχή μιας επισκόπησης των δράσεων εφαρμογής από τα κράτη μέλη, βάσει των προκαταρκτικών πορισμάτων του

[5] Όπως αναφέρεται στο άρθρο 16.

ελέγχου μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, καθώς και των αποτελεσμάτων της μελέτης σκοπιμότητας για το ηλεκτρονικό βάθρο πληροφοριών για τα οχήματα[6].

Ωστόσο, όσον αφορά τη συμπερίληψη των δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοί τους δεν θα ξεκινήσουν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2022, κάτι που σημαίνει ότι έγκυρα αποτελέσματα είναι δυνατόν να υπάρξουν το νωρίτερο το 2025. Όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της συμπερίληψης ελαφρών ρυμουλκουμένων, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα ελαφρά ρυμουλκούμενα δεν έχουν ακόμη υπαχθεί στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, επομένως δεν μπορούν να αναλυθούν τα αποτελέσματα της υπαγωγής τους.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με ό,τι είχε αρχικά προταθεί από την Επιτροπή, τα ελαφρά ρυμουλκούμενα δεν υπάχθηκαν τελικά στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Εντούτοις, τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν συμπεριλάβει αυτήν την πρόσθετη κατηγορία οχημάτων στο καθεστώς περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, για την παραγωγή δεδομένων με σκοπό την εξαγωγή έγκυρων συμπερασμάτων, απαιτείται κατά μέσο όρο συνεχής περίοδος εφαρμογής τριών ετών.

2. Η ΟΔΗΓΙΑ

2.1 Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και αρμοδιότητες

Η οδηγία διατήρησε την αρχή της οδηγίας 2009/40/ΕΚ σύμφωνα με την οποία οι τεχνικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος.

Η οδηγία διατήρησε επίσης τους υποχρεωτικούς ελέγχους τόσο για την ασφάλεια όσο και για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις όλων των οχημάτων που έχουν ήδη υποβληθεί σε τακτικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/ΕΚ, δηλαδή για επιβατικά αυτοκίνητα, ελαφρά και βαρέα οχήματα που μεταφέρουν άτομα ή εμπορεύματα, καθώς και βαρέα ρυμουλκούμενα.

Ωστόσο, υπάρχουν δύο νέες ομάδες οχημάτων:

- ο έλεγχος ελκυστήρων μέγιστης εκ κατασκευής ταχύτητας άνω των 40 km/h (ελκυστήρες μεγάλης ταχύτητας), εάν χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για επαγγελματικές οδικές μεταφορές, και
- ο έλεγχος ορισμένων δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κυβισμό άνω των 125 cm^3 από την 1η Ιανουαρίου 2022.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, η οδηγία παρέχει στα κράτη μέλη την επιλογή να εξαιρούν από το καθεστώς ελέγχου ορισμένα οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, όπως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, οχήματα τα οποία καλύπτονται από διπλωματική ασυλία ή οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε μικρά νησιά ή αραιοκατοικημένες περιοχές.

Στην περίπτωση των νέων δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων, που προστέθηκαν πρόσφατα, η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να τα εξαιρούν από τον τεχνικό έλεγχο, εάν έχουν θεσπίσει αποτελεσματικά εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας, λαμβάνοντας ιδιαιτέρως υπόψη τα σχετικά στατιστικά στοιχεία για την οδική ασφάλεια που καλύπτουν τα τελευταία πέντε έτη.

Τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω εξαιρέσεις.

2.2 Συχνότητα των ελέγχων. Αντικείμενο και μέθοδοι τεχνικού ελέγχου

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

Δεν υπήρξε καμία αλλαγή στη συχνότητα με την οποία τα οχήματα τα οποία έχουν ήδη υποβληθεί σε έλεγχο, σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/ΕΚ, θα πρέπει να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο. Η οδηγία διατηρεί επίσης την ευελιξία της συχνότητας των τεχνικών ελέγχων, επιτρέποντας στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μικρότερες περιόδους μεταξύ δύο ελέγχων.

Ένα νέο στοιχείο σχετίζεται με τις κατηγορίες οχημάτων που προστέθηκαν πρόσφατα στο καθεστώς τεχνικού ελέγχου. Οι ελκυστήρες μεγάλης ταχύτητας πρέπει να υποβάλλονται σε έλεγχο για πρώτη φορά τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία.

Η συχνότητα των ελέγχων για τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα δεν ορίζεται στην οδηγία, αλλά εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, όπως και τα πεδία, το περιεχόμενο και οι μέθοδοι των ελέγχων.

Για όλες τις λοιπές κατηγορίες οχημάτων, οι εναρμονισμένες ελάχιστες απαιτήσεις παρατίθενται λεπτομερώς στο παράρτημα Ι της οδηγίας. Εκεί ορίζονται τα σημεία ελέγχου, το περιεχόμενο, οι μέθοδοι, τα αίτια αστοχίας και η ταξινόμησή τους.

Η οδηγία θέσπισε μια λύση για την περίπτωση που το όχημα χρειάζεται έλεγχο πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία για τον επόμενο περιοδικό έλεγχο. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την υποβολή του οχήματος σε τεχνικό έλεγχο, για παράδειγμα μετά από ατύχημα, εάν ορισμένα συστήματα του οχήματος έχουν αλλοιωθεί, ή μπορούν να ελέγχουν το όχημα συχνότερα όταν έχει διανύσει 160 000 χιλιόμετρα.

2.3 Αξιολόγηση αστοχιών

Το 2010, η Επιτροπή εξέδωσε σύσταση[7] με σκοπό την παροχή καθοδήγησης στους ελεγκτές και τη διασφάλιση της εναρμονισμένης αξιολόγησης των ελαττωμάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2009/40/ΕΚ. Η σύσταση εισήγαγε τρεις κατηγορίες ελαττωμάτων (ελάσσονα, μείζονα και επικίνδυνα) και καθόρισε την κατηγορία για κάθε ελάττωμα ως κατευθυντήρια γραμμή.

Με βάση τη σύσταση, η οδηγία εισήγαγε την αξιολόγηση αστοχιών ως εναρμονισμένο μέτρο. Ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, τα ελαττώματα μπορεί να είναι ελάσσονα, μείζονα ή επικίνδυνα και αναφέρονται στην ασφάλεια ή τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του οχήματος. Όταν στο πλαίσιο τεχνικού ελέγχου διαπιστώνονται περισσότερα από ένα ελαττώματα, που εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες σοβαρότητας, το όχημα πρέπει να κατατάσσεται με βάση την αστοχία στη σοβαρότερη κατηγορία. Επιπλέον, εάν σε ένα όχημα διαπιστώνονται αρκετά ελαττώματα στο πλαίσιο των ίδιων πεδίων ελέγχου (όπως πέδησης ή συστήματος διεύθυνσης), το όχημα μπορεί να κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην επόμενη σοβαρότερη αστοχία, εφόσον το συνδυασμένο αποτέλεσμα αυτών των ελαττωμάτων συνεπάγεται υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

2.4 Παρακολούθηση των αστοχιών

Μία από τις πιο σημαντικές καινοτομίες της οδηγίας ήταν η εναρμόνιση των μέτρων παρακολούθησης ανάλογα με τη σοβαρότητα των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται στο πλαίσιο ενός περιοδικού τεχνικού ελέγχου.

---

[7] Σύσταση της Επιτροπής για την εκτίμηση των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται κατά τον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (2010/378/ΕΕ).

Σε περίπτωση που το όχημα εμφανίζει μόνο ελάσσονα ελαττώματα, αυτά πρέπει να επισκευάζονται, αλλά το όχημα περνάει τον τεχνικό έλεγχο και δεν υποβάλλεται σε νέο έλεγχο μετά την επισκευή.

Εάν διαπιστωθεί μείζον ή επικίνδυνο ελάττωμα, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής και το όχημα πρέπει να υποβληθεί σε νέο τεχνικό έλεγχο μόλις επισκευαστεί το ελάττωμα. Σε περίπτωση αστοχιών μείζονος σημασίας, το όχημα πρέπει να υποβληθεί σε νέο έλεγχο, το αργότερο δύο μήνες μετά τον αρχικό τεχνικό έλεγχο, και μπορεί να χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Ωστόσο, σε περίπτωση επικίνδυνων αστοχιών, οι αρχές μπορούν να ανακαλέσουν την ταξινόμηση του οχήματος, απαγορεύοντας τη χρήση του οχήματος στην οδική κυκλοφορία έως ότου επισκευαστούν τα ελαττώματα και εκδοθεί νέο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου.

2.5 Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου. Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

Το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου με εναρμονισμένο ελάχιστο περιεχόμενο καθιερώθηκε με την οδηγία 2010/48/ΕΕ της Επιτροπής[8], από τις 31 Δεκεμβρίου 2013.

Μία από τις καινοτομίες που προσθέτει η οδηγία είναι ότι σε όλα τα υποχρεωτικά στοιχεία θα πρέπει πλέον να προηγείται εναρμονισμένος σε επίπεδο Ένωσης κωδικός, ο οποίος διευκολύνει τον προσδιορισμό και την κατανόηση των πιο σχετικών πληροφοριών που εμφανίζονται στο κατά τα άλλα μη εναρμονισμένο έγγραφο.

Με βάση τα εναρμονισμένα στοιχεία του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, μία από τις πιο σημαντικές καινοτομίες της οδηγίας είναι η αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου για τους σκοπούς νέας ταξινόμησης. Με τον τρόπο αυτό, η οδηγία έθεσε τέλος στον συστηματικό έλεγχο των οχημάτων πριν από τη νέα ταξινόμηση, ανεξάρτητα από το αν διαθέτουν ισχύον πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Το μόνο όριο για την αμοιβαία αναγνώριση είναι ότι, κατά τη νέα ταξινόμηση, το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να ισχύει ακόμη βάσει της συχνότητας των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που έχει θεσπίσει το κράτος μέλος της νέας ταξινόμησης. Αυτό μπορεί να συμβεί, για παράδειγμα, εάν ένα επιβατικό αυτοκίνητο έχει εισαχθεί από ένα κράτος μέλος με συχνότητα τεχνικού ελέγχου 4-2-2 και αναταξινομείται σε κράτος μέλος με συχνότητα τεχνικού ελέγχου 3-1-1.

Ένα άλλο σημαντικό μέτρο της οδηγίας είναι ότι, όταν το κράτος μέλος της νέας ταξινόμησης έχει αμφιβολίες σχετικά με την ισχύ του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, μπορεί να επαληθεύσει την ισχύ του προτού το αναγνωρίσει. Για τον σκοπό αυτό, οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να χρησιμοποιούν τους εθνικούς συνδέσμους που έχουν οριστεί και κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Η Επιτροπή κατάρτισε κατάλογο των κοινοποιημένων εθνικών συνδέσμων, τον επικαιροποιεί βάσει των μεταγενέστερων κοινοποιήσεων και τον διανέμει τακτικά στα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη είχαν την υποχρέωση να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή περιγραφή του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου πριν από τις 20 Μαΐου 2018.

Η οδηγία θέσπισε σημαντικά μέτρα σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ των κέντρων τεχνικού ελέγχου και των αρμόδιων αρχών. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου οφείλουν να κοινοποιούν

[8]Οδηγία 2010/48/ΕΕ της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους· *ΕΕ L 173 της 8.7.2010, σ. 47.*

ηλεκτρονικά τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, σε εύθετο χρόνο μετά την έκδοση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου. Ωστόσο, προκειμένου να έχουν αρκετό χρόνο για να υλοποιήσουν τα απαραίτητα έργα ανάπτυξης, τα κράτη μέλη έχουν περιθώριο έως τις 20 Μαΐου 2021 για να διασφαλίσουν ότι η ηλεκτρονική επικοινωνία είναι σε λειτουργία. Τέλος, προκειμένου να συνδέσουν τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο με το ηλεκτρονικό μητρώο οχημάτων που καθιερώθηκε με την οδηγία 2014/46/ΕΕ[9], τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου στην αρχή ταξινόμησης.

2.6 Παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων

Η οδηγία είναι η πρώτη ευρωπαϊκή νομοθετική πράξη που θέσπισε εναρμονισμένα μέτρα για την καταπολέμηση της παραποίησης του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων. Αντιμετωπίζει την παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων από την σκοπιά του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, υποχρεώνοντας τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι τα δεδομένα του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων που καταγράφηκαν στον προηγούμενο τεχνικό έλεγχο παρέχονται στον ελεγκτή που διενεργεί τον επόμενο έλεγχο. Οι πληροφορίες θα πρέπει να διατίθενται ηλεκτρονικά το ταχύτερο δυνατόν.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη πρέπει να επιβάλλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις, για την περίπτωση όπου διαπιστώνεται παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων.

2.7 Κέντρα τεχνικού ελέγχου, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου, εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου, ελεγκτές

Η οδηγία θέσπισε μια σειρά εναρμονισμένων απαιτήσεων για τα κέντρα τεχνικού ελέγχου.

- Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου πρέπει να αδειοδοτούνται από ένα κράτος μέλος ή από την αρμόδια αρχή του.
- Στο παράρτημα ΙΙΙ καθορίζονται οι ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις για εγκαταστάσεις και εξοπλισμό τεχνικού ελέγχου και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση.
- Τα κράτη μέλη έχουν περιθώριο έως τις 20 Μαΐου 2023 για να διασφαλίσουν ότι όλα τα κέντρα τεχνικού ελέγχου συμμορφώνονται με τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κέντρα τεχνικού ελέγχου συμμορφώνονται συνεχώς με τις απαιτήσεις, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι εποπτεύονται. Έως την 1η Ιανουαρίου 2023, οι εποπτικοί φορείς θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις και να εκτελούν τα καθήκοντα που καθορίζονται στο παράρτημα V της οδηγίας, όπως

- απαιτήσεις για τον εποπτικό φορέα·
- περιεχόμενο κανόνων και διαδικασιών·
- έλεγχος της εκπαίδευσης και της εξέτασης των ελεγκτών·
- έλεγχος αν πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό τους·
- επικύρωση των αποτελεσμάτων μέτρησης των τεχνικών ελέγχων·
- πρόταση απόσυρσης ή αναστολής της εξουσιοδότησης κέντρων τεχνικού ελέγχου και/ή της εξουσιοδότησης ελεγκτών.

[9] Οδηγία 2014/46/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων, *ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 129-133.*

Μια σημαντική, πρόσφατα θεσπισθείσα απαίτηση είναι ότι τα αποτελέσματα ενός τεχνικού ελέγχου είναι δυνατόν να τροποποιηθούν μόνον εάν τα ευρήματα είναι προφανώς λανθασμένα. Η τροποποίηση πρέπει να είναι σύμφωνη με τη διαδικασία που έχει καθιερωθεί από την αρμόδια αρχή ή να διενεργείται από τον εποπτικό φορέα.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι ελεγκτές που διενεργούν τεχνικούς ελέγχους διαθέτουν γνώσεις και ικανότητες συγκεκριμένου επιπέδου και ότι λαμβάνουν τακτική εκπαίδευση, η οδηγία προβλέπει μια σειρά από μέτρα. Στο παράρτημα IV, η οδηγία καθορίζει εναρμονισμένες ελάχιστες ικανότητες και πείρα, που αποτελούν προϋπόθεση για την εξουσιοδότηση ενός ελεγκτή. Επιπροσθέτως, το παράρτημα IV καθορίζει επίσης το ελάχιστο περιεχόμενο της αρχικής εκπαίδευσης και της επανεκπαίδευσης που θα πρέπει να παρακολουθούν οι ελεγκτές. Μόνον οι ελεγκτές τους οποίους απασχολούν οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου κατά την 20ή Μαΐου 2018 απαλλάσσονται των νέων απαιτήσεων.

Οι ελεγκτές που ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης πρέπει να λάβουν πιστοποιητικό από τις αρμόδιες αρχές ή εγκεκριμένα κέντρα κατάρτισης. Το παράρτημα IV καθορίζει επίσης το ελάχιστο περιεχόμενο του πιστοποιητικού που πρέπει να εκδοθεί.

2.8 Το ηλεκτρονικό βάθρο πληροφοριών για τα οχήματα

Η οδηγία προβλέπει ότι η Επιτροπή θα εκπονήσει μελέτη σκοπιμότητας για τη δημιουργία ενός ηλεκτρονικού βάθρου πληροφοριών για τα οχήματα. Οι απαιτήσεις που έπρεπε να ληφθούν υπόψη κατά τη διεξαγωγή της μελέτης ήταν

- η εξέταση υφιστάμενων και ήδη εφαρμοσμένων διεθνών πρακτικών για την ανταλλαγή δεδομένων·
- η εξέταση του πλέον κατάλληλου τρόπου για να συνδεθούν τα υφιστάμενα εθνικά συστήματα, με σκοπό τη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων, σχετιζόμενων με τον τεχνικό έλεγχο και τις ενδείξεις του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, μεταξύ των αρχών των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο, την ταξινόμηση και την έγκριση οχημάτων, και των κέντρων τεχνικού ελέγχου, των κατασκευαστών εξοπλισμού ελέγχου και των κατασκευαστών οχημάτων.

Επιπλέον, βάσει της οδηγίας απαιτείται από την Επιτροπή η διεξαγωγή μελέτης σκοπιμότητας σχετικά με

- τον τρόπο αποθήκευσης και συλλογής διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τα σημαντικότερα για την ασφάλεια κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που έχουν εμπλακεί σε σοβαρά ατυχήματα,
- τον τρόπο διάθεσης πληροφοριών σχετικά με το ιστορικό των ατυχημάτων και τους μετρητές διανυθέντων χιλιομέτρων, σε ανωνυμοποιημένη μορφή, σε ελεγκτές, κατόχους πιστοποιητικών ταξινόμησης και ερευνητές ατυχημάτων.

3. ΜΕΤΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥΣ

3.1 Μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που κοινοποιήθηκαν από τα κράτη μέλη

Τα κράτη μέλη όφειλαν να εγκρίνουν και να δημοσιεύσουν τα εθνικά μέτρα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με την οδηγία έως τις 20 Μαΐου 2017, και στη συνέχεια να τα κοινοποιήσουν στην Επιτροπή. Τα μέτρα εφαρμόζονται από τις 20 Μαΐου 2018.

Έως τις 20 Μαΐου 2017, μόνον 6 από τα 28 κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι είχε ολοκληρωθεί η μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Σύμφωνα με τους διαδικαστικούς κανόνες, η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει, καλώντας τα υπόλοιπα 22 κράτη μέλη να εγκρίνουν τα απαιτούμενα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Η κίνηση των διαδικασιών επί παραβάσει αποτέλεσε τη βάση εντατικών ανταλλαγών με τα κράτη μέλη και, στις περισσότερες περιπτώσεις, οδήγησε στην κοινοποίηση των απαιτούμενων μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Δύο κράτη μέλη, οι Κάτω Χώρες και η Πολωνία, δήλωσαν ότι η μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο έγινε μόνον εν μέρει. Βρίσκονται σε εξέλιξη οι αναγκαίες ενέργειες για να υποχρεωθούν τα εν λόγω κράτη μέλη να συμμορφωθούν με την υποχρέωσή τους να διασφαλίσουν τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

3.2 Προκαταρκτικά πορίσματα

Προκειμένου να προβεί σε προκαταρκτική αξιολόγηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο ως προς τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις της οδηγίας, η Επιτροπή έχει συνάψει σύμβαση με εξωτερικό ανάδοχο. Τα πορίσματα του αναδόχου αναλύονται περαιτέρω από την Επιτροπή, ενώ το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί τους επόμενους μήνες.

3.2.1 Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και αρμοδιότητες

Σύμφωνα με την προκαταρκτική ανάλυση των εθνικών μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, η συμπερίληψη των ελκυστήρων μεγάλης ταχύτητας και των δικύκλων και τρκύκλων οχημάτων ήταν δύσκολη για ορισμένα κράτη μέλη, ενώ εντοπίστηκαν μόνο ζητήματα ελάσσονος σημασίας σε σχέση με τις κατηγορίες οχημάτων που ήταν ήδη μέρος του καθεστώτος ελέγχου.

Φαίνεται ότι τα γεωργικά οχήματα γενικότερα δεν είναι ταξινομημένα σε ορισμένα κράτη μέλη[10], γεγονός που καθιστούσε δύσκολη την καθιέρωση περιοδικών ελέγχων για τα εν λόγω οχήματα.

Μόνο δύο κράτη μέλη, η Ιρλανδία και οι Κάτω Χώρες, έχουν κοινοποιήσει εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας και, κατά συνέπεια, εξαιρούν τους ελέγχους των δικύκλων και τρικύκλων οχημάτων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος αυτών των οχημάτων θα πραγματοποιείται όχι πριν από την 1η Ιανουαρίου 2022, πολλά κράτη μέλη καθυστέρησαν με την έγκριση και την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, σημειώνοντας ότι η πραγματική ημερομηνία εφαρμογής θα επέτρεπε επιπλέον χρόνο για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

Άλλες κατηγορίες εξαίρεσης από την οδηγία, τις οποίες χρησιμοποίησαν τα περισσότερα κράτη μέλη (18), αφορούν

- οχήματα τα οποία ουδέποτε ή σπανίως χρησιμοποιούνται στο δημόσιο οδικό δίκτυο, όπως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος ή οχήματα αγώνων·
- οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται από τις ένοπλες δυνάμεις, τις πυροσβεστικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες πολιτικής προστασίας και τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και διάσωσης.

Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη επωφελήθηκαν από την ευκαιρία για να εξαιρέσουν τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για αγροτικούς, ανθοκομικούς, δασοκομικούς, κτηνοτροφικούς ή αλιευτικούς σκοπούς και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε μικρά νησιά ή αραιοκατοικημένες περιοχές.

[10] Σημείωση: Ελλείψει ευρωπαϊκής νομοθεσίας, αποτελεί εθνική αρμοδιότητα η απόφαση για το ποια οχήματα ταξινομούνται και, κατά συνέπεια, η έκδοση εγγράφου κυκλοφορίας του οχήματος και πινακίδων.

Η πλειονότητα των κρατών μελών (18) εισήγαγε πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων στο καθεστώς περιοδικού τεχνικού ελέγχου, κυρίως κατηγορίες μικρότερων ρυμουλκουμένων (O1, O2), περαιτέρω κατηγορίες δικύκλων και τρικύκλων οχημάτων και γεωργικών οχημάτων.

3.2.2 Συχνότητα των ελέγχων. Αντικείμενο και μέθοδοι τεχνικού ελέγχου

Φαίνεται ότι τα περισσότερα κράτη μέλη διατήρησαν τη συχνότητα των ελέγχων που έχουν ήδη καθιερώσει σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/ΕΚ, γεγονός που σημαίνει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη προβλέπουν μικρότερες συχνότητες από αυτές που καθορίζει η οδηγία ως ελάχιστες απαιτήσεις, κυρίως για επιβατικά αυτοκίνητα, όπως η Αυστρία (3-2-1), η Κροατία (1-1-1) ή η Γερμανία (3-2-2).

Η προκαταρκτική ανάλυση έδειξε ότι τα κράτη μέλη δεν είχαν προβλήματα με την εισαγωγή της συχνότητας ελέγχων για τη νέα κατηγορία ελκυστήρων μεγάλης ταχύτητας (4-2-2).

Όπως προαναφέρθηκε, η οδηγία απαιτούσε από τα κράτη μέλη να καθορίσουν τη συχνότητα των ελέγχων, τα σημεία ελέγχου, τις μεθόδους και τα αίτια αστοχίας όσον αφορά τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα, παρέχοντας έτσι μεγάλη ευελιξία στα κράτη μέλη. Ορισμένα παραδείγματα είναι ότι η Γερμανία εισήγαγε συχνότητα ελέγχων 2-2-2, η Ισπανία 4-2-2 και η Κροατία 2-1-1.

Βάσει της προκαταρκτικής αξιολόγησης, φαίνεται ότι ορισμένα κράτη μέλη επέλεξαν τη μεταφορά του παραρτήματος Ι της οδηγίας κατά γράμμα σε σχέση με τα σημεία ελέγχου, το περιεχόμενο, τις μεθόδους, τα αίτια αστοχίας και την ταξινόμησή τους. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη μετέφεραν τα μέτρα του παραρτήματος Ι σε διάφορες εθνικές πράξεις, καθιστώντας πιο δύσκολη την αναγνώριση και την αξιολόγηση των μέτρων μεταφοράς αυτού του εξαιρετικά τεχνικού παραρτήματος στο εθνικό δίκαιο.

Τα προαιρετικά μέτρα που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να απαιτούν την υποβολή του οχήματος σε έλεγχο πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία για τον επόμενο περιοδικό έλεγχο (βλ. σημείο 2.2 ανωτέρω), δεν θεσπίστηκαν στο σύνολό τους. Φαίνεται ότι οι δύο περιπτώσεις που καθιερώθηκαν στα περισσότερα κράτη μέλη είναι:

- η περίπτωση που το όχημα ενεπλάκη σε ατύχημα που επηρεάζει τα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας του οχήματος, όπως τροχοί, ανάρτηση, ζώνες παραμόρφωσης, συστήματα αερόσακων, σύστημα διεύθυνσης ή πέδησης (περίπου 19 κράτη μέλη), και
- η περίπτωση που τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί (περίπου 12 κράτη μέλη).

Φαίνεται ότι περίπου 10 κράτη μέλη εισήγαγαν ελέγχους για κάθε άλλη περίπτωση όπου τίθεται σε σοβαρό κίνδυνο η οδική ασφάλεια. Ωστόσο, φαίνεται ότι μόνο τρία κράτη μέλη σκοπεύουν να απαιτήσουν την υποβολή του οχήματος σε περιοδικό έλεγχο σε περίπτωση αλλαγής του κατόχου του πιστοποιητικού ταξινόμησης του οχήματος και μόνον ένα επιθυμεί να υποβάλει τα οχήματα που έχουν διανύσει περισσότερα χιλιόμετρα (160 000 χιλιόμετρα) σε συχνότερους ελέγχους.

3.2.3 Αξιολόγηση αστοχιών

Λόγω ενδεχομένως της σύστασης του 2010, η προκαταρκτική αξιολόγηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο δεν εντόπισε πιθανά σημαντικά ζητήματα μη συμμόρφωσης

σχετικά με τις υποχρεωτικές πλέον κατηγορίες ελαττωμάτων (ελάσσονα, μείζονα και επικίνδυνα).

Πιθανά ζητήματα για τα οποία ενδέχεται να απαιτηθούν διευκρινίσεις σε προσεχείς ανταλλαγές με τα κράτη μέλη αφορούν την περίπτωση όπου, κατά τη διάρκεια ενός τεχνικού ελέγχου, εντοπίζονται περισσότερα από ένα ελαττώματα, που εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες σοβαρότητας, και το όχημα πρέπει να κατατάσσεται με βάση την αστοχία στη σοβαρότερη κατηγορία.

3.2.4 Παρακολούθηση των αστοχιών

Η προκαταρκτική αξιολόγηση των εθνικών μέτρων δεν εγείρει ιδιαίτερους προβληματισμούς σε σχέση με τα μέτρα παρακολούθησης των ελαττωμάτων που εντοπίστηκαν κατά την επιθεώρηση.

3.2.5 Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου. Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

Προέκυψε μια σειρά από προβλήματα σε σχέση με τις απαιτήσεις της οδηγίας:

- Αρκετά κράτη μέλη δεν κοινοποίησαν εγκαίρως την περιγραφή του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, παρά τις διάφορες υπενθυμίσεις και αιτήματα που απέστειλε η Επιτροπή.
- Σε πολλές περιπτώσεις, διέφυγε της προσοχής των κρατών μελών ότι η οδηγία καθιέρωσε την υποχρεωτική χρήση των εναρμονισμένων σε επίπεδο Ένωσης κωδικών, η οποία προϋποθέτει αλλαγές της εθνικής νομοθεσίας, με αποτέλεσμα να προκληθούν περαιτέρω καθυστερήσεις.
- Η χρήση εναρμονισμένων σε επίπεδο Ένωσης κωδικών αποδείχτηκε παραπλανητική για πολλά κράτη μέλη, τα οποία, αντί να χρησιμοποιήσουν τους κωδικούς του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας, καθιέρωσαν άλλους κωδικούς. Στις ανταλλαγές μεταξύ της Επιτροπής και των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, αυτά τα λάθη αποσαφηνίστηκαν. Η διόρθωση αυτών των λαθών προϋπέθετε τροποποίηση της εθνικής νομοθεσίας, με αποτέλεσμα να προκληθούν περαιτέρω καθυστερήσεις.

Το 2016, έχοντας επίγνωση της υποχρέωσης που σχετίζεται με τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που προβλεπόταν για το 2018, η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη της επιτροπής σχετικά με ένα πιθανό μελλοντικό εργαλείο της Επιτροπής που θα εμφανίζει τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου, τα αποδεικτικά τεχνικού ελέγχου και τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων. Με βάση την υποστήριξη της επιτροπής, η Επιτροπή ξεκίνησε τη διαδικασία και δημιούργησε το νέο εργαλείο όπου μπορεί να ελέγχεται το υπόδειγμα της άδειας κυκλοφορίας οχήματος[11] και του εγγράφου τεχνικού ελέγχου[12].

Τα κράτη μέλη κοινοποίησαν τους εθνικούς τους συνδέσμους έως τις 20 Μαΐου 2015, και έκτοτε στέλνουν τακτικές επικαιροποιήσεις, όπως προβλέπεται στην οδηγία.

Όσον αφορά τα μέτρα που σχετίζονται με την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου, η προκαταρκτική ανάλυση διαπίστωσε ότι στα περισσότερα κράτη μέλη η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο ήταν ικανοποιητική και ότι μόνο σε λίγες περιπτώσεις θα απαιτηθούν περαιτέρω διευκρινίσεις. Τα περισσότερα κράτη μέλη χρησιμοποίησαν το

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en

προαιρετικό μέτρο για να επαληθεύσουν, σε περίπτωση αμφιβολίας, την ισχύ του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

Σύμφωνα με την προκαταρκτική ανάλυση, φαίνεται ότι στα περισσότερα κράτη μέλη υπάρχει η αναγκαία ηλεκτρονική επικοινωνία μεταξύ των κέντρων τεχνικού ελέγχου και των αρμόδιων αρχών. Ωστόσο, για τη διευκρίνιση του κατά πόσον η ηλεκτρονική επικοινωνία διασφαλίζεται επίσης μεταξύ των αρχών τεχνικού ελέγχου και των αρχών ταξινόμησης, θα απαιτηθεί περαιτέρω αξιολόγηση και πιθανές ανταλλαγές με τα κράτη μέλη.

3.2.6 Παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων[13]

Από την προκαταρκτική ανάλυση προκύπτει ότι τα μέτρα βάσει των οποίων απαιτείται από τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι τα δεδομένα του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων που καταγράφηκαν στον προηγούμενο τεχνικό έλεγχο διατίθενται ηλεκτρονικά κατά τον επόμενο έλεγχο, το ταχύτερο δυνατόν, έχουν μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο χωρίς σημαντικά προβλήματα.

Ωστόσο, όσον αφορά την υποχρέωση επιβολής αποτελεσματικών, αναλογικών, αποτρεπτικών κυρώσεων που δεν εισάγουν διακρίσεις, για την περίπτωση όπου διαπιστώνεται παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων, φαίνεται ότι τα εθνικά μέτρα είναι, σε πολλές περιπτώσεις, μάλλον γενικά και δεν στοχεύουν συγκεκριμένα στην παραποίηση του μετρητή διανυθέντων χιλιομέτρων. Στόχος της βαθύτερης ανάλυσης των εθνικών μέτρων και των μελλοντικών ανταλλαγών με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα είναι η διευκρίνιση των συγκεκριμένων σημείων.

3.2.7 Κέντρα τεχνικού ελέγχου, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός τεχνικού ελέγχου, εποπτεία των κέντρων τεχνικού ελέγχου, ελεγκτές

Σύμφωνα με την προκαταρκτική αξιολόγηση, φαίνεται ότι δεν υπάρχουν κενά ως προς τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο όσον αφορά την απαίτηση αδειοδότησης των κέντρων ελέγχου και τη γενική απαίτηση διασφάλισης της εποπτείας των κέντρων ελέγχου. Επίσης, τα γενικά μέτρα, βάσει των οποίων απαιτείται από τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι ελεγκτές ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης, φαίνεται ότι έχουν μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο χωρίς ουσιαστικά προβλήματα.

Παρά ταύτα, φαίνεται ότι η Επιτροπή θα πρέπει να ξεκινήσει ανταλλαγές με διάφορα κράτη μέλη για να αποσαφηνίσει τα εθνικά μέτρα που στοχεύουν στη μεταφορά του παραρτήματος III σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου, του παραρτήματος IV σχετικά με τις ικανότητες, την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ελεγκτών και του παραρτήματος V σχετικά με τα λεπτομερή καθήκοντα του εποπτικού φορέα.

2. ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΒΑΘΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ[14]

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας, η Επιτροπή ανέθεσε στη Unisys τη διεξαγωγή της μελέτης σκοπιμότητας κατά τη διάρκεια του 2014. Η τελική έκθεση δημοσιεύτηκε τον Απρίλιο του 2015.

[13] Με τη γενναιόδωρη υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή εργάζεται από κοινού με κράτη μέλη, σε εθελοντική βάση, σε ένα πιλοτικό έργο σχετικά με την ανταλλαγή δεδομένων μετρητών διανυθέντων χιλιομέτρων. Το πιλοτικό έργο θα ολοκληρωθεί στα τέλη του 2020.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274.

Από τη μελέτη προέκυψαν τρία πεδία επιχειρηματικής σκοπιμότητας ή ροές τεχνικών δεδομένων:

1. Κράτη μέλη -> Επιτροπή: για την υποβολή εξαμηνιαίων εθνικών στατιστικών στοιχείων οδικού ελέγχου από τα κράτη μέλη
2. Κέντρα τεχνικού ελέγχου/κράτη μέλη, κατασκευαστές εξοπλισμού ελέγχου <-> κατασκευαστές οχημάτων: για την παροχή συγκεκριμένων τεχνικών πληροφοριών οχήματος, απαραίτητων για τη διεξαγωγή περιοδικών τεχνικών ελέγχων
3. Κράτος μέλος -> Κράτος μέλος: για τη διαδικασία κοινοποίησης μετά από τεχνικό οδικό έλεγχο, για τη διαδικασία ταξινόμησης και για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο

Η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η αξιοποίηση των υφιστάμενων συστημάτων και λαμβανομένης υπόψη της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας, θα ήταν πιο επωφελές αν για κάθε σκοπό χρησιμοποιηθεί ένα χωριστό σύστημα ,αντί να αναπτυχθεί ένα γενικό σύστημα. Επίσης, ανεξάρτητα από τη ροή δεδομένων πληροφοριών για τα οχήματα, η κοινή μορφή και δομή των δεδομένων αποτελεί προαπαιτούμενο για την υλοποίηση του βάθρου πληροφοριών για τα οχήματα (VIP). Αυτό θα ωφελήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, διευκολύνοντας τις ανταλλαγές δεδομένων και αυξάνοντας την ποιότητα των δεδομένων σε όλα τα επίπεδα του κύκλου ζωής του οχήματος.

Επομένως, εάν μπορούν να διασφαλιστούν ορισμένοι όροι για την προστασία των δεδομένων, τη διοικητική συνεργασία, τους νομικούς φραγμούς και τους όρους διακυβέρνησης, η υλοποίηση του βάθρου πληροφοριών για τα οχήματα μπορεί να είναι εφικτή με την επέκταση των υφιστάμενων συστημάτων. Εάν δεν καταστεί δυνατή η εκπλήρωση των όρων αυτών, στη μελέτη διαπιστώθηκε ότι η εφαρμογή ενός νέου συστήματος θα ήταν μεν δυνατή, αλλά θα απαιτούσε επιπλέον κόστος και χρόνο.

5. ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο, που θεσπίστηκε το 2014, εισήγαγε μια σειρά από καινοτομίες στον τομέα των περιοδικών τεχνικών ελέγχων, τον τεχνικό οδικό έλεγχο των επαγγελματικών οχημάτων και των εγγράφων κυκλοφορίας οχημάτων, ενώ ταυτόχρονα διατήρησε τις περισσότερες υπάρχουσες και λειτουργικές απαιτήσεις.

Με την εξαίρεση δύο κρατών μελών, τα υπόλοιπα ολοκλήρωσαν επιτυχώς τη μεταφορά των μέτρων της οδηγίας στην εθνική τους νομοθεσία. Όσον αφορά τη συμμόρφωση των εθνικών μέτρων με εκείνα της οδηγίας, η προκαταρκτική αξιολόγηση δείχνει ότι η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο φαίνεται να είναι γενικά ικανοποιητική στα περισσότερα κράτη μέλη, ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο να ξεκινήσει ανταλλαγές με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προκειμένου να διευκρινίσει πιθανά ζητήματα μη συμμόρφωσης.

Όσον αφορά τα αποτελέσματα της οδηγίας στις διάφορες πτυχές των περιοδικών τεχνικών ελέγχων, έγκυρα συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν μόνο βάσει των δεδομένων που θα προκύψουν μετά από συνεχή περίοδο εφαρμογής τριών ετών. Πάντως, η Επιτροπή θα παρακολουθεί την κατάσταση εκ του σύνεγγυς και θα επανέλθει με εκ των υστέρων αξιολόγηση σε εύθετο χρόνο.