ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/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 7
4. Σύνοψη – Συμπεράσματα 9

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1.Ιστορικό

Η επιθεώρηση των οχημάτων είναι θεμελιώδης για την οδική ασφάλεια. Οι κανόνες της ΕΕ που καθορίζουν ελάχιστα πρότυπα για τους ελέγχους οχημάτων χρονολογούνται από το 1977, με ελάσσονες μόνο επικαιροποιήσεις. Ωστόσο, έκτοτε, τα οχήματα, η συμπεριφορά των οδηγών και η τεχνολογία έχουν εξελιχθεί πολύ. Η πρώτη ουσιαστική αλλαγή στο πλαίσιο των τεχνικών ελέγχων εισήχθη με την έκδοση της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο[1] το 2014. Η εν λόγω δέσμη περιλάμβανε τρία μέρη, τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις επαγγελματικών οχημάτων και τα έγγραφα ταξινόμησης των οχημάτων.

Η πρόταση της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο που υποβλήθηκε το 2012 προέκυψε από τις πολιτικές κατευθύνσεις της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια του 2010[2]. Στο σημείο *«στόχος αριθ. 4: Ασφαλέστερα οχήματα»* των πολιτικών κατευθύνσεων, η Επιτροπή καθορίζει τη δράση στο πλαίσιο της οποίας *«θα υποβάλει προτάσεις για την προοδευτική εναρμόνιση και ενίσχυση των τεχνικών ελέγχων και των οδικών τεχνικών ελέγχων».*

Η οδηγία 2014/47/ΕΕ[3] σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως (στο εξής: οδηγία) εφαρμόζεται από τις 20 Μαΐου 2018 και εισήγαγε σημαντικές καινοτομίες σε σύγκριση με την οδηγία 2000/30/ΕΚ[4].

Οι καινοτομίες περιλαμβάνουν:

- Βελτίωση της ποιότητας των ελέγχων οχημάτων με τον καθορισμό κοινών ελάχιστων προτύπων για τον εξοπλισμό, την κατάρτιση των επιθεωρητών που διενεργούν διεξοδικότερες επιθεωρήσεις, την αξιολόγηση και την επακολούθηση σε περίπτωση αστοχιών.
- Επέκταση του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας για επιχειρήσεις οδικών μεταφορών, το οποίο θεσπίστηκε με την οδηγία 2006/22[5], με την προσθήκη πληροφοριών που βασίζονται στην τεχνική οδική επιθεώρηση.
- Χρήση προσέγγισης δύο σταδίων για τις οδικές επιθεωρήσεις με την καθιέρωση αρχικής και διεξοδικότερης επιθεώρησης.
- Πρώτα μέτρα για τον έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_el.

[2] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το 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 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ, *ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134.*

[4] 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, *ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1.*

[5] Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου, *ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35-44.*

- Υποχρεωτικοί έλεγχοι σε επίπεδο ΕΕ ελκυστήρων υψηλής ταχύτητας που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικές οδικές μεταφορές.

1.2. Σκοπός και πεδίο εφαρμογής της παρούσας έκθεσης

Δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 1 της οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να καταρτίσει έκθεση έως τις 20 Μαΐου 2020. Η Επιτροπή αναγνωρίζει πλήρως και εκφράζει τη λύπη της για την καθυστερημένη υποβολή της έκθεσης που θα έπρεπε να είχε καταρτιστεί έως τις 20 Μαΐου 2020. Μια άλλη έκθεση πρέπει να υποβληθεί το αργότερο στις 20 Μαΐου 2022 σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 2.

Η έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 24 παράγραφος 1 θα πρέπει

- να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της οδηγίας·
- να αναλύει, ειδικότερα, τα αποτελέσματα σε σχέση με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας·
- να αξιολογεί το κόστος και τα οφέλη από την ενδεχόμενη συμπερίληψη των ελαφρών οχημάτων (N1) και των ρυμουλκουμένων (O2) στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Η έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 θα πρέπει

- να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της οδηγίας, ιδιαίτερα
    - όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την εναρμόνιση των συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας κυρίως στον ορισμό ενός αμοιβαία συγκρίσιμου προφίλ κινδύνου των διαφόρων επιχειρήσεων·
- να συνοδεύεται από λεπτομερή εκτίμηση αντικτύπου όπου αναλύονται το κόστος και τα οφέλη σε ολόκληρη την Ένωση, η οποία τίθεται στη διάθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την υποβολή οποιασδήποτε νομοθετικής πρότασης, αν είναι σκόπιμο, για την ενσωμάτωση νέων κατηγοριών στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η οδηγία εφαρμόζεται από τις 20 Μαΐου 2018. Προκειμένου να παραχθούν δεδομένα για την εξαγωγή ουσιαστικών συμπερασμάτων, ιδίως για τον αντίκτυπό της όσον αφορά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, απαιτείται κατά μέσο όρο ένα χρονικό διάστημα τριών ετών αδιάλειπτης εφαρμογής. 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.

Όσον αφορά την ανάλυση κόστους και οφέλους από την ενδεχόμενη συμπερίληψη ελαφρών οχημάτων και ελαφρών ρυμουλκουμένων, η Επιτροπή θα πραγματοποιήσει την απαραίτητη ανάλυση στο πλαίσιο εκτίμησης αντικτύπου πριν από ενδεχόμενη μελλοντική πρόταση της Επιτροπής.

Όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την εναρμόνιση των συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η οδηγία συμπληρώνει το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας μόνο με την προσθήκη ορισμένων σχετικών πληροφοριών που αφορούν την τεχνική οδική επιθεώρηση. Ωστόσο, η υποχρέωση δημιουργίας συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας [συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας] ορίζεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ[6]. Επιπλέον, η οδηγία 2006/22/ΕΚ δεν έχει εναρμονίσει τα συστήματα

[6] «1. *Τα κράτη μέλη εισάγουν σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας για τις επιχειρήσεις ανάλογα με τον σχετικό αριθμό και τη σοβαρότητα των παραβάσεων των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ή (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, τις οποίες διαπράττει μια συγκεκριμένη επιχείρηση.»*

διαβάθμισης της επικινδυνότητας· ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη ήταν ελεύθερα να καθορίζουν τις λεπτομέρειες των οικείων συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας. Παρόλο που το παράρτημα Ι της οδηγίας καθορίζει τα κριτήρια για τον προσδιορισμό του προφίλ κινδύνου μιας επιχείρησης, το πεδίο εφαρμογής τους περιορίζεται στις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις και, επίσης, τα κριτήρια αυτά είναι μόνο προαιρετικού χαρακτήρα. Συνεπώς, η ανάλυση της αποτελεσματικότητας και της εναρμόνισης των συστημάτων διαβάθμισης της επικινδυνότητας στο πλαίσιο της οδηγίας 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να διενεργηθεί αφού θεσπιστούν τα αντίστοιχα μέτρα.

Εν προκειμένω, σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι η παροχή επισκόπησης των δράσεων εφαρμογής των κρατών μελών με βάση τα προκαταρκτικά πορίσματα από τον έλεγχο της μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

2. Η ΟΔΗΓΙΑ

2.1 Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

Η οδηγία διατήρησε τους υποχρεωτικούς ελέγχους για όλα τα οχήματα που έχουν ήδη υποβληθεί σε τακτικούς ελέγχους σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/ΕΚ, ήτοι για τα βαρέα φορτηγά οχήματα (N2, N3), τα λεωφορεία (M2, M3) και τα βαρέα ρυμουλκούμενα (O3 και O4).

Ωστόσο, καινοτομία της οδηγίας είναι η καθιέρωση των ελέγχων ελκυστήρων, σχεδιασμένων για μέγιστη ταχύτητα άνω των 40 km/h, η χρήση των οποίων πραγματοποιείται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

Η οδηγία υπογραμμίζει ότι τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις σε οχήματα που δεν καλύπτονται από την οδηγία, όπως σε ελαφρά οχήματα (N1), ή να διεξάγουν επιθεωρήσεις σε σημεία εκτός του δημόσιου οδικού δικτύου.

2.2 Σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας· επιλογή οχημάτων για αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση

Καινοτομία της οδηγίας αποτελεί η επέκταση του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας που θεσπίστηκε με την οδηγία 2006/22/ΕΚ. Τα κράτη μέλη είναι πλέον υποχρεωμένα να προσθέτουν στα οικεία συστήματα διαβάθμισης της επικινδυνότητας τις πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών που διαπιστώνονται κατά την τεχνική οδική επιθεώρηση βαρέων φορτηγών οχημάτων, λεωφορείων και βαρέων ρυμουλκουμένων, αλλά όχι ελκυστήρων υψηλής ταχύτητας.

Η οδηγία καθορίζει κριτήρια, όπως ο αριθμός και η σοβαρότητα των αστοχιών, στο παράρτημα Ι για τον προσδιορισμό του προφίλ κινδύνου μιας επιχείρησης, η χρήση όμως των κριτηρίων είναι μόνο προαιρετική και τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το δικό τους σύστημα.

Εκτός από τις πληροφορίες που συλλέγονται κατά τις οδικές επιθεωρήσεις που διενεργούνται σε εγχώρια οχήματα, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να προσθέτουν στο οικείο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας τις πληροφορίες που λαμβάνουν από άλλα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη μπορούν να δίνουν τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να υποβάλλουν τα οχήματά τους σε πρόσθετους εθελοντικούς τεχνικούς ελέγχους και οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω επιθεωρήσεις μπορεί να λαμβάνονται υπόψη για τη βελτίωση του προφίλ κινδύνου μιας επιχείρησης.

Τα επιθεωρούμενα οχήματα μπορεί να επιλέγονται είτε με βάση το προφίλ υψηλού κινδύνου της επιχείρησης εκμετάλλευσης είτε τυχαία, εάν υπάρχει υπόνοια ότι το όχημα συνιστά κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή για το περιβάλλον.

2.3 Σύστημα οδικών επιθεωρήσεων· περιεχόμενο και μέθοδοι των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων

Η εισαγωγή προσέγγισης δύο σταδίων για την τεχνική οδική επιθεώρηση αποτελεί μία από τις σημαντικότερες καινοτομίες της οδηγίας.

Σε κάθε όχημα που επιλέγεται για τεχνική οδική επιθεώρηση, ο επιθεωρητής πρέπει να διενεργήσει τουλάχιστον την αρχική επιθεώρηση. Η αρχική επιθεώρηση περιλαμβάνει τόσο υποχρεωτικά όσο και προαιρετικά στοιχεία. Στην εκάστοτε περίπτωση ο επιθεωρητής πρέπει να ελέγξει το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την τελευταία έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης, εφόσον υπάρχουν, και να εκτελέσει οπτική αξιολόγηση της τεχνικής κατάστασης του οχήματος. Επιπροσθέτως, ο επιθεωρητής πρέπει επίσης να εξακριβώσει αν έχουν διορθωθεί τυχόν αστοχίες που είχαν επισημανθεί στην τελευταία έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Προαιρετικά στοιχεία αποτελούν η οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του οχήματος και τεχνικές επαληθεύσεις με οποιαδήποτε μέθοδο κρίνεται κατάλληλη. Σκοπός των εν λόγω τεχνικών επαληθεύσεων είναι να τεκμηριωθεί απόφαση για υποβολή του οχήματος σε διεξοδικότερη επιθεώρηση ή για να ζητηθεί η διόρθωση μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών που εντοπίστηκαν πριν επιτραπεί η περαιτέρω κυκλοφορία του οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο.

Με βάση την έκβαση της αρχικής επιθεώρησης, ο επιθεωρητής αποφασίζει αν είναι απαραίτητη η υποβολή του οχήματος σε διεξοδικότερη επιθεώρηση.

Ενώ για την αρχική επιθεώρηση η οδηγία χρησιμεύει περισσότερο ως πλαίσιο και παρέχει μεγάλη ευελιξία στα κράτη μέλη, οι διεξοδικότερες επιθεωρήσεις πρέπει να διενεργούνται τηρώντας αυστηρούς κανόνες που ορίζονται στην οδηγία.

Όπως και η οδηγία 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, η οδηγία καθορίζει στο παράρτημα ΙΙ τα σημεία, τις μεθόδους, τους λόγους των αστοχιών και την ταξινόμηση των ελαττωμάτων που εφαρμόζονται ως εναρμονισμένα ελάχιστα κριτήρια κατά την τεχνική οδική επιθεώρηση. Ωστόσο, ενώ κατά την περιοδική τεχνική επιθεώρηση ο επιθεωρητής πρέπει να ελέγχει κάθε σημείο και να καλύπτει ολόκληρο το παράρτημα, κατά τη διάρκεια της τεχνικής οδικής επιθεώρησης πρέπει να καλύπτονται μόνο τα σημεία που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας, τα οποία θεωρούνται αναγκαία και συναφή. Πρέπει όμως να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια του συστήματος πέδησης, των ελαστικών, των τροχών, του αμαξώματος και του επιπέδου όχλησης.

Στην τεχνική οδική επιθεώρηση τίθεται ο εξής περιορισμός: εάν σύμφωνα με το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης έχει πραγματοποιηθεί επιθεώρηση ενός από τα σημεία που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ εντός του τελευταίου τριμήνου, ο επιθεωρητής μπορεί να ελέγξει το σημείο αυτό μόνον αν αυτό δικαιολογείται λόγω έκδηλης αστοχίας.

Μετά από διεξοδικότερη επιθεώρηση, ο επιθεωρητής πρέπει να εκδώσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IV και να παραδώσει αντίγραφο της έκθεσης στον οδηγό.

2.4 Αρμοδιότητες· επιθεωρητές· εγκαταστάσεις επιθεώρησης· ποινές

Η οδηγία καθορίζει τις ακόλουθες σαφείς απαιτήσεις, των οποίων την τήρηση τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν:

- το πιστοποιητικό του τελευταίου τεχνικού ελέγχου και η έκθεση της τελευταίας τεχνικής οδικής επιθεώρησης πρέπει να διατηρούνται μέσα στο όχημα, στην αυθεντική εκτύπωση ή σε θεωρημένο αντίγραφό της. Μπορούν επίσης να γίνουν δεκτές ηλεκτρονικές αποδείξεις·
- οι επιχειρήσεις και οι οδηγοί του επιθεωρούμενου οχήματος συνεργάζονται με τους επιθεωρητές και παρέχουν πρόσβαση στο όχημα, στα μέρη του και σε όλα τα σχετικά έγγραφα·
- προσδιορίζονται οι ευθύνες των επιχειρήσεων όσον αφορά τη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και καλή τεχνική κατάσταση, με την επιφύλαξη των ευθυνών των οδηγών των εν λόγω οχημάτων·
- οι επιθεωρητές αποφεύγουν κάθε διακριτική μεταχείριση λόγω της ιθαγένειας του οδηγού ή λόγω της χώρας στην οποία είναι ταξινομημένο το όχημα·
- οι επιθεωρητές δεν βρίσκονται σε σύγκρουση συμφερόντων που θα μπορούσε να επηρεάσει την αμεροληψία και την αντικειμενικότητα της απόφασής τους και
- η αμοιβή των επιθεωρητών δεν συνδέεται άμεσα με τα αποτελέσματα των αρχικών ή διεξοδικότερων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων.

Επιπλέον, η οδηγία προβλέπει ειδική απαίτηση σχετικά με τους επιθεωρητές που διενεργούν διεξοδικότερες επιθεωρήσεις. Οι εν λόγω επιθεωρητές πρέπει να συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και κατάρτισης που καθορίζονται για τους επιθεωρητές που διενεργούν περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις.

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται για τις διεξοδικότερες οδικές επιθεωρήσεις, μπορεί να είναι κινητή μονάδα επιθεώρησης ή καθορισμένη μονάδα οδικής επιθεώρησης ή κέντρο περιοδικού τεχνικού ελέγχου, όποιο βρίσκεται πλησιέστερα. Ο απαραίτητος εξοπλισμός για τη διενέργεια ορισμένων επιθεωρήσεων, όπως του συστήματος πέδησης ή της ανάρτησης, πρέπει να είναι διαθέσιμος τόσο στην κινητή μονάδα επιθεώρησης όσο και στην καθορισμένη εγκατάσταση οδικής επιθεώρησης. Εάν πρέπει να υποβληθεί σε επιθεώρηση ένα σημείο για το οποίο δεν είναι διαθέσιμος ο απαραίτητος εξοπλισμός, το όχημα πρέπει να κατευθυνθεί σε κέντρο ελέγχου όπου μπορεί να εκτελεστεί η επιθεώρηση.

2.5 Αξιολόγηση αστοχιών· επακολούθηση σε περίπτωση μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών· τέλη επιθεώρησης

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

Με βάση τη σύσταση, η οδηγία 2014/45/ΕΕ εισήγαγε την εκτίμηση των αστοχιών ως εναρμονισμένο μέτρο για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Η ίδια προσέγγιση χρησιμοποιήθηκε κατά την αναθεώρηση των μέτρων τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Η οδηγία εισήγαγε τρεις διαφορετικές κατηγορίες ελαττωμάτων. Ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, τα ελαττώματα μπορεί να είναι ελάσσονα, μείζονα ή επικίνδυνα. Όταν κατά την οδική επιθεώρηση διαπιστώνονται αρκετά ελαττώματα που εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες

[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).

σοβαρότητας, το όχημα πρέπει να κατατάσσεται με βάση τη σοβαρότερη αστοχία. Επιπλέον, εάν σε ένα όχημα διαπιστώνονται περισσότερα ελαττώματα στο ίδιο πεδίο ελέγχου (όπως σύστημα πέδησης ή διεύθυνσης), το όχημα μπορεί να κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στην επόμενη σοβαρότερη αστοχία, εφόσον το συνδυασμένο αποτέλεσμα των ελαττωμάτων συνεπάγεται υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

2.6 Ποσοστό ελεγχόμενων οχημάτων· έκθεση επιθεώρησης και βάσεις δεδομένων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων· κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

Καινοτομία αποτελεί πως η οδηγία όρισε ως γενικό στόχο ότι κάθε έτος ο συνολικός αριθμός αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων στην ΕΕ πρέπει να αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού ταξινομημένων βαρέων φορτηγών οχημάτων, λεωφορείων και βαρέων ρυμουλκουμένων.

Σε επίπεδο κράτους μέλους, αυτό σημαίνει ότι κάθε κράτος μέλος οφείλει να καταβάλλει προσπάθειες για τη διενέργεια ανάλογου αριθμού αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των εν λόγω οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην επικράτειά του.

Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να συλλέγουν ορισμένες πληροφορίες τόσο μετά τις αρχικές όσο και μετά τις διεξοδικότερες τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις. Οι πληροφορίες που συλλέγονται χρησιμεύουν ως βάση για τις εκθέσεις που οφείλουν να αποστέλλουν στην Επιτροπή ανά διετία.

Οι πρώτες εθνικές εκθέσεις θα καλύπτουν τα έτη 2019 και 2020 και θα πρέπει να σταλούν στην Επιτροπή έως τις 31 Μαρτίου 2021.

2.7 Ορισμός συνδέσμου· συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών· συντονισμένες οδικές επιθεωρήσεις

Η οδηγία απαιτούσε από τα κράτη μέλη να ορίσουν και να κοινοποιήσουν τον εθνικό τους σύνδεσμο στην Επιτροπή. Τα καθήκοντα αυτού του συνδέσμου είναι:

- να εξασφαλίζει τον συντονισμό με τους εθνικούς συνδέσμους των υπόλοιπων κρατών μελών σε θέματα που σχετίζονται με την οδηγία, ιδίως όταν κατά τη διάρκεια οδικής επιθεώρησης διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες σε όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος·
- να αποστέλλει στην Επιτροπή ανά διετία τα δεδομένα των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν.

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 έπρεπε να θεσπίσουν και να δημοσιεύσουν τα απαιτούμενα εθνικά μέτρα για τη συμμόρφωσή τους 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 μόνο 8 από τα 28 κράτη μέλη είχαν ενημερώσει την Επιτροπή ότι η μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο είχε ολοκληρωθεί. Σύμφωνα με τους διαδικαστικούς κανόνες, η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει προτρέποντας τα υπόλοιπα 20 κράτη μέλη να θεσπίσουν τα απαιτούμενα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Η έναρξη των διαδικασιών επί παραβάσει αποτέλεσε τη βάση εντατικών ανταλλαγών με τα κράτη μέλη και

στις περισσότερες περιπτώσεις οδήγησε στην κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που έλειπαν.

3.2 Προκαταρκτικά πορίσματα

Για την εξασφάλιση προκαταρκτικής αξιολόγησης των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις της οδηγίας, η Επιτροπή συνήψε σύμβαση με εξωτερικό ανάδοχο. Τα πορίσματα του αναδόχου αναλύονται διεξοδικότερα από την Επιτροπή, οι δε εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν τους επόμενους μήνες.

3.2.1 Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

Σύμφωνα με την προκαταρκτική ανάλυση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, η συμπερίληψη των ελκυστήρων υψηλής ταχύτητας αποτελούσε πρόβλημα για ορισμένα κράτη μέλη. Εντοπίστηκαν επίσης ορισμένα ζητήματα ελάσσονος σημασίας σε σχέση με τις κατηγορίες οχημάτων που έχουν ήδη ενταχθεί στο καθεστώς οδικής επιθεώρησης, τα οποία θα χρειαστούν περαιτέρω αποσαφήνιση.

3.2.2 Σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας· επιλογή οχημάτων για αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση

Η προκαταρκτική αξιολόγηση κατέδειξε πιθανά προβλήματα σε ορισμένα κράτη μέλη όσον αφορά την επέκταση του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας με την προσθήκη των πληροφοριών που προκύπτουν από τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις. Αυτό θα απαιτήσει περαιτέρω ανάλυση και ανταλλαγές με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Φαίνεται ότι η πλειονότητα των κρατών μελών έχει θεσπίσει τα προαιρετικά μέτρα της οδηγίας σχετικά με την επιλογή των οχημάτων και δεν διατυπώθηκαν ουσιαστικές ανησυχίες στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης.

3.2.3 Σύστημα οδικών επιθεωρήσεων· περιεχόμενο και μέθοδοι των τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων

Σύμφωνα με τα προκαταρκτικά πορίσματα, η εισαγωγή του χωριστού αρχικού και διεξοδικότερου σταδίου στην τεχνική οδική επιθεώρηση αποδείχθηκε δυσχερής. Φαίνεται ότι ο σαφής διαχωρισμός των δύο σταδίων δεν έχει εισαχθεί σε ορισμένα κράτη μέλη, γεγονός που μπορεί να εγείρει περαιτέρω ερωτήματα σχετικά με ζητήματα που συνδέονται άμεσα με τα διάφορα στάδια, όπως η συλλογή δεδομένων, η έκθεση της διεξοδικότερης τεχνικής οδικής επιθεώρησης ή η κατάρτιση των επιθεωρητών.

3.2.4 Αρμοδιότητες· επιθεωρητές· εγκαταστάσεις επιθεώρησης· ποινές

Στην προκαταρκτική ανάλυση δεν διατυπώθηκαν σοβαρές ανησυχίες, αλλά ορισμένα σημεία σχετικά με τις απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί για τους επιθεωρητές θα χρειαστούν περαιτέρω αξιολόγηση και ανταλλαγές με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

3.2.5 Αξιολόγηση αστοχιών· επακολούθηση σε περίπτωση μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών· τέλη επιθεώρησης

Τα γενικά συμπεράσματα της προκαταρκτικής αξιολόγησης ήταν θετικά, αλλά ορισμένα σημεία χρήζουν περαιτέρω αποσαφηνίσεων.

Φαίνεται ότι ορισμένα μόνο κράτη μέλη θέσπισαν τα προαιρετικά μέτρα βάσει των οποίων μπορούν να ζητούν την καταβολή τέλους που συνδέεται με τη διενέργεια της επιθεώρησης όταν διαπιστώνονται ελαττώματα κατά τη διάρκεια της διεξοδικότερης επιθεώρησης.

3.2.6 Ποσοστό ελεγχόμενων οχημάτων· έκθεση επιθεώρησης και βάσεις δεδομένων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων· κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

Όσον αφορά το κατώτατο όριο του 5 % και τον ανάλογο αριθμό επιθεωρήσεων σε επίπεδο κρατών μελών και την κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή ανά διετία, τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο ήταν σε ορισμένες περιπτώσεις δύσκολο να προσδιοριστούν, αλλά στην προκαταρκτική αξιολόγηση δεν εντοπίστηκαν σημαντικά ζητήματα.

Από την άλλη πλευρά, η νέα υποχρέωση σχετικά με τη συλλογή διαφόρων συνόλων πληροφοριών μετά από αρχικές και διεξοδικότερες επιθεωρήσεις φαίνεται να αποτελεί πρόβλημα για ορισμένα κράτη μέλη και θα απαιτηθεί περαιτέρω αποσαφήνιση και ανταλλαγές με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να συλλέγονται σε εθνικό επίπεδο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, ελλείψει μεταβατικών μέτρων, η οδηγία δημιούργησε μια δύσκολη κατάσταση για τα κράτη μέλη. Η οδηγία εφαρμόζεται από τις 20 Μαΐου 2018, αλλά οι πρώτες εθνικές εκθέσεις σύμφωνα με την οδηγία θα καλύπτουν μόνο τα έτη 2019 και 2020. Αυτό σημαίνει ότι τα δεδομένα για ολόκληρο το 2018 θα έπρεπε να συλλεχθούν και οι εθνικές εκθέσεις θα έπρεπε να καταρτιστούν σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/ΕΚ. Ωστόσο, αυτό καταργήθηκε στις 20 Μαΐου 2018, με την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Αυτό το νομικό κενό δημιούργησε σημαντικά πρακτικά προβλήματα για τα κράτη μέλη κατά την κατάρτιση των σχετικών εκθέσεων οδικής επιθεώρησης για το χρονικό διάστημα 2017-2018.

3.2.7 Ορισμός συνδέσμου· συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών· συντονισμένες οδικές επιθεωρήσεις

Τα κράτη μέλη κοινοποίησαν τους εθνικούς συνδέσμους τους έως τις 20 Μαΐου 2015 και έκτοτε έχουν αποστείλει τακτικές επικαιροποιήσεις. Με βάση τις κοινοποιήσεις και τις μετέπειτα επικαιροποιήσεις τους, η Επιτροπή συνέταξε κατάλογο των κοινοποιημένων εθνικών συνδέσμων και τον διανέμει τακτικά στα κράτη μέλη.

4. ΣΥΝΟΨΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο που εκδόθηκε το 2014 εισήγαγε σειρά καινοτομιών στον τομέα του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, της τεχνικής οδικής επιθεώρησης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως και των εγγράφων ταξινόμησης οχημάτων, ενώ ταυτόχρονα διατήρησε την πλειονότητα των υφιστάμενων και λειτουργικών απαιτήσεων.

Οκτώ κράτη μέλη ολοκλήρωσαν εγκαίρως τη μεταφορά των μέτρων της οδηγίας στην εθνική τους νομοθεσία. Τα υπόλοιπα 20 εκπλήρωσαν την υποχρέωσή τους για μεταφορά στο εθνικό δίκαιο αφού η Επιτροπή κίνησε τις επίσημες διαδικασίες προτρέποντάς τα να το πράξουν.

Σε ό,τι αφορά τη συμμόρφωση των εθνικών μέτρων με τα μέτρα της οδηγίας, η προκαταρκτική αξιολόγηση δείχνει ότι η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο φαίνεται να είναι συνολικά ικανοποιητική στα περισσότερα κράτη μέλη, ωστόσο σε ορισμένες περιπτώσεις η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο έναρξης ανταλλαγών με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προκειμένου να αποσαφηνιστούν πιθανά ζητήματα μη συμμόρφωσης.

Όσον αφορά τον αντίκτυπο της οδηγίας στις διάφορες πτυχές της τεχνικής οδικής επιθεώρησης οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως, η εξαγωγή ουσιαστικών συμπερασμάτων είναι δυνατή μόνο με βάση δεδομένα που προκύπτουν μετά από χρονικό διάστημα τριών

ετών αδιάλειπτης εφαρμογής. Ωστόσο, η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά την κατάσταση και θα επανέλθει με μια εκ των υστέρων αξιολόγηση σε εύθετο χρόνο.