



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.4.2012  
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς,  
μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2012) 81 final}  
{SWD(2012) 82 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Παρά την πρόοδο στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς, τα προβλήματα ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων παραμένουν συχνό εμπόδιο στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τους πολίτες. Τα προβλήματα ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων επισημάνθηκαν ως ένα από τα 20 βασικά προβλήματα της ενιαίας αγοράς με τη μορφή που έχει σήμερα, σε κατάλογο που έχει καταρτίσει η Επιτροπή. Στην έκθεση του 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ με τίτλο «Άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ»<sup>1</sup> η Επιτροπή επισήμανε τα προβλήματα ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων ως ένα από τα βασικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι πολίτες όταν ασκούν τα δικαιώματά τους βάσει του δικαίου της ΕΕ στην καθημερινή ζωή τους και εξήγγειλε, μεταξύ των δράσεων που θα αναληφθούν για την άρση των εμποδίων αυτών, την απλούστευση των διατυπώσεων και των όρων για την ταξινόμηση των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος (δράση 6 της έκθεσης για την ιθαγένεια της ΕΕ).

Η υποχρέωση ταξινόμησης -στο κράτος μέλος υποδοχής- ενός μηχανοκίνητου οχήματος που έχει ταξινομηθεί στο κράτος μέλος προέλευσης αποτέλεσε πηγή καταγγελιών και αντικείμενο δικαστικών υποθέσεων για πολλά χρόνια. Τόσο οι πολίτες όσο και οι επιχειρήσεις που αγοράζουν μηχανοκίνητο όχημα σε άλλη χώρα και το παίρνουν μαζί τους στη χώρα που διαμένουν συνήθως βρίσκονται αντιμέτωποι με περίπλοκες και επαχθείς διαδικασίες ταξινόμησης και πρόσθετες γραφειοκρατικές αιτήσεις που απαιτούν χρόνο.

Ως αποτέλεσμα, τα προβλήματα ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων, η οποία αποτελεί θεμελιώδη ελευθερία και ακρογωνιαίο λίθο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό υπογραμμίστηκε στην ανακοίνωση με τίτλο «Ευρώπη 2020, στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη»<sup>2</sup>, στην οποία επισημάνθηκε ότι οι επιχειρήσεις και οι πολίτες έχουν να αντιμετωπίσουν την καθημερινή πραγματικότητα των διαρκών δυσχερειών στις διασυνοριακές δραστηριότητες παρόλο που η ενιαία αγορά έχει νομική υπόσταση.

Στη γνώμη που εξέδωσε στις 11 Μαρτίου 2011, η ομάδα υψηλού επιπέδου ανεξάρτητων ενδιαφερόμενων μερών για τον διοικητικό φόρτο υποστήριξε ενδεχόμενη ανάληψη πρωτοβουλίας από την Επιτροπή για την απλούστευση των όρων και διατυπώσεων ταξινόμησης. Επιπλέον, η Ομάδα ζήτησε από τις εθνικές αρχές να προσπαθήσουν να βελτιώσουν τις διαδικασίες ταξινόμησης το συντομότερο δυνατόν, ιδίως όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση των απαραίτητων εγγράφων, και να αποφεύγουν τις επιβαρυντικές αιτήσεις συμπληρωματικών εγγράφων.

Όλα τα κράτη μέλη διαθέτουν σύστημα ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων. Η ταξινόμηση συνιστά τη διοικητική άδεια για την είσοδό τους στην οδική

---

<sup>1</sup> COM(2010)603 της 27.10.2010.

<sup>2</sup> COM(2010)2020 της 3.3.2010.

κυκλοφορία, και προϋποθέτει την ταυτοποίησή τους και την έκδοση αριθμού κυκλοφορίας. Τα δεδομένα ταξινόμησης χρησιμοποιούνται για τη φορολόγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Κατά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ταξινόμησης, τα κράτη μέλη εκδίδουν άδεια κυκλοφορίας, με την οποία πιστοποιείται ότι το όχημα είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος. Η άδεια κυκλοφορίας περιέχει επίσης το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του προσώπου στου οποίου το όνομα είναι ταξινομημένο το όχημα (πρόκειται για τον «κάτοχο» της άδειας κυκλοφορίας, ο οποίος δεν είναι απαραίτητα το ίδιο πρόσωπο με τον ιδιοκτήτη του μηχανοκίνητου οχήματος).

Ωστόσο, όταν το μηχανοκίνητο όχημα είναι ταξινομημένο σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιείται συχνά σε άλλο κράτος μέλος, ανακύπτουν συχνά δύο βασικά προβλήματα:

- (1) Οι πολίτες που μετακομίζουν σε άλλο κράτος μέλος, οι διασυνοριακοί εργαζόμενοι, οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων και όσοι έχουν αποκτήσει μηχανοκίνητο όχημα με χρηματοδοτική μίσθωση σε άλλο κράτος μέλος πολλές φορές είναι υποχρεωμένοι να το ταξινομήσουν στο έδαφος στο οποίο διαμένουν ή στο οποίο χρησιμοποιείται το όχημα, παρ' όλο που το μηχανοκίνητο όχημα έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος. Αυτό συμβαίνει, για παράδειγμα, όταν οι κάτοχοι της άδειας κυκλοφορίας αλλάζουν τόπο κατοικίας και μετακομίζουν μόνιμα σε άλλο κράτος μέλος, μαζί με το αυτοκίνητό τους. Ωστόσο, είναι μια κουραστική κατάσταση για εκείνους τους πολίτες που περνούν ένα μέρος του έτους σε ένα κράτος μέλος και το υπόλοιπο έτος σε άλλο κράτος μέλος, καθώς και για τους διασυνοριακούς εργαζομένους που χρησιμοποιούν, στο κράτος μέλος που διαμένουν, μηχανοκίνητο όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί από τον εργοδότη τους σε άλλο κράτος μέλος. Στην περίπτωση αυτή, το μηχανοκίνητο όχημα είναι ταξινομημένο στο ένα από τα δύο κράτη μέλη αλλά πολλές φορές το άλλο κράτος μέλος ζητά από τον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας να το ταξινομήσει εκεί. Οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης αντιμετωπίζουν επίσης προβλήματα ταξινόμησης, τουλάχιστον στην περίπτωση που είναι κάτοχοι της άδειας κυκλοφορίας ενός μηχανοκίνητου οχήματος το οποίο χρησιμοποιείται από πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος. Τέλος, οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων που επιθυμούν να μεταφέρουν μέρος του στόλου τους σε άλλο κράτος μέλος για σύντομο χρονικό διάστημα, με σκοπό να καλύψουν εποχική ζήτηση, συνήθως υποχρεώνονται να ταξινομήσουν τα εν λόγω μηχανοκίνητα οχήματα στο άλλο κράτος μέλος.
- (2) Οι διατυπώσεις επαναταξινόμησης ενός μηχανοκίνητου οχήματος που μεταφέρεται από ένα κράτος μέλος σε άλλο είναι πολλές φορές επαχθείς και χρονοβόρες. Η μεταφορά ενός μηχανοκίνητου οχήματος για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε άλλο κράτος μέλος παράγει νέα γραφειοκρατία στο κράτος μέλος υποδοχής και, συνήθως, πρόσθετη γραφειοκρατία, για τη διακοπή της ταξινόμησης του οχήματος, στο κράτος μέλος προέλευσης. Η πρόσθετη επιβάρυνση προέρχεται κυρίως από το γεγονός ότι οι αρχές ταξινόμησης στο κράτος μέλος υποδοχής έχουν λίγα στοιχεία ή και καθόλου στοιχεία σχετικά με το μηχανοκίνητο όχημα, εκτός από τα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας. Εάν το όχημα πρόκειται να επαναταξινομηθεί στο ίδιο κράτος μέλος, οι αρχές ταξινόμησης μπορούν να βασιστούν στα στοιχεία που περιέχουν οι εθνικές τους βάσεις δεδομένων.

## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ**

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από μια συνοπτική παρουσίαση της εκτίμησης αντικτύπου και μια εκτίμηση αντικτύπου, της οποίας το προσχέδιο αξιολογήθηκε από την επιτροπή εκτίμησης αντικτύπου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που εξέδωσε τη γνώμη της στις 16 Δεκεμβρίου 2011. Η τελική μορφή της εκτίμησης αντικτύπου τροποποιήθηκε αναλόγως.

Η παρούσα πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε ουσιαστικότερη διοικητική απλούστευση για τις επιχειρήσεις, τους πολίτες και τις αρχές ταξινόμησης. Η μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης αναμένεται να ανέλθει σε 1 445 εκατομμύρια ευρώ τουλάχιστον ετησίως.

Από τον Μάρτιο του 2011 διεξήχθη, μέσω της διαλογικής χάραξης πολιτικών (I.P.M.), δημόσια διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών, με ειδικά σχεδιασμένα ερωτηματολόγια για τους πολίτες (ιδιώτες), τους οικονομικούς φορείς (επιχειρήσεις) και τις δημόσιες αρχές (Η φωνή σας στην Ευρώπη). Μια συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 της εκτίμησης αντικτύπου και διατίθεται επίσης στον δικτυακό τόπο Europa<sup>3</sup>. Τα ελάχιστα πρότυπα της Επιτροπής πληρούνται στο σύνολό τους. Στις 21 Ιουνίου 2011 διοργανώθηκε συνέδριο για την παρουσίαση των προκαταρκτικών αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης και ως πρόσθετο φόρουμ για συζήτηση και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διάφορων ενδιαφερόμενων μερών και ιδίως για τις δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για θέματα ταξινόμησης στα κράτη μέλη.

## **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

### **3.1 Στόχοι της πρότασης**

Ο γενικός στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς χάρη στην κατάργηση των διοικητικών φραγμών που συνδέονται με τη διαδικασία επαναταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων. Σήμερα, οι φραγμοί αυτοί παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η εναρμόνιση, ο εξορθολογισμός και η απλούστευση των διαδικασιών επαναταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος για τους πολίτες, για τους υπαλλήλους, για τους εργοδότες, για τις εταιρείες ενοικίασης και χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων και για τις αρχές ταξινόμησης. Επιπλέον, η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, χωρίς να παρεμποδίζεται η οδική ασφάλεια ούτε η πρόληψη εγκλημάτων και απάτης.

Οι επιχειρησιακοί στόχοι τους οποίους πρέπει να επιτύχει η παρούσα πρωτοβουλία είναι οι ακόλουθοι:

---

<sup>3</sup> [HTTP://EC.EUROPA.EU/ENTERPRISE/POLICIES/SINGLE-MARKET-GOODS/FREE-MOVEMENT-NON-HARMONISED-SECTORS/CAR-REGISTRATION/VIEW\\_CONTRIBUTIONS\\_EN.HTM](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm)

- ο καθορισμός του κράτους μέλους στο οποίο θα πρέπει να ταξινομείται ένα μηχανοκίνητο όχημα το οποίο μεταφέρεται από ένα κράτος μέλος σε άλλο·
- η μείωση του χρόνου των διαδικασιών επαναταξινόμησης·
- η μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης των πολιτών και των επιχειρήσεων με τον περιορισμό του αριθμού των εγγράφων που απαιτούνται για τη διεκπεραίωση της διαδικασίας επαναταξινόμησης και με τη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ εθνικών αρχών ταξινόμησης.

### **3.2. Νομική βάση – Μορφή νομικής πράξης**

Τα σημερινά προβλήματα και οι διαφορετικοί διοικητικοί κανόνες σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την επαναταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων αυτών μέσα στην ΕΕ. Επομένως, η ΕΕ έχει το δικαίωμα να ενεργήσει με βάση το άρθρο 114 ΣΛΕΕ με σκοπό να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς όσον αφορά τα μεταχειρισμένα μηχανοκίνητα οχήματα που αγοράζονται σε άλλο κράτος μέλος. Επιπλέον, από την παρούσα πρόταση θα επωφεληθούν επίσης οι πολίτες που μεταφέρουν μηχανοκίνητο όχημα σε άλλο κράτος μέλος κατοικίας, οι πολίτες που χρησιμοποιούν μηχανοκίνητο όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί στο κράτος μέλος στο οποίο εργάζονται, καθώς και οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων (και, σε μικρότερο βαθμό, οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης) που, λόγω των απαιτήσεων ταξινόμησης για τις ίδιες ή για τους πελάτες τους, συναντούν εμπόδια στη διασυνοριακή χρήση αυτών των οχημάτων.

Η προτεινόμενη νομική πράξη έχει τη μορφή του κανονισμού για τους ακόλουθους λόγους. Ο κανονισμός ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη, χωρίς να χρειάζεται να μεταφερθεί στο κάθε εθνικό δίκαιο. Επειδή η νομική πράξη θα έχει εφαρμογή μόνο σε διασυνοριακές καταστάσεις στο εσωτερικό της ΕΕ, ο κανονισμός προσφέρει ασφάλεια δικαίου και απλούστευση στην εσωτερική αγορά. Επιπλέον, ο κανονισμός είναι αποτελεσματικότερη πράξη για την οργάνωση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ εθνικών αρχών ταξινόμησης. Τέλος, δεν υφίσταται κίνδυνος κανονιστικού υπερθεματισμού από τα κράτη μέλη όταν η νομική πράξη έχει τη μορφή του κανονισμού.

### **3.3 Το περιεχόμενο της πρότασης**

Το άρθρο 1 επιβεβαιώνει την αρχή ότι τα κράτη μέλη δικαιούνται να απαλλάσσουν ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων από την ταξινόμηση. Το γεγονός ότι ένα μηχανοκίνητο όχημα ταξινομήθηκε σε άλλο κράτος μέλος δεν συνεπάγεται ότι το ίδιο μηχανοκίνητο όχημα θα πρέπει να υπόκειται σε υποχρέωση ταξινόμησης στο κράτος μέλος στο οποίο μεταφέρθηκε. Το άρθρο 1 επισημαίνει ακόμη ρητά ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτες χώρες είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας πρότασης. Επιπλέον, η πρόταση ερμηνεύεται ότι εξαιρεί την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που είναι ταξινομημένα στο ίδιο κράτος μέλος. Οι επαναταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων στο ίδιο κράτος μέλος εξακολουθούν, επομένως, να υπόκεινται στους εθνικούς κανόνες του κράτους μέλους και δεν θα θιγούν από την παρούσα πρόταση. Επιπλέον, τα κράτη μέλη

παραμένουν ελεύθερα να ασκήσουν τη φορολογική τους αρμοδιότητα όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

Το άρθρο 2 περιέχει τους ορισμούς, οι οποίοι αντανακλούν πιστά τους υφιστάμενους ορισμούς του ενωσιακού δικαίου και ιδίως της οδηγίας 1999/37/EK, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων<sup>4</sup>. Η οδηγία εφαρμόζεται στα μηχανοκίνητα οχήματα που διέπονται από την οδηγία-πλαίσιο 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 αυτά<sup>5</sup> και από την 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 Συμβουλίου<sup>6</sup>. Δεν εφαρμόζεται στους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες. Ωστόσο, η οδηγία 1999/37/EK δεν προβλέπει πλήρη εναρμόνιση, σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση του Δικαστηρίου<sup>7</sup>.

Το άρθρο 3 ορίζει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει την ταξινόμηση στο έδαφός του, για όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, μόνον εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας έχει τη συνήθη κατοικία του στο έδαφός του. Το άρθρο 3 προτείνει διάφορα κριτήρια για τον καθορισμό της συνήθους κατοικίας. Για τα φυσικά πρόσωπα που δεν ενεργούν στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, τα κριτήρια που προτείνονται είναι εκείνα που ορίζονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων<sup>8</sup>. Για τις εταιρείες, τα κριτήρια που προτείνονται αναφέρονται στον τόπο εγκατάστασης/έδρα ή στον τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητας, που σημαίνει ότι για αυτοκίνητα που είναι ταξινομημένα στο όνομα μιας επιχείρησης στο κράτος μέλος της έδρας της και χρησιμοποιούνται από υπάλληλο της εταιρείας ο οποίος έχει τη συνήθη κατοικία του σε άλλο κράτος μέλος, το τελευταίο κράτος μέλος δεν μπορεί να απαιτήσει ταξινόμηση στο έδαφός του. Αυτό απαλλάσσει το κράτος μέλος της συνήθους κατοικίας του υπαλλήλου από την ανάγκη να εκτιμά κατά περίπτωση και να αποφασίζει εάν το εκάστοτε αυτοκίνητο εταιρείας χρησιμοποιείται κυρίως για ιδιωτικούς σκοπούς ή για επαγγελματικούς σκοπούς και εάν οι διαδρομές από το σπίτι στο γραφείο και αντίστροφα λογίζονται ως επαγγελματική ή ως ιδιωτική χρήση.

Το άρθρο 4 θεσπίζει έναν σαφή και απλό κανόνα: εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας μεταφέρει τη συνήθη κατοικία του σε άλλο κράτος μέλος, θα πρέπει να ζητήσει ταξινόμηση του οχήματός του εντός περιόδου έξι μηνών από την άφιξή του. Στη διάρκεια αυτής της περιόδου η χρήση του οχήματος δεν μπορεί να περιορίζεται από το κράτος μέλος άφιξης. Το άρθρο 4 περιέχει επίσης μια ριζική απλούστευση

---

<sup>4</sup> ΕΕ L138 της 1.6.1999, σ. 57.

<sup>5</sup> ΕΕ L263 της 9.10.2007, σ. 1.

<sup>6</sup> ΕΕ L124 της 9.5.2002, σ. 1.

<sup>7</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Οκτωβρίου 2011, Philippe Bonnarde κατά Agence de Services et de Paiement, υπόθεση C-443/10.

<sup>8</sup> ΕΕ L105 της 23.4.1983, σ. 59.

των διαδικασιών ταξινόμησης για μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος. Εφαρμόζει την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου για την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων, σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη θα πρέπει να διευκολύνουν το ενδοεθνικό εμπόριο αναγνωρίζοντας, παραδείγματος χάριν, το αποδεικτικό στοιχείο που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το οποίο ένα όχημα που είναι ταξινομημένο στο έδαφος του εν λόγω κράτους έχει υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο με επιτυχία. Το Δικαστήριο δήλωσε επίσης ότι αυτή η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των στοιχείων ταξινόμησης και τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να συμπληρώνεται από τη συνεργασία μεταξύ των αρχών των κρατών μελών για τυχόν στοιχεία τα οποία ενδεχομένως λείπουν<sup>9</sup>. Ωστόσο, το άρθρο 4 οργανώνει αυτή τη συνεργασία με ηλεκτρονικό τρόπο σύμφωνα με τον οποίο η αρχή ταξινόμησης του οχήματος θα πρέπει να αναζητά τα δεδομένα στο μητρώο οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο ταξινομήθηκε το μηχανοκίνητο όχημα μέσω της λογισμικής εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 7 και στο παράρτημα II. Αυτή η αρχή διοικητικής συνεργασίας με ηλεκτρονικά μέσα λειτουργεί επίσης προς την αντίστροφη κατεύθυνση: όταν ένα κράτος μέλος ταξινομεί όχημα το οποίο ήταν ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, το άρθρο 4 υποχρεώνει την αρχή ταξινόμησης του κράτους μέλους προορισμού του μηχανοκίνητου οχήματος να ενημερώσει την αρχή ταξινόμησης του κράτους μέλους προηγούμενης ταξινόμησης. Τέλος, το άρθρο 4 της παρούσας πρότασης προβλέπει τη διεξαγωγή πρόσθετων ελέγχων του μηχανοκίνητου οχήματος σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις.

Το άρθρο 5 ορίζει επακριβώς τις περιπτώσεις εκείνες στις οποίες οι αρχές ταξινόμησης έχουν δικαίωμα να αρνηθούν την ταξινόμηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος που ήταν ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος. Ο κύριος στόχος του άρθρου 5 είναι η πρόληψη της απάτης και η εγγύηση της οδικής ασφάλειας, επειδή η επαναταξινόμηση ενός οχήματος το οποίο είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος χρησιμοποιείται μερικές φορές για τη νομιμοποίηση κλεμμένων οχημάτων ή κλεμμένων εγγράφων οχημάτων. Τα κλεμμένα αυτοκίνητα πωλούνται συχνά με αλλαγμένα στοιχεία ταυτότητας, παραδείγματος χάριν, με τη μέθοδο της «κλωνοποίησης» (πρακτική σύμφωνα με την οποία, αφού κλαπεί ένα όχημα, αφαιρούνται τα χαρακτηριστικά της αυθεντικής του ταυτότητας και παραποιούνται έτσι ώστε να δηλώνουν την ταυτότητα ενός νόμιμου οχήματος που βρίσκεται την ίδια στιγμή σε κυκλοφορία, οπότε το κλεμμένο όχημα ιδιοποιείται την ταυτότητα του νόμιμου οχήματος και τα δύο οχήματα χρησιμοποιούνται πλέον με τον ίδιο αριθμό κυκλοφορίας) ή με τη μέθοδο του «ginging» (πρακτική σύμφωνα με την οποία ανταλλάσσεται η ταυτότητα ενός κλεμμένου αυτοκινήτου με την ταυτότητα ενός αυτοκινήτου που έχει υποστεί σοβαρές ζημιές). Αυτό μπορεί να προληφθεί μόνο με τη στενή συνεργασία μεταξύ αρχών ταξινόμησης. Επομένως, το άρθρο αυτό θα πρέπει να συμβάλει επίσης στην εφαρμογή:

- της οδηγίας 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους<sup>10</sup>. Η οδηγία αυτή υποχρεώνει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εξουσιοδοτημένες

<sup>9</sup> Απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2007, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Βασιλείου των Κάτω Χωρών, υπόθεση C-297/05.

<sup>10</sup> ΕΕ L269 της 21.10.2000, σ. 34.

εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Σύμφωνα με την οδηγία, τα κράτη μέλη πρέπει να δημιουργήσουν ένα σύστημα, σύμφωνα με το οποίο η υποβολή πιστοποιητικού καταστροφής αποτελεί προϋπόθεση για την αποταξινόμηση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Το εν λόγω πιστοποιητικό χορηγείται στον κάτοχο και/ή ιδιοκτήτη, όταν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται σε εγκατάσταση επεξεργασίας.

- της απόφασης 2004/919/EK του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την αντιμετώπιση της διασυνοριακής εγκληματικότητας σχετικά με οχήματα<sup>11</sup>, που αποσκοπεί να επιτύχει τη βελτίωση της συνεργασίας στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρόληψη και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος, απόφασης στην οποία δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη σχέση μεταξύ κλοπής οχημάτων και παράνομου εμπορίου αυτοκινήτων. Η απόφαση αυτή υποχρεώνει κάθε κράτος μέλος να διασφαλίσει ότι οι αρμόδιες αρχές του λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να προλάβουν την παράνομη χρήση και την κλοπή εγγράφων ταξινόμησης οχημάτων. Η απόφαση υποχρεώνει τις εθνικές αρχές ταξινόμησης οχημάτων να ενημερώνονται από τις αρχές επιβολής του νόμου για το αν ένα όχημα που βρίσκεται στη διαδικασία της ταξινόμησης είναι γνωστό ότι έχει κλαπεί. Η απόφαση αποσκοπεί επίσης να προλάβει την παράνομη χρήση αδειών κυκλοφορίας οχημάτων: κάθε κράτος μέλος οφείλει να εξασφαλίσει ότι οι αρμόδιες αρχές του λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να ανακτήσουν την άδεια κυκλοφορίας του ιδιοκτήτη ή του κατόχου του οχήματος, εάν το όχημα υπέστη σοβαρή ζημία κατόπιν ατυχήματος (ολική απώλεια). Η άδεια κυκλοφορίας ανακτάται επίσης σε περίπτωση που, κατά τον έλεγχο από την υπηρεσία επιβολής του νόμου, κινηθούν υποψίες παραποίησης των χαρακτηριστικών ταυτότητας ενός οχήματος, όπως ο αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος.

Το άρθρο 6 εξασφαλίζει ότι το ενδοεθνικό εμπόριο μεταχειρισμένων οχημάτων διευκολύνεται χάρη στην εφαρμογή εναρμονισμένων κανόνων για την προσωρινή ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι κανόνες αυτοί είναι απαραίτητοι κατά πρώτο λόγο για τους ιδιώτες που αγοράζουν μηχανοκίνητο όχημα σε άλλο κράτος μέλος, ώστε να μπορούν να το οδηγήσουν έως το κράτος μέλος τους με σκοπό την οριστική του ταξινόμηση εκεί. Όταν ένα όχημα που έχει ταξινομηθεί προηγουμένως σε κράτος μέλος πωλείται σε πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος, ο πωλητής θα αποταξινόμησει πιθανώς το μηχανοκίνητο όχημα κατά τη στιγμή πώλησης του οχήματος. Ο πωλητής δεν θα επιτρέψει πιθανότατα στον αγοραστή να οδηγήσει το μηχανοκίνητο όχημα με τον δικό του αριθμό κυκλοφορίας. Επομένως, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί ένα προσωρινό σύστημα ταξινόμησης για τη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και να εξασφαλιστεί ότι το κενό που μεσολαβεί από την ταξινόμηση στο πρώτο κράτος μέλος έως τη νέα ταξινόμηση στο δεύτερο κράτος μέλος καλύπτεται προσωρινά. Ένα σύστημα προσωρινής ταξινόμησης δίνει επίσης τη δυνατότητα στις αρχές ταξινόμησης να διαφυλάξουν την ποιότητα των δεδομένων ταξινόμησης στα μητρώα τους, ώστε να μπορούν να ανταλλάσσονται εύκολα μέσω του λογισμικού που αναφέρεται στο άρθρο 7. Το άρθρο 6 προτείνει να περιοριστεί η ισχύς της προσωρινής ταξινόμησης στις 30 ημέρες, έτσι ώστε να συμβαδίζει με το άρθρο 15 της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της

<sup>11</sup> EE L389 της 30.12.2004, σ. 28.

16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής<sup>12</sup>. Το άρθρο 15 της οδηγίας 2009/103/EK οργανώνει την ασφαλιστική κάλυψη του μηχανοκίνητου οχήματος όταν το όχημα αποστέλλεται από ένα κράτος μέλος σε άλλο, προσδιορίζοντας ότι, στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος θεωρείται το κράτος μέλος προορισμού, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν έχει ταξινομηθεί επισήμως στο κράτος μέλος προορισμού. Εάν το όχημα εμπλακεί σε ατύχημα την περίοδο αυτή ενώ είναι ανασφάλιστο, υπεύθυνος για την καταβολή της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2009/103/EK θα είναι ο υπεύθυνος οργανισμός για την καταβολή αποζημίωσης στο κράτος μέλος προορισμού.

Το άρθρο 7 της πρότασης οργανώνει την ηλεκτρονική ανταλλαγή των δεδομένων ταξινόμησης του οχήματος μεταξύ κρατών μελών, με σκοπό την επαναταξινόμηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος. Το άρθρο 7 εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές της λογισμικής εφαρμογής, καθώς και για το μορφότυπο των ανταλλασσόμενων δεδομένων, τις τεχνικές διαδικασίες ηλεκτρονικής διερεύνησης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων και την πρόσβαση σ' αυτά, τις διαδικασίες πρόσβασης και τους μηχανισμούς ασφαλείας. Η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων ταξινόμησης οχημάτων μεταξύ κρατών μελών θα πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο διαλειτουργικότητας (ΕΠΔ/EIF)<sup>13</sup>.

Το άρθρο 8 αποσκοπεί στη διευκόλυνση του ενδοενωσιακού εμπορίου μεταχειρισμένων οχημάτων, χάρη στην εφαρμογή εναρμονισμένων κανόνων για την «επαγγελματική ταξινόμηση» μηχανοκίνητων οχημάτων. Προς το παρόν, συστήματα «επαγγελματικής ταξινόμησης» υπάρχουν στα περισσότερα κράτη μέλη για να έχουν τη δυνατότητα οι έμποροι λιανικής πώλησης να οδηγούν μηχανοκίνητα οχήματα στις δημόσιες οδούς για πολύ μικρό χρονικό διάστημα, χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να τα ταξινομήσουν επίσημα. Τα συστήματα «επαγγελματικής ταξινόμησης» απευθύνονται συνήθως στους κατασκευαστές, συναρμολογητές, διανομείς και πωλητές για τα μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων είναι κάτοχοι ή για σκοπούς δοκιμών. Τα περισσότερα κράτη μέλη δεν εκδίδουν επαγγελματικές άδειες κυκλοφορίας καθ'αυτές, που συμπεριλαμβάνουν ταυτοποίηση του μηχανοκίνητου οχήματος. Πολλές φορές παρέχουν ένα άλλο είδος εγγράφου, που διασυνδέει τις πινακίδες κυκλοφορίας με τον κάτοχό τους, και/ή απαιτούν από τον κάτοχο να τηρεί ημερολόγιο στο οποίο να καταγράφει τις διαδρομές που πραγματοποιούνται με την πινακίδα κυκλοφορίας. Ωστόσο έχει αποδειχτεί στην πράξη ότι οι «επαγγελματικές ταξινομήσεις» δεν αναγνωρίζονται από άλλα κράτη μέλη, συνήθως λόγω απουσίας επίσημης άδειας κυκλοφορίας, οπότε οι περισσότεροι επαγγελματίες διανομείς και έμποροι δεν χρησιμοποιούν τις επαγγελματικές ταξινομήσεις τους εκτός της εθνικής επικράτειας. Ο στόχος του άρθρου 8 είναι να τερματίσει αυτά τα εμπόδια στο ενδοενωσιακό εμπόριο μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων, χάρη σ' ένα κοινό σύστημα με το οποίο οι «επαγγελματικές ταξινομήσεις» που χορηγούνται σε κατασκευαστές, συναρμολογητές, διανομείς και πωλητές εγκατεστημένου σ' ένα

<sup>12</sup> EE L263 της 7.10.2009, σ. 11.

<sup>13</sup> COM(2010)744 της 16.12.2010.

κράτος μέλος να αναγνωρίζονται στα άλλα κράτη μέλη. Το άρθρο 8 εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του μορφότυπου και του υποδείγματος της επαγγελματικής άδειας κυκλοφορίας οχήματος.

Το άρθρο 9 υποχρεώνει τα κράτη μέλη να γνωστοποιήσουν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών ταξινόμησης οχημάτων που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση των επίσημων μητρώων των οχημάτων στο έδαφός τους και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει στη συνέχεια κατάλογο των αρχών ταξινόμησης οχημάτων και κάθε τυχόν επικαιροποίησή του στον δικτυακό της τόπο. Επιπλέον, το άρθρο 9 υποχρεώνει τις αρχές ταξινόμησης οχημάτων να εξασφαλίζουν ότι τα στοιχεία σχετικά με την ταξινόμηση των οχημάτων στο κράτος μέλος της εκάστοτε αρχής και η ονομασία και τα στοιχεία επικοινωνίας του αρμόδιου υπαλλήλου της αρχής είναι εύκολα προσβάσιμα από το κοινό.

Τα άρθρα 10 και 11 εκχωρούν αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση τροποποιήσεων των παραρτημάτων I και II βάσει της τεχνικής προόδου, ιδίως με σκοπό να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/37/EK ή τροποποιήσεις άλλων πράξεων της Ένωσης που έχουν άμεση συνάφεια με την επικαιροποίηση των παραρτημάτων I και II. Τα άρθρα αυτά εκχωρούν επίσης αρμοδιότητες στην Επιτροπή, αφενός, να θεσπίζει τους όρους που θα πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν επαγγελματικές άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, ώστε να πληρούνται οι προϋποθέσεις της καλής φήμης και της επαγγελματικής επάρκειας και, αφετέρου, να καθορίζει τη διάρκεια ισχύος των επαγγελματικών αδειών κυκλοφορίας οχημάτων:

- Το παράρτημα I θα πρέπει να αντιστοιχεί στο περιεχόμενο της εναρμονισμένης άδειας κυκλοφορίας που ορίζεται στην οδηγία 1999/37/EK, όσον αφορά τα στοιχεία του οχήματος. Επειδή ούτε τα προσωπικά δεδομένα του κατόχου της προηγούμενης άδειας κυκλοφορίας ούτε τα προσωπικά δεδομένα οποιουδήποτε άλλου προσώπου αναφέρεται στην άδεια (π.χ. του ιδιοκτήτη, του χρήστη κ.λπ.) είναι απαραίτητα για την επαναταξινόμηση, τα στοιχεία αυτά δεν περιλαμβάνονται στο παράρτημα I παρ' όλο που είναι μέρος των υποχρεωτικών πληροφοριών που αναγράφονται στην εναρμονισμένη άδεια κυκλοφορίας που ορίζει η οδηγία 1999/37/EK. Επίσης, δεν μπορούν να αποκλεισθούν πιθανές αλλαγές, μελλοντικά, στο περιεχόμενο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, παραδείγματος χάριν, το οποίο χρησιμεύει ως βάση για την πρώτη ταξινόμηση. Οι αλλαγές αυτές θα μπορούσαν να είναι το αποτέλεσμα, παραδείγματος χάριν, τροποποίησης της οδηγίας-πλαισίου 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 αυτά. Η εκχώρηση αρμοδιοτήτων θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να προσαρμόζει το παράρτημα I σε τέτοιες τροποποιήσεις.
- Το παράρτημα II αναφέρεται ρητά στη λογισμική εφαρμογή για την οποία θα απαιτηθούν πιθανώς στο μέλλον διάφορες τεχνικές αναβαθμίσεις, ώστε να εκφράζονται οι τεχνολογικές εξελίξεις του τομέα των τεχνολογιών της

πληροφορίας. Η εκχώρηση αρμοδιοτήτων θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να προσαρμόζει το παράρτημα II αντιστοίχως.

- Η εκχώρηση αρμοδιοτήτων θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να θεσπίζει τους όρους που θα πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν επαγγελματικές άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, ώστε να πληρούν τις προϋποθέσεις της καλής φήμης και της επαγγελματικής επάρκειας, όπως ορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ). Θα πρέπει επίσης να δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να ορίζει τη διάρκεια ισχύος των επαγγελματικών αδειών κυκλοφορίας οχημάτων.

Το άρθρο 12 ορίζει τη διαδικασία επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 7 και 8, δηλαδή για την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων σχετικά με τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές για τη λογισμική εφαρμογή που αναφέρεται στο άρθρο 7, συμπεριλαμβανομένου του μορφότυπου για τα δεδομένα που ανταλλάσσονται, των τεχνικών διαδικασιών ηλεκτρονικής διερεύνησης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων και της πρόσβασης σ' αυτά, των διαδικασιών πρόσβασης και των μηχανισμών ασφάλειας, καθώς επίσης για τις εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τον καθορισμό του μορφότυπου και του υποδείγματος της επαγγελματικής άδειας κυκλοφορίας οχήματος. Αυτές οι εκτελεστικές πράξεις θα είναι γενικής εμβέλειας, έτσι ώστε να πρέπει να εφαρμόζεται η διαδικασία εξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (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 Επιτροπή<sup>14</sup>.

Το άρθρο 13 οργανώνει την αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού, η οποία θα πρέπει να αποτυπώνεται σε έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τέσσερα έτη μετά τη έναρξη ισχύος του κανονισμού. Η αξιολόγηση θα πρέπει να εντοπίσει τα πιθανά προβλήματα και τις αδυναμίες του κανονισμού και μπορεί να αποτελέσει την αφετηρία για μελλοντικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης ενδεχομένως της υποβολής πρότασης τροποποίησης του κανονισμού, με σκοπό την περαιτέρω διοικητική απλούστευση για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις και την καλύτερη ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων.

Το άρθρο 14 ορίζει ότι ο κανονισμός θα τεθεί σε εφαρμογή ένα χρόνο μετά την έναρξη ισχύος του.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η δημοσιονομική επίπτωση της παρούσας πρότασης περιγράφεται στο δημοσιονομικό δελτίο που επισυνάπτεται στην πρόταση. Η παρούσα πρόταση απαιτεί μόνο πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα. Δεν απαιτεί τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων.

---

<sup>14</sup> EE L55 της 28.2.2011, σ. 13.

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς, μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος**

(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 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>15</sup>,

Ύστερα από διαβούλευση με τον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Όλα τα κράτη μέλη διαθέτουν σύστημα ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων, το οποίο συνιστά τη διοικητική άδεια για την είσοδό τους στην οδική κυκλοφορία, σύστημα στο πλαίσιο του οποίου το όχημα ταυτοποιείται και λαμβάνει αριθμό κυκλοφορίας. Ωστόσο, πολλοί εθνικοί κανόνες για την ταξινόμηση οχημάτων είναι αλληλοσυγκρουόμενοι, περίπλοκοι και επαχθείς. Το αποτέλεσμα είναι ότι τα προβλήματα ταξινόμησης οχημάτων υψώνουν φραγμούς στην εσωτερική αγορά και προκαλούν προβλήματα στην ελεύθερη κυκλοφορία, στο εσωτερικό της Ένωσης, των μηχανοκίνητων οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος.
- (2) Η έκθεση του 2010 για την ιθαγένεια της ΕΕ με τίτλο «Άρση των εμποδίων στα δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ»<sup>16</sup> προσδιορίζει τα προβλήματα ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων ως ένα από τα βασικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι πολίτες όταν ασκούν τα δικαιώματά τους βάσει του δικαίου της ΕΕ στην καθημερινή ζωή τους. Στην εν λόγω έκθεση η Επιτροπή υπογραμμίζει την ανάγκη άρσης του

<sup>15</sup> ΕΕ C της , σ. ....

<sup>16</sup> COM(2010)603 της 27.10.2010.

εμποδίου αυτού με την απλούστευση των διατυπώσεων και των όρων για την ταξινόμηση των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.

- (3) Η οδηγία 1999/37/EK, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων<sup>17</sup> εναρμονίζει τη μορφή και το περιεχόμενο της άδειας κυκλοφορίας για να διευκολύνεται η κατανόησή της και, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε ένα κράτος μέλος στο οδικό δίκτυο του εδάφους άλλων κρατών μελών. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, η άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος θα πρέπει να αναγνωρίζεται από τα υπόλοιπα κράτη μέλη για την ταυτοποίηση του οχήματος στη διεθνή κυκλοφορία ή για την επαναταξινόμησή του (έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας) σε άλλο κράτος μέλος. Η οδηγία 1999/37/EK, ωστόσο, δεν περιέχει διατάξεις για τον καθορισμό του αρμόδιου κράτους μέλους για την ταξινόμηση ούτε για τις ισχύουσες διατυπώσεις και διαδικασίες. Συνεπώς, για να αρθούν οι φραγμοί στην ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων εντός της εσωτερικής αγοράς, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν χωριστοί εναρμονισμένοι κανόνες για τον καθορισμό του κράτους μέλους στο οποίο πρέπει να ταξινομούνται τα μηχανοκίνητα οχήματα και για την απλούστευση των διαδικασιών επαναταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.
- (4) Οι εθνικοί κανόνες των κρατών μελών απαιτούν πολλές φορές από τις επιχειρήσεις και τους πολίτες που είναι εγκατεστημένοι στο έδαφός τους να ταξινομούν εκεί μηχανοκίνητο όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί από τρίτο πρόσωπο εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος, ακόμη και όταν το όχημα δεν χρησιμοποιείται ουσιαστικά σε μόνιμη βάση σε κράτος μέλος που απαιτεί την ταξινόμηση ούτε υπάρχει πρόθεση να χρησιμοποιηθεί με τον τρόπο αυτό. Γι' αυτό, είναι απαραίτητο να οριστεί σε ποιο κράτος μέλος θα πρέπει να ταξινομείται ένα μηχανοκίνητο όχημα εάν χρησιμοποιείται από πρόσωπο το οποίο είναι εγκατεστημένο ή κατοικεί σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ή κατοικεί ο ιδιοκτήτης του οχήματος. Σ' αυτές τις περιστάσεις, ενδείκνυται να αναγνωρίζουν τα κράτη μέλη αμοιβαία την έγκυρη ταξινόμηση του άλλου κράτους μέλους.
- (5) Η ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη παρεμποδίζεται από κουραστικές διατυπώσεις ταξινόμησης στα κράτη μέλη, ιδίως από την υποχρέωση υποβολής αυτών των οχημάτων σε συμπληρωματικούς ελέγχους, ώστε να αξιολογηθεί η γενική τους κατάσταση πριν από την ταξινόμηση ή ώστε να ταυτοποιηθούν. Επομένως, θα πρέπει να μειωθούν αυτές οι διατυπώσεις, ώστε να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων και να περιοριστεί η διοικητική επιβάρυνση για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις αρχές ταξινόμησης. Ειδικότερα για τους πολίτες ή τις επιχειρήσεις που αποκτούν μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί απλουστευμένη διαδικασία ταξινόμησης, η οποία να περιλαμβάνει την αναγνώριση εγγράφων και τεχνικών ελέγχων που έχουν εκδοθεί ή διεξαχθεί σε άλλο κράτος μέλος και η οποία να οργανώνει τη διοικητική συνεργασία μεταξύ αρμόδιων αρχών για την ανταλλαγή δεδομένων που λείπουν.
- (6) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να λάβει υπόψη του την απόφαση 2004/919/EK του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την αντιμετώπιση της διασυννοριακής

<sup>17</sup> EE L138 της 1.6.1999, σ. 57.

εγκληματικότητας σχετικά με οχήματα<sup>18</sup>, απόφαση της οποίας σκοπός είναι να επιτύχει τη βελτίωση της συνεργασίας στο πλαίσιο της Ένωσης για την πρόληψη και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος που σχετίζεται με οχήματα. Σύμφωνα με αυτή την απόφαση κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι αρμόδιες αρχές του λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να προλάβουν την παράνομη χρήση και την κλοπή εγγράφων ταξινόμησης οχημάτων. Επομένως, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να αρνούνται την ταξινόμηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος που είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος σε περίπτωση εγκληματικότητας σχετικής με όχημα, στην οποία συμπεριλαμβάνεται η παράνομη χρήση και η κλοπή εγγράφων ταξινόμησης του οχήματος.

- (7) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιδιώκει τη διοικητική απλούστευση για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις αρχές ταξινόμησης, ιδίως μέσω ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων ταξινόμησης οχημάτων. Επομένως, για τη διοικητική απλούστευση των διατυπώσεων ταξινόμησης, είναι απαραίτητο να χορηγήσουν τα κράτη μέλη το ένα στο άλλο το δικαίωμα πρόσβασης στα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων που διατηρούν, ώστε να βελτιώσουν την ανταλλαγή πληροφοριών και να επιταχύνουν τις διαδικασίες ταξινόμησης.
- (8) Η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα κατ' εφαρμογήν του παρόντος κανονισμού διέπεται από τις διατάξεις της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>19</sup>. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>20</sup> εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Επιτροπή στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
- (9) Η μεταφορά ενός μηχανοκίνητου οχήματος ταξινομημένου σε ένα κράτος μέλος, σε άλλο κράτος μέλος, με σκοπό την ταξινόμησή του στο εν λόγω άλλο κράτος μέλος, απαιτεί προσωρινή ταξινόμηση, ευρέως προσβάσιμη, ώστε να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια και η διαβίβαση αξιόπιστων δεδομένων ταξινόμησης οχήματος με ηλεκτρονικά μέσα. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να καθιερωθεί ένα σύστημα που να καθιστά δυνατή την προσωρινή ταξινόμηση των μηχανοκίνητων οχημάτων.
- (10) Η μεταφορά μηχανοκίνητων οχημάτων σε άλλο κράτος μέλος από επιχειρήσεις διανομής μηχανοκίνητων οχημάτων ή επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητων οχημάτων συνήθως πραγματοποιείται με εθνικούς αριθμούς κυκλοφορίας για επαγγελματική χρήση. Ωστόσο, αυτοί οι αριθμοί κυκλοφορίας για επαγγελματική χρήση συχνά δεν αναγνωρίζονται σε άλλα κράτη μέλη, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται το επαγγελματικό εμπόριο των επιχειρήσεων μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων, ιδίως σε παραμεθόριες περιοχές.

---

<sup>18</sup> EE L389 της 30.12.2004, σ. 28.

<sup>19</sup> EE L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

<sup>20</sup> EE L 8 της 12.01.2001, σ. 1.

Συνεπώς, είναι απαραίτητο να εγκριθεί ένα σύστημα βάσει του οποίου να μπορούν οι επιχειρήσεις διανομής μηχανοκίνητων οχημάτων ή παροχής υπηρεσιών δοκιμής, επισκευής και συντήρησης μηχανοκίνητων οχημάτων να μεταφέρουν τα εν λόγω οχήματα σε άλλο κράτος μέλος με επαγγελματικό αριθμό κυκλοφορίας.

- (11) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, και ιδίως η μείωση των διατυπώσεων ταξινόμησης για τη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και ο περιορισμός της διοικητικής επιβάρυνσης για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις αρχές ταξινόμησης, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω των αντικρουόμενων εθνικών κανόνων και μπορούν, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του κανονισμού, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα βάσει της αρχής της επικουρικότητας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (12) Ο παρών κανονισμός τηρεί τα θεμελιώδη δικαιώματα και τις αρχές που αναγνωρίζονται από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (13) Για την επίτευξη του στόχου της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών με διαλειτουργικά μέσα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τροποποιήσεις των παραρτημάτων Ι και ΙΙ του παρόντος κανονισμού ώστε να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος, ειδικότερα δε, να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/37/EK ή οι τροποποιήσεις άλλων πράξεων της Ένωσης που έχουν άμεση σχέση με την ενημέρωση των παραρτημάτων Ι και ΙΙ του παρόντος κανονισμού, ειδικότερα, σε σχέση με τους όρους που θα πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν επαγγελματικές άδειες κυκλοφορίας οχημάτων ώστε να πληρούνται οι προϋποθέσεις της καλής φήμης και της απαιτούμενης επαγγελματικής επάρκειας και σε σχέση με τη διάρκεια ισχύος των επαγγελματικών αδειών κυκλοφορίας οχημάτων. Ιδιαίτερη σημασία έχει να διεξάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά την προπαρασκευαστική εργασία της, ακόμη και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και δέουσα διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (14) Με σκοπό να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή, ώστε να ορίσει τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές για τη λογισμική εφαρμογή που είναι απαραίτητη για την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων ταξινόμησης οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του μορφότυπου για τα δεδομένα που ανταλλάσσονται, των τεχνικών διαδικασιών ηλεκτρονικής διερεύνησης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων και της πρόσβασης σ' αυτά, των διαδικασιών πρόσβασης και των μηχανισμών ασφαλείας, καθώς επίσης να καθορίσει το μορφότυπο και το υπόδειγμα της επαγγελματικής άδειας κυκλοφορίας οχήματος. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (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 Επιτροπή<sup>21</sup>.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*  
*Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ακόλουθα οχήματα:
  - α) σε κάθε μηχανοκίνητο όχημα και ρυμουλκούμενο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>22</sup>.
  - β) σε κάθε δίκυκλο ή τρίκυκλο μηχανοκίνητο όχημα με δίδυμους τροχούς ή μη, που προορίζεται για οδική κυκλοφορία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2002/24/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>23</sup>.
2. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτη χώρα.
3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να απαλλάσσουν ορισμένα μηχανοκίνητα οχήματα από την υποχρέωση ταξινόμησης, σύμφωνα με την οδηγία 1999/37/EK.

*Άρθρο 2*  
*Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «ταξινόμηση»: η διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας οχήματος, που περιλαμβάνει τα στοιχεία ταυτοποίησής του και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται αριθμός κυκλοφορίας·
- (2) «όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος»: όχημα με έγκυρη άδεια κυκλοφορίας η οποία έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος·
- (3) «κάτοχος άδειας κυκλοφορίας»: το πρόσωπο στο όνομα του οποίου έχει ταξινομηθεί όχημα·
- (4) «επαγγελματική ταξινόμηση οχήματος»: η διοικητική άδεια οδικής κυκλοφορίας οχημάτων, που περιλαμβάνει τα στοιχεία ταυτοποίησής τους και τη χορήγηση αύξοντος αριθμού, ο οποίος καλείται επαγγελματικός αριθμός κυκλοφορίας και τον οποίο μπορούν να χρησιμοποιούν περισσότερα οχήματα·

---

<sup>21</sup> EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

<sup>22</sup> EE L263 της 9.10.2007, σ. 1.

<sup>23</sup> EE L124 της 9.5.2002, σ. 1.

### *Άρθρο 3*

#### *Τόπος ταξινόμησης οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος*

1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει ταξινόμηση στο έδαφός του, για όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, μόνο εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας έχει τη συνήθη κατοικία του στο έδαφός του.
2. Το κράτος μέλος στο οποίο έχει τη συνήθη κατοικία του ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας είναι ένα από τα ακόλουθα:
  - α) για εταιρεία ή άλλο οργανισμό, με νομική προσωπικότητα ή χωρίς νομική προσωπικότητα, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται η κεντρική διοίκηση·
  - β) για υποκατάστημα, αντιπροσωπεία ή άλλο κατάστημα εταιρείας ή οργανισμού, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται το υποκατάστημα, η αντιπροσωπεία ή το άλλο κατάστημα·
  - γ) για φυσικό πρόσωπο που ενεργεί στο πλαίσιο της επαγγελματικής του δραστηριότητας, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο κύριος τόπος της δραστηριότητάς του·
  - δ) για κάθε άλλο φυσικό πρόσωπο:
    - i) ο τόπος στον οποίο διαμένει ένα πρόσωπο συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες κατά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, σε περίπτωση προσώπου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών, από τους οποίους προκύπτει στενή σχέση μεταξύ του προσώπου αυτού και του τόπου στον οποίο διαμένει.
    - ii) για πρόσωπο του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο άλλον από τον τόπο των προσωπικών του δεσμών και το οποίο για τον λόγο αυτό υποχρεώνεται να διαμένει διαδοχικά σε διάφορους τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, ο τόπος των προσωπικών του δεσμών, με την προϋπόθεση ότι επιστρέφει εκεί τακτικά.

Ο όρος που καθορίζεται στο σημείο ii) δεν ισχύει όταν το πρόσωπο διαμένει σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής με καθορισμένη διάρκεια. Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή άλλη σχολή δεν συνεπάγεται μεταφορά της συνήθους κατοικίας.

### *Άρθρο 4*

#### *Διαδικασία ταξινόμησης για οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος*

1. Εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας μεταφέρει τη συνήθη κατοικία του σε άλλο κράτος μέλος, ζητά ταξινόμηση του οχήματός του που είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος εντός περιόδου έξι μηνών από την άφισή του.

Στη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, η χρήση του οχήματος δεν περιορίζεται.

2. Η αίτηση ταξινόμησης ενός οχήματος που είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος υποβάλλεται σε αρχή ταξινόμησης οχημάτων και περιλαμβάνει τα σχετικά μέρη της άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/37/EK, ή οποιοδήποτε άλλο αποδεικτικό στοιχείο προηγούμενης ταξινόμησης σε άλλο κράτος μέλος.
3. Η αρχή ταξινόμησης οχημάτων, μόλις παραλάβει αίτηση ταξινόμησης οχήματος που είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, συλλέγει αμέσως τις πληροφορίες για τα στοιχεία δεδομένων που αναγράφονται στο παράρτημα I, άμεσα από την αρχή ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα, σύμφωνα με το άρθρο 7, και μεταφέρει τα στοιχεία αυτά στο δικό της μητρώο.
4. Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων μπορούν να διενεργήσουν φυσικούς ελέγχους σε όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος πριν από την ταξινόμησή του μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) εάν οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τον αιτούντα κατά τη διαδικασία ταξινόμησης δεν μπορούν να βρεθούν στο μητρώο οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο φέρεται να έχει ταξινομηθεί το όχημα·
  - β) εάν οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τον αιτούντα κατά τη διαδικασία ταξινόμησης είναι διαφορετικές από τις πληροφορίες που υπάρχουν στο μητρώο οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα·
  - γ) εάν οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι οι τεχνικές διατάξεις βάσει των οποίων εγκρίθηκε το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 23 ή 24 της οδηγίας 2007/46/EK ή με το άρθρο 15 της οδηγίας 2002/24/EK δεν είναι ισοδύναμες με τις δικές τους·
  - δ) εάν απαιτούνται τεχνικοί έλεγχοι σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας του οχήματος ή για οχήματα που υπέστησαν σοβαρές ζημιές.
5. Όταν ταξινομηθεί ένα όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, η οικεία αρχή ταξινόμησης οχημάτων το αναφέρει αμέσως στην αρχή ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο είχε ταξινομηθεί τελευταία το όχημα, σύμφωνα με το άρθρο 7.

#### *Άρθρο 5*

##### *Άρνηση ταξινόμησης οχήματος ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος*

1. Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων μπορούν να αρνηθούν να ταξινομήσουν ένα όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) όταν δεν πληρούνται οι όροι του άρθρου 4 παράγραφος 2·
  - β) κατά περίπτωση, όταν δεν έχουν καταβληθεί οι εισφορές ή τα τέλη που επιβάλλονται από το εν λόγω κράτος μέλος για την ταξινόμηση που αναφέρεται στο άρθρο 4·

- γ) όταν το αποτέλεσμα των φυσικών ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 δεν είναι επιτυχές·
- δ) όταν οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 7 δηλώνουν ένα από τα ακόλουθα:
- i) ότι το όχημα έχει υποστεί σοβαρές ζημιές, έχει κλαπεί ή καταστραφεί·
  - ii) ότι τα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος έχουν κλαπεί, εκτός εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας μπορεί να αποδείξει σαφώς ότι έχει την κυριότητα του οχήματος·
  - iii) ότι η ημερομηνία του επόμενου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου έχει περάσει.
2. Κάθε αρνητική απόφαση που λαμβάνει μια αρχή ταξινόμησης οχημάτων σχετικά με την ταξινόμηση οχήματος ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος τεκμηριώνεται δεόντως. Το ενδιαφερόμενο πρόσωπο μπορεί σε προθεσμία ενός μήνα από την παραλαβή της αρνητικής απόφασης να ζητήσει επανεξέταση της απόφασης από την αρμόδια αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Στην αίτηση αυτή αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους ζητείται επανεξέταση. Σε ένα μήνα από την παραλαβή της εν λόγω αίτησης η αρμόδια για την ταξινόμηση οχημάτων αρχή επιβεβαιώνει ή ανακαλεί την απόφασή της.

#### *Άρθρο 6*

##### *Προσωρινές ταξινομήσεις για μετακινήσεις σε άλλο κράτος μέλος*

1. Κάθε πρόσωπο που έχει αγοράσει όχημα σε άλλο κράτος μέλος, όχημα το οποίο δεν έχει άδεια κυκλοφορίας, μπορεί να ζητήσει από την αρχή ταξινόμησης οχημάτων να εκδώσει προσωρινή άδεια κυκλοφορίας για το όχημα με σκοπό τη μετακίνησή του σε άλλο κράτος μέλος. Η προσωρινή άδεια κυκλοφορίας ισχύει για περίοδο 30 ημερών.
2. Η αρχή ταξινόμησης οχημάτων, μόλις παραλάβει την αίτηση για την προσωρινή άδεια κυκλοφορίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, συλλέγει αμέσως τις πληροφορίες για τα στοιχεία δεδομένων που αναγράφονται στο παράρτημα I, άμεσα από την αρχή ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα, σύμφωνα με το άρθρο 7, και μεταφέρει τα δεδομένα αυτά στο δικό της μητρώο.
3. Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων μπορούν να αρνηθούν την έκδοση της προσωρινής άδειας κυκλοφορίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) κατά περίπτωση, όταν δεν έχουν καταβληθεί οι εισφορές ή τα τέλη που επιβάλλονται από το οικείο κράτος μέλος για την προσωρινή ταξινόμηση·
  - β) όταν οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 7 ή οι πληροφορίες στα επίσημα εθνικά μητρώα οχημάτων δηλώνουν ένα από τα ακόλουθα:

- i) ότι το όχημα έχει υποστεί σοβαρές ζημιές, έχει κλαπεί ή καταστραφεί·
- ii) ότι τα έγγραφα ταξινόμησης του οχήματος έχουν κλαπεί, εκτός εάν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας μπορεί να αποδείξει σαφώς ότι έχει την κυριότητα του οχήματος·
- iii) ότι η ημερομηνία του επόμενου υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου έχει περάσει.

#### *Άρθρο 7*

##### *Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων*

1. Για σκοπούς ταξινόμησης ενός οχήματος ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος, οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων παρέχουν πρόσβαση στις αρχές ταξινόμησης οχημάτων του άλλου κράτους μέλους στα δεδομένα που είναι αποθηκευμένα στα επίσημα μητρώα οχημάτων όσον αφορά τα στοιχεία δεδομένων που αναγράφονται στο παράρτημα I.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων χρησιμοποιούν τη λογισμική εφαρμογή που περιγράφεται στο παράρτημα II.

Μόνο οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων μπορούν να έχουν άμεση πρόσβαση στα δεδομένα που είναι αποθηκευμένα και έτοιμα για ανάκτηση με τη λογισμική εφαρμογή. Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να προλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- α) μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα να αποκτούν πρόσβαση στον εξοπλισμό επεξεργασίας δεδομένων·
  - β) μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα να διαβάζουν, να αντιγράφουν, να τροποποιούν ή να διαγράφουν πληροφορίες·
  - γ) μη εξουσιοδοτημένη έρευνα ή διαβίβαση πληροφοριών·
  - δ) μη εξουσιοδοτημένη ανάγνωση ή αντιγραφή πληροφοριών κατά τη μετάδοση.
3. Η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων από τις αρχές ταξινόμησης οχημάτων των κρατών μελών διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK και υπό την εποπτεία της δημόσιας ανεξάρτητης αρχής του κράτους μέλους, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 28 της εν λόγω οδηγίας.

Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που διαβιβάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μόνο για σκοπούς ταξινόμησης ενός οχήματος που είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος.

Όταν ανταλλάσσονται πληροφορίες μεταξύ αρχών ταξινόμησης οχημάτων, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η αρχή ταξινόμησης που παρέχει τις πληροφορίες ενημερώνεται, έπειτα από αίτησή της, σχετικά με τη χρήση την οποία θα υποστούν οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν και με τη συνέχεια που θα δοθεί.

Η αρχή ταξινόμησης οχημάτων που παρέχει τις πληροφορίες εξετάζει την ακρίβεια των πληροφοριών που πρόκειται να παρασχεθούν και το κατά πόσον είναι αναγκαίες και ανάλογες προς τον σκοπό για τον οποίο παρέχονται. Τηρεί τους οικείους κανονισμούς σχετικά με την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Εάν καταστεί προφανές ότι έχουν παρασχεθεί ανακριβείς πληροφορίες ή πληροφορίες που δεν θα έπρεπε να έχουν παρασχεθεί, ενημερώνεται αμέσως η αρχή ταξινόμησης οχημάτων που λαμβάνει τις πληροφορίες. Εν συνεχεία, η αρχή ταξινόμησης οχημάτων που λαμβάνει τις πληροφορίες διαγράφει ή διορθώνει τις πληροφορίες που έλαβε.

4. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των κοινών διαδικασιών και των προδιαγραφών της λογισμικής εφαρμογής που αναφέρεται στην παράγραφο 2, καθώς και για τον καθορισμό του μορφοτύπου των ανταλλασσόμενων δεδομένων, των τεχνικών διαδικασιών ηλεκτρονικής διερεύνησης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων και της πρόσβασης σ' αυτά, των διαδικασιών πρόσβασης και των μηχανισμών ασφαλείας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.

#### *Άρθρο 8* *Επαγγελματικές ταξινομήσεις οχημάτων*

1. Η αρχή ταξινόμησης οχημάτων μπορεί να εκδώσει μία ή περισσότερες επαγγελματικές άδειες κυκλοφορίας οχημάτων σε κάθε επιχείρηση που πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
    - α) είναι εγκατεστημένη στο έδαφός της·
    - β) διανέμει οχήματα ή παρέχει υπηρεσίες επισκευής, συντήρησης ή υπηρεσίες δοκιμών για οχήματα·
    - γ) έχει καλή φήμη και την απαιτούμενη επαγγελματική επάρκεια.
  2. Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα του οχήματος που απαριθμούνται στο παράρτημα I είναι καταγεγραμμένα στο μητρώο τους για κάθε επαγγελματική ταξινόμηση οχήματος.
  3. Τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με επαγγελματική άδεια κυκλοφορίας μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον δεν αποτελούν ευθεία και άμεση απειλή για την οδική ασφάλεια. Τα εν λόγω οχήματα δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές προσώπων ή προϊόντων.
  4. Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να παρεμποδίζουν, για λόγους που συνδέονται με την ταξινόμηση του οχήματος, την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων που καλύπτονται από επαγγελματική άδεια κυκλοφορίας.
  5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για να καθορίσει το μορφότυπο και το υπόδειγμα της επαγγελματικής άδειας κυκλοφορίας οχήματος.
- Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.

*Άρθρο 9*  
*Αρχές ταξινόμησης οχημάτων*

1. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών ταξινόμησης οχημάτων που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση των επίσημων μητρώων των οχημάτων στο έδαφός τους και για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.  
  
Η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο των αρχών ταξινόμησης οχημάτων και κάθε επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου στον δικτυακό της τόπο.
2. Οι αρχές ταξινόμησης οχημάτων εξασφαλίζουν ότι το κοινό έχει εύκολη πρόσβαση στις ακόλουθες πληροφορίες:
  - α) πληροφορίες για την ταξινόμηση οχημάτων στο κράτος μέλος της οικείας αρχής·
  - β) ονομασία και στοιχεία επικοινωνίας της αρχής, ώστε να υπάρχει δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας.

*Άρθρο 10*  
*Πράξεις κατ' εξουσιοδότηση*

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 11 σχετικά με:

- (1) τροποποιήσεις των παραρτημάτων I και II του παρόντος κανονισμού ώστε να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος, ειδικότερα να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/37/EK ή τροποποιήσεις άλλων πράξεων της Ένωσης που έχουν άμεση συνάφεια με την επικαιροποίηση των παραρτημάτων I και II του παρόντος κανονισμού·
- (2) τους όρους που πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις, ώστε να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο γ)·
- (3) τη διάρκεια ισχύος των επαγγελματικών αδειών κυκλοφορίας οχήματος που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

*Άρθρο 11*  
*Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Παρέχεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 10 παρέχεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η κατ' άρθρο 10 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη

της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της ημέρας δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 10 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν διατυπωθεί αντιρρήσεις γι' αυτήν ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### *Άρθρο 12* *Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Αν η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί μέσω γραπτής διαδικασίας, 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 13* *Αξιολόγηση*

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποβάλλει έκθεση αξιολόγησης του παρόντος κανονισμού στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις [τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει, εάν είναι απαραίτητο, προτάσεις με σκοπό την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού και την ευθυγράμμιση άλλων πράξεων της Ένωσης, ιδίως λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων περαιτέρω διοικητικής απλούστευσης για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

#### *Άρθρο 14* *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 τις xxxx [να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

Βρυξέλλες, 4.4.2012

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Σύνολο δεδομένων για αυτόματη αναζήτηση των δεδομένων ταξινόμησης οχήματος που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1

| Στοιχείο δεδομένων                                                                                                                                      | Εναρμονισμ<br>ένοι κωδικοί<br>οδηγία<br>1999/37/EK |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 1. Χώρα ταξινόμησης                                                                                                                                     | --                                                 |
| 2. Αριθμός κυκλοφορίας                                                                                                                                  | (A)                                                |
| 3. Ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης του οχήματος                                                                                                           | (B)                                                |
| 4. Αναγνωριστικός αριθμός (ή αριθμοί) της άδειας κυκλοφορίας                                                                                            | --                                                 |
| 5. Ονομασία της εκδούσας αρχής της άδειας κυκλοφορίας                                                                                                   | --                                                 |
| 6. Όχημα: μάρκα                                                                                                                                         | (D.1)                                              |
| 7. Όχημα: τύπος<br>- Παραλλαγή (εάν υπάρχει)<br>- Έκδοση (εάν υπάρχει)                                                                                  | (D.2)                                              |
| 8. Όχημα: εμπορική περιγραφή (ή περιγραφές)                                                                                                             | (D.3)                                              |
| 9. Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN)                                                                                                                | (E)                                                |
| 10. Μάζα: τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα φορτωμένου οχήματος, εκτός εάν πρόκειται για μοτοσικλέτες                                                      | (F0,1)                                             |
| 11. Μάζα: μέγιστη επιτρεπτή μάζα φορτωμένου οχήματος εν κυκλοφορία στο κράτος μέλος της ταξινόμησης                                                     | (F.2)                                              |
| 12. Μάζα του οχήματος εν κυκλοφορία με το αμάξωμα και με το σύστημα ζεύξης στην περίπτωση ρυμουλκού οχήματος εν κυκλοφορία, κάθε κατηγορίας πλην της M1 | (G)                                                |
| 13. Διάρκεια ισχύος, εάν δεν είναι απεριόριστη                                                                                                          | (H)                                                |
| 14. Ημερομηνία ταξινόμησης στην οποία αναφέρεται η παρούσα άδεια κυκλοφορίας                                                                            | (I)                                                |
| 15. Αριθμός έγκρισης τύπου (εάν υπάρχει)                                                                                                                | (K)                                                |
| 16. Αριθμός αξόνων                                                                                                                                      | (L)                                                |

| Στοιχείο δεδομένων                                                                                                                                                                          | Εναρμονισμένοι κωδικοί οδηγία 1999/37/EK |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 17. Μεταξόνιο (σε mm)                                                                                                                                                                       | (M)                                      |
| 18. Για τα οχήματα των οποίων η συνολική επιτρεπτή μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg, κατανομή της τεχνικά επιτρεπτής μέγιστης μάζας φορτωμένου οχήματος κατ' άξονα: άξονας 1 (σε kg)              | (N.1)                                    |
| 19. Για τα οχήματα των οποίων η συνολική επιτρεπτή μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg, κατανομή της τεχνικά επιτρεπτής μέγιστης μάζας φορτωμένου οχήματος κατ' άξονα: άξονας 2 (σε kg), εάν υπάρχει | (N.2)                                    |
| 20. Για τα οχήματα των οποίων η συνολική επιτρεπτή μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg, κατανομή της τεχνικά επιτρεπτής μέγιστης μάζας φορτωμένου οχήματος κατ' άξονα: άξονας 3 (σε kg), εάν υπάρχει | (N.3)                                    |
| 21. Για τα οχήματα των οποίων η συνολική επιτρεπτή μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg, κατανομή της τεχνικά επιτρεπτής μέγιστης μάζας φορτωμένου οχήματος κατ' άξονα: άξονας 4 (σε kg), εάν υπάρχει | (N.4)                                    |
| 22. Για τα οχήματα των οποίων η συνολική επιτρεπτή μάζα υπερβαίνει τα 3500 kg, κατανομή της τεχνικά επιτρεπτής μέγιστης μάζας φορτωμένου οχήματος κατ' άξονα: άξονας 5 (σε kg), εάν υπάρχει | (N.5)                                    |
| 23. Τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη ρυμουλκούμενη μάζα: με συστήματα πέδησης (σε kg)                                                                                                              | (O.1)                                    |
| 24. Τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη ρυμουλκούμενη μάζα: χωρίς συστήματα πέδησης (σε kg)                                                                                                           | (O.2)                                    |
| 25. Κινητήρας: κυλινδρισμός (σε cm <sup>3</sup> )                                                                                                                                           | (P.1)                                    |
| 26. Κινητήρας: μέγιστη ωφέλιμη ισχύς (σε kW) (εάν υπάρχει)                                                                                                                                  | (P.2)                                    |
| 27. Κινητήρας: τύπος καυσίμου ή πηγή ενέργειας                                                                                                                                              | (P.3)                                    |
| 28. Κινητήρας: ονομαστική ταχύτητα (σε min <sup>-1</sup> )                                                                                                                                  | (P.4)                                    |
| 29. Αναγνωριστικός αριθμός κινητήρα                                                                                                                                                         | (P.5)                                    |
| 30. Λόγος ισχύος/βάρους (σε kW/kg) (μόνο για μοτοσικλέτες)                                                                                                                                  | (Q)                                      |
| 31. Χρώμα του οχήματος                                                                                                                                                                      | (R)                                      |
| 32. Μεταφορική ικανότητα σε θέσεις: αριθμός θέσεων για καθήμενους, του οδηγού συμπεριλαμβανομένου                                                                                           | (S.1)                                    |
| 33. Μεταφορική ικανότητα σε θέσεις: αριθμός θέσεων για ορθίους (ενδεχομένως)                                                                                                                | (S.2)                                    |

| Στοιχείο δεδομένων                                                                                                                                                         | Εναρμονισμένοι κωδικοί οδηγία 1999/37/EK |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 34. Μέγιστη ταχύτητα (σε km/h)                                                                                                                                             | (T)                                      |
| 35. Στάθμη θορύβου: εν στάσει [σε dB(A)]                                                                                                                                   | (U.1)                                    |
| 36. Στάθμη θορύβου: ταχύτητα του κινητήρα (σε min <sup>-1</sup> )                                                                                                          | (U.2)                                    |
| 37. Στάθμη θορύβου: εν κινήσει (όταν περνά) [σε dB(A)]                                                                                                                     | (U.3)                                    |
| 38. Εκπομπές καυσαερίων: CO (σε g/km ή g/kWh)                                                                                                                              | (V.1)                                    |
| 39. Εκπομπές καυσαερίων: HC (σε g/km ή g/kWh)                                                                                                                              | (V.2)                                    |
| 40. Εκπομπές καυσαερίων: NOx (σε g/km ή g/kWh)                                                                                                                             | (V.3)                                    |
| 41. Εκπομπές καυσαερίων: HC + NOx (σε g/km)                                                                                                                                | (V.4)                                    |
| 42. Εκπομπές καυσαερίων: σωματίδια προκειμένου για ντίζελ (σε g/km ή g/kWh)                                                                                                | (V.5)                                    |
| 43. Εκπομπές καυσαερίων: διορθωμένος συντελεστής απορρόφησης προκειμένου για ντίζελ (σε min <sup>-1</sup> )                                                                | (V.6)                                    |
| 44. Εκπομπές καυσαερίων: CO <sub>2</sub> (σε g/km)                                                                                                                         | (V.7)                                    |
| 45. Εκπομπές καυσαερίων: συνδυασμένη κατανάλωση καυσίμου (σε l/100 km)                                                                                                     | (V.8)                                    |
| 46. Εκπομπές καυσαερίων: ένδειξη της περιβαλλοντικής κατηγορίας έγκρισης τύπου ΕΚ· αναγραφή της εφαρμοστέας έκδοσης δυνάμει της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ | (V.9)                                    |
| 47. Χωρητικότητα δεξαμενής (ή δεξαμενών) καυσίμου (σε λίτρα).                                                                                                              | (W)                                      |
| 48. Ημερομηνία του τελευταίου τεχνικού ελέγχου                                                                                                                             | --                                       |
| 49. Ημερομηνία του επόμενου τεχνικού ελέγχου                                                                                                                               | --                                       |
| 50. Αριθμός διανυθέντων χιλιομέτρων (εάν είναι διαθέσιμος)                                                                                                                 | --                                       |
| 51. Το όχημα καταστράφηκε (Ναι/Όχι)                                                                                                                                        | --                                       |
| 52. Ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού καταστροφής <sup>24</sup>                                                                                                        | --                                       |
| 53. Κατάστημα ή επιχείρηση που εξέδωσε το πιστοποιητικό καταστροφής                                                                                                        | --                                       |

<sup>24</sup>

Όπως αναφέρεται στην οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34), όπως τροποποιήθηκε.

| Στοιχείο δεδομένων                                                                                                   | Εναρμονισμ<br>ένοι κωδικοί<br>οδηγία<br>1999/37/EK |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 54. Λόγος καταστροφής                                                                                                | --                                                 |
| 55. Το όχημα κλάπηκε (Ναι/Όχι)                                                                                       | --                                                 |
| 56. Η άδεια και/ή οι πινακίδες κυκλοφορίας κλάπηκαν (Ναι/Όχι)                                                        | --                                                 |
| 57. Ανενεργή ταξινόμηση                                                                                              | --                                                 |
| 58. Αναστολή ταξινόμησης                                                                                             | --                                                 |
| 59. Αλλαγή του αριθμού κυκλοφορίας                                                                                   | --                                                 |
| 60. Απαίτηση για τεχνικό έλεγχο έπειτα από ατύχημα με σοβαρές βλάβες                                                 | --                                                 |
| 61. Απαίτηση για πρόσθετες δοκιμές έπειτα από αλλοίωση ή τροποποίηση οποιουδήποτε από τα στοιχεία δεδομένων 9 έως 47 |                                                    |

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

### **Χρήση της λογισμικής εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 7**

1. Η ανταλλαγή πληροφοριών διεξάγεται με διαλειτουργικά ηλεκτρονικά μέσα χωρίς ανταλλαγή δεδομένων από άλλες βάσεις. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών διεξάγεται με οικονομικά αποτελεσματικό και ασφαλή τρόπο και εγγυάται την ασφάλεια και την προστασία των διαβιβαζόμενων δεδομένων, στο μέτρο του δυνατού, με τη χρήση των υφιστάμενων λογισμικών εφαρμογών.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού η λογισμική εφαρμογή προσφέρει επιγραμμική (online) ανταλλαγή σε πραγματικό χρόνο και/ή ανταλλαγή παρτίδων. Η ανταλλαγή παρτίδων παρέχει δυνατότητα ανταλλαγής πολλαπλών αιτήσεων ή απαντήσεων σε ένα μόνο μήνυμα.
3. Κάθε κράτος μέλος φέρει το κόστος που προκύπτει από τη διαχείριση, τη χρήση και τη συντήρηση της λογισμικής εφαρμογής που αναφέρεται στο σημείο 1.
4. Οι αρχές ταξινόμησης, χρησιμοποιώντας τις αυτόματες διαδικασίες που αναφέρονται στα σημεία 1 και 2, ανακτούν τις πληροφορίες για τα στοιχεία δεδομένων του παραρτήματος I από τα ηλεκτρονικά μητρώα οχημάτων ενός ή περισσότερων κρατών μελών.
5. Η λογισμική εφαρμογή διεκπεραιώνει την ασφαλή επικοινωνία με τα άλλα κράτη μέλη και επικοινωνεί με τα προϋπάρχοντα («κληρονομημένα») συστήματα των κρατών μελών με χρήση XML. Τα κράτη μέλη ανταλλάσσουν μηνύματα αποστέλλοντάς τα απευθείας στον παραλήπτη.
7. Τα μηνύματα XML που αποστέλλονται μέσω του δικτύου κρυπτογραφούνται.

## **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΓΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

### **1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ**

- 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.2. Σχετικός(-οί) τομέας(-είς) πολιτικής που αφορά(-ούν) τη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ
- 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.4. Στόχος(-οι)
- 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις
- 1.7. Προβλεπόμενος(-οι) τρόπος(-οι) διαχείρισης

### **2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

- 2.1. Διατάξεις για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων
- 2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου
- 2.3. Μέτρα για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών

### **3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ**

- 3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) των δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται
- 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες
  - 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες
  - 3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις
  - 3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικής φύσεως
  - 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο
  - 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση
- 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΓΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

#### 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς, μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος

#### 1.2. Σχετικός(-οί) τομέας(-είς) πολιτικής που αφορά(-ούν) τη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ<sup>25</sup>

Τίτλος 2 – Επιχείρηση – Κεφάλαιο 02 03: Εσωτερική αγορά προϊόντων και τομεακές πολιτικές

#### 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά **νέα δράση**

#### 1.4. Στόχοι

##### 1.4.1. *Ο (Οι) πολυετής(-είς) στρατηγικός(-οί) στόχος(-οι) της Επιτροπής τον(τους) οποίο(-ους) αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία*

1α. Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση

##### 1.4.2. *Ειδικός(-οί) στόχος(-οι) και συναφής(-είς) δραστηριότητα(-ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ*

Ειδικός στόχος αριθ. 1: Να επανεξετάζεται συνεχώς το υφιστάμενο κεκτημένο σχετικά με την εσωτερική αγορά και να προτείνεται νέα νομοθετική ή μη νομοθετική δράση όταν κρίνεται σκόπιμο.

##### 1.4.3. *Προσδοκώμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις*

*Προσδιορίζονται τα αποτελέσματα που αναμένεται να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους(τις) στοχευόμενους(-ες) δικαιούχους/ομάδες.*

Το προσδοκώμενο αποτέλεσμα της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς χάρη στην κατάργηση των διοικητικών φραγμών που συνδέονται με τη διαδικασία επαναταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι φραγμοί αυτοί σήμερα παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων. Η παρούσα πρόταση αναμένεται να εναρμονίσει, να εξορθολογίσει και να απλουστεύσει τις διαδικασίες επαναταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος για τους πολίτες, για τους υπαλλήλους, για τους εργοδότες, για τις εταιρείες ενοικίασης και χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων και για τις αρχές ταξινόμησης. Η παρούσα πρόταση αναμένεται επίσης να μειώσει τη διοικητική επιβάρυνση για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, χωρίς να παρεμποδίζεται η οδική ασφάλεια ούτε η πρόληψη εγκλημάτων και απάτης.

<sup>25</sup>

ΔΒΔ: Διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων – ΠΒΔ: Προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

Η παρούσα πρόταση θα έχει αντίκτυπο στους πολίτες που μετακινούνται από χώρα σε χώρα ή στους ανθρώπους που έχουν εξοχικό σε άλλο κράτος μέλος και στα πρόσωπα που διαμένουν σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιούν μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο από τον εργοδότη τους σε άλλο κράτος μέλος. Οι πολίτες είναι επίσης η κύρια ομάδα πελατών για την ενδοενοσιακή αγορά μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι έμποροι μεταχειρισμένων επηρεάζονται επίσης άμεσα από την πρόταση, το ίδιο και οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και οι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων. Τέλος, η παρούσα πρόταση θα έχει αντίκτυπο στις αρχές ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων. Ο κάθε επιμέρους αντίκτυπος περιγράφεται με περισσότερες λεπτομέρειες στη συνοδευτική εκτίμηση αντικτύπου.

#### 1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων

*Προσδιορισμός των δεικτών που επιτρέπουν την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας.*

- Αριθμός καταγγελιών·
- Αριθμός υποθέσεων SOLVIT·
- Αριθμός δικαστικών υποθέσεων·
- Αριθμός ερωτήσεων σε ευρωπαϊκά κέντρα καταναλωτών·
- Αριθμός επαναταξινόμησης και αποταξινόμησης·
- Δημόσια διαβούλευση ιδίως για τις διοικητικές επιβαρύνσεις·
- Έρευνα που απευθύνεται ειδικά σ' αυτόν τον τομέα·
- Έρευνα που απευθύνεται ειδικά στις εθνικές αρχές ταξινόμησης·
- Στατιστικές EUCARIS.

### 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

#### 1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη ικανοποίηση απαίτησης(-ων)

Ο γενικός στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς χάρη στην κατάργηση των διοικητικών φραγμών που συνδέονται με τη διαδικασία επαναταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι φραγμοί αυτοί σήμερα παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων.

#### 1.5.2. Προστιθέμενη αξία της συμμετοχής της ΕΕ

Οι διασυνοριακές πτυχές της ταξινόμησης αυτοκινήτων εξακολουθούν να προκαλούν προβλήματα στην εσωτερική αγορά. Αναφέρεται ως παράδειγμα ότι, από το 2000 και έπειτα, εκδόθηκαν 17 αποφάσεις και διατάξεις του Δικαστηρίου σχετικά με τα εμπόδια που προκαλούνται στην ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων, υπηρεσιών και προσώπων, εξαιτίας θεμάτων ταξινόμησης αυτοκινήτων. Οι διαφορετικοί διοικητικοί κανόνες σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την επαναταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων αυτών στο εσωτερικό της ΕΕ. Επομένως, η ΕΕ έχει το δικαίωμα να ενεργήσει με βάση το άρθρο 114 ΣΛΕΕ για να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς όσον αφορά τα μεταχειρισμένα μηχανοκίνητα οχήματα που αγοράζονται σε άλλο κράτος μέλος, τους πολίτες που μεταφέρουν μηχανοκίνητο όχημα σε άλλο κράτος μέλος κατοικίας τους, τους πολίτες που χρησιμοποιούν μηχανοκίνητο όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί στο κράτος μέλος στο οποίο εργάζονται, καθώς και τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων (και, σε μικρότερο βαθμό, τις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης) που, λόγω των απαιτήσεων ταξινόμησης για τους ίδιους (τις ίδιες) ή για τους πελάτες τους, συναντούν εμπόδια στη διασυνοριακή χρήση αυτών των οχημάτων. Ωστόσο, με σκοπό τη συμμόρφωση με την αρχή της επικουρικότητας, η παρούσα πρόταση δεν θίγει τις επαναταξινόμησης στο ίδιο

κράτος μέλος ή τη μεταφορά ενός μηχανοκίνητου οχήματος σε άλλον τόπο στο ίδιο κράτος μέλος.

*1.5.3. Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος*

Πέρα από την κίνηση διαδικασιών παράβασης, η Επιτροπή δημοσίευσε ερμηνευτικές ανακοινώσεις που συνοψίζουν το δίκαιο της ΕΕ για το θέμα αυτό. Ωστόσο, το δίκαιο της ΕΕ και η νομολογία του Δικαστηρίου για το θέμα αυτό εξελίσσονται συνεχώς, έτσι ώστε οι περισσότερες ερμηνευτικές ανακοινώσεις για την ταξινόμηση αυτοκινήτων σύντομα ξεπερνιούνται, ακόμη και εκείνη που δημοσιεύθηκε το 2007. Επιπλέον, η ερμηνευτική ανακοίνωση δεν είναι δεσμευτική και έως σήμερα δεν έχει λειτουργήσει ούτε ως αποτελεσματική καθοδήγηση ούτε ως περιορισμός για τα κράτη μέλη. Επιπλέον, παρ' όλο που η Επιτροπή εξέδωσε ήδη διάφορες ερμηνευτικές ανακοινώσεις, δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι αυτές μείωσαν σε σημαντικό βαθμό τα προβλήματα. Οι εθνικές αρχές ταξινόμησης γνωρίζουν –ή θα έπρεπε να γνωρίζουν- την ύπαρξη της τελευταίας ερμηνευτικής ανακοίνωσης, αλλά συνήθως εφαρμόζουν το εθνικό δίκαιο, όταν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ εθνικών κανόνων και ερμηνευτικής ανακοίνωσης. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να δηλώνουν ότι οι πολίτες και οι επιχειρήσεις γνωρίζουν την ύπαρξη των ερμηνευτικών ανακοινώσεων και δεν φαίνεται ρεαλιστικό να αναμένει κανείς ότι η ανακοίνωση –που περιέχει τα βασικά σημεία του δικαίου της ΕΕ και της νομολογίας του Δικαστηρίου- θα βοηθήσει πολύ σε περίπτωση σύγκρουσης.

*1.5.4. Συνοχή και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα συναφή μέσα*

Η παρούσα πρωτοβουλία παρουσιάζει απόλυτη συνοχή με άλλες σχετικές πράξεις, ιδίως με την οδηγία 1999/37/EK, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων, με την οδηγία 2000/53/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, με την οδηγία 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, με την απόφαση 2004/919/EK του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την αντιμετώπιση της διασυνοριακής εγκληματικότητας σχετικά με οχήματα, με την απόφαση 2008/615/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος και με την απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, για την εφαρμογή της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος.

**1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις**

Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**

**1.7. Προβλεπόμενος(-οι) τρόπος(-οι) διαχείρισης**

**Κεντρική άμεση διαχείριση** από την Επιτροπή

**2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

**2.1. Διατάξεις για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων**

*Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.*

Το άρθρο 13 της παρούσας πρότασης οργανώνει την αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού, η οποία θα πρέπει να αποτυπώνεται σε έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τέσσερα έτη μετά τη θέση σε ισχύ του κανονισμού. Η αξιολόγηση θα πρέπει να εντοπίζει τα πιθανά προβλήματα και τις αδυναμίες του κανονισμού και μπορεί να αποτελέσει την αφετηρία για μελλοντικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένης ενδεχομένως της υποβολής πρότασης τροποποίησης του κανονισμού, με σκοπό την περαιτέρω διοικητική απλούστευση για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις και την καλύτερη ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων.

**2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου**

**2.2.1. Κίνδυνος(-οι) που έχει(-ουν) προσδιοριστεί**

Δεν διαπιστώθηκαν δημοσιονομικοί κίνδυνοι.

**2.2.2. Προβλεπόμενη(-ες) μέθοδος(-οι) ελέγχου**

Οι προβλεπόμενες μέθοδοι ελέγχου καθορίζονται στον δημοσιονομικό κανονισμό και στον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2342/2002.

**2.3. Μέτρα για την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών**

*Να προσδιοριστούν υπάρχοντα ή προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.*

Η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, με τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων και με την είσπραξη αχρεωστήτως καταβληθέντων ποσών, καθώς και, σε περίπτωση που διαπιστώνονται παρατυπίες, με την επιβολή αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών κυρώσεων, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2988/95, (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 και (ΕΚ) αριθ. 1073/1999.

### 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

#### 3.1. Τομέας(-είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(-ές) των δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές των δαπανών του προϋπολογισμού

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

| Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου                 | Γραμμή προϋπολογισμού         | Είδος δαπάνης        | Συνεισφορά               |                               |              |                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                              | Αριθμός<br>[Περιγραφή... .. ] | ΔΠ/ΜΔΠ <sup>26</sup> | χωρών ΕΖΕΣ <sup>27</sup> | υποψήφιων χωρών <sup>28</sup> | τρίτων χωρών | κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του δημοσιονομικού κανονισμού |
| 1α.<br>Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση | [XX.YY.YY.YY]                 | ΔΠ/ΜΔΠ               | ΝΑΙ                      | ΟΧΙ                           | ΟΧΙ          | ΟΧΙ                                                                                   |

<sup>26</sup> ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

<sup>27</sup> ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

<sup>28</sup> Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφιες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

### 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

#### 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

| Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:                                    |                                                  | Αριθμός  | 1α. Ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη και την απασχόληση |      |      |      |      |        |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------|------|------|------|------|--------|
| ΓΔ: ENTR                                                                         |                                                  |          | 2014                                                      | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | ΣΥΝΟΛΟ |
| • Επιχειρησιακές πιστώσεις                                                       |                                                  |          | 0                                                         | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ ENTR</b>                                           | Αναλήψεις υποχρεώσεων                            | =1+1α+3  | 0                                                         | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
|                                                                                  | Πληρωμές                                         | =2+2α+3  | 0                                                         | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
|                                                                                  |                                                  |          |                                                           |      |      |      |      |        |
| <b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:</b>                             |                                                  | <b>5</b> | «Διοικητικές δαπάνες»                                     |      |      |      |      |        |
| ΓΔ ENTR (ΓΔ Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας)                                        |                                                  |          | 2014                                                      | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | ΣΥΝΟΛΟ |
| • Ανθρώπινοι πόροι                                                               |                                                  |          | 0,2                                                       | 0,2  | 0,2  | 0,2  | 0,2  | 1,0    |
| • Λοιπές διοικητικές δαπάνες                                                     |                                                  |          | 0,1                                                       | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 0,5    |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ ENTR</b>                                                            | Πιστώσεις                                        |          | 0,3                                                       | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 1,5    |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>        | (Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών) |          | 0,3                                                       | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 1,5    |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b> | Αναλήψεις υποχρεώσεων                            |          | 0,3                                                       | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 1,5    |
|                                                                                  | Πληρωμές                                         |          | 0,3                                                       | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 0,3  | 1,5    |

### 3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις

Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων

### 3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικής φύσεως

#### 3.2.3.1. Σύνοψη

Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

|                                                                        | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | ΣΥΝΟΛΟ     |
|------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>TOMEAS 5<br/>του πολυετούς<br/>δημοσιονομικού<br/>πλαισίου</b>      |            |            |            |            |            |            |
| Ανθρώπινοι πόροι                                                       | 0,2        | 0,2        | 0,2        | 0,2        | 0,2        | <b>1,0</b> |
| Λοιπές διοικητικές<br>δαπάνες                                          | 0,1        | 0,1        | 0,1        | 0,1        | 0,1        | <b>0,5</b> |
| <b>Υποσύνολο TOMEA 5<br/>του πολυετούς<br/>δημοσιονομικού πλαισίου</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>1,5</b> |

|                                                                                      |          |          |          |          |          |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Εκτός του TOMEA 5<sup>29</sup> του<br/>πολυετούς δημοσιονομικού<br/>πλαισίου</b>  |          |          |          |          |          |          |
| Ανθρώπινοι πόροι                                                                     | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Λοιπές δαπάνες<br>διοικητικού χαρακτήρα                                              | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |
| <b>Υποσύνολο εκτός του<br/>TOMEA 5<br/>του πολυετούς<br/>δημοσιονομικού πλαισίου</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> |

|               |            |            |            |            |            |            |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>0,3</b> | <b>1,5</b> |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|

<sup>29</sup> Τεχνική και/ή διοικητική συνδρομή και δαπάνες για τη στήριξη της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

### 3.2.3.2. Εκτιμώμενες απαιτήσεις ανθρώπινων πόρων

Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

*Η αξιολόγηση πρέπει να εκφραστεί σε ακέραιο αριθμό (ή το πολύ με ένα δεκαδικό ψηφίο)*

|                                                                                           | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)</b> |           |           |           |           |           |
| 02 01 01 01 (στην έδρα ή στα γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)                        | 0.2       | 0.2       | 0.2       | 0.2       | 0.2       |
|                                                                                           | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 |
| XX 01 01 02 (σε αντιπροσωπεία)                                                            | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| XX 01 05 01 (έμμεση έρευνα)                                                               | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| 10 01 05 01 (άμεση έρευνα)                                                                | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| <b>• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδυνάμου πλήρους απασχόλησης: ΙΠΑ)<sup>30</sup></b> |           |           |           |           |           |
| XX 01 02 01 (CA, INT, SNE από το «συνολικό κονδύλιο»)                                     | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA και SNE στις αντιπροσωπείες)                                | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| <b>XX 01 04 yy<sup>31</sup></b>                                                           | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
|                                                                                           | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| <b>XX 01 05 02</b> (CA, INT, SNE - έμμεση έρευνα)                                         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| 10 01 05 02 (CA, INT, SNE – άμεση έρευνα)                                                 | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)                                      | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                                                                             | 0.2       | 0.2       | 0.2       | 0.2       | 0.2       |
|                                                                                           | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 | ΙΠΑ = 1,5 |

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή που έχει ανακαταταχθεί στο πλαίσιο της ίδιας ΓΔ και θα συμπληρωθούν, ενδεχομένως, από όλα τα συμπληρωματικά κονδύλια που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση της δράσης ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας χορήγησης και με βάση τους δημοσιονομικούς περιορισμούς.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

|                                |                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι | Διαχείριση της εφαρμογής του κανονισμού, μεταξύ άλλων, με την προπαρασκευή των εκτελεστικών πράξεων και, πιθανώς, των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, και έναρξη της αξιολόγησης |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>30</sup> CA= συμβασιούχος υπάλληλος (Contract Agent)· INT= προσωρινό προσωπικό («*Intérimaire*»)· JED= Νεαρός εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία («*Jeune Expert en Délégation*»)· LA= τοπικός υπάλληλος (Local Agent)· SNE= αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας (Seconded National Expert).

<sup>31</sup> Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού βάσει επιχειρησιακών πιστώσεων (πρώην γραμμές «BA»).

3.2.4. *Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο*

Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με τον ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.

3.2.5. *Συνεισφορές τρίτων*

Η πρόταση δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη.

**3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα**

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα..