



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.7.2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα
κυκλοφορίας οχημάτων**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

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

Σκοπός είναι να συμβάλει η πρόταση στην επίτευξη του στόχου να μειωθεί έως το 2020 ο αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ, όπως αναφέρεται στις Πολιτικές Κατευθύνσεις για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020¹. Θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών των οδικών μεταφορών λόγω κακής συντήρησης των οχημάτων.

Εν προκειμένω η πρόταση αποβλέπει στη βελτίωση του καθεστώτος τεχνικού ελέγχου και του οδικού ελέγχου, ιδίως όταν η τεχνική κατάσταση οχήματος συνιστά άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, με μέτρα όπως η προσωρινή ανάκληση ή η μόνιμη ακύρωση της ταξινόμησης του οχήματος.

- Γενικό πλαίσιο

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

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

Κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ένα όχημα είναι δυνατόν να ταξινομηθεί εκ νέου, λόγω αλλαγής ιδιοκτήτη ή μεταφοράς του σε άλλο κράτος μέλος για μόνιμη χρήση. Πρέπει να θεσπισθούν διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης οχημάτων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι

¹ COM(2010) 389 τελικό.

δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Κύριος στόχος της ταξινόμησης ενός οχήματος είναι να επιτραπεί η λειτουργία του στην οδική κυκλοφορία, δηλ. η χρήση του. Αυτή η άδεια καθίσταται ορατή με την τοποθέτηση της πινακίδας κυκλοφορίας στο όχημα και την έκδοση πιστοποιητικού ταξινόμησης.

- Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης

Με την πρόταση θα τροποποιηθούν οι υπάρχουσες απαιτήσεις του κείμενου νομοθετικού πλαισίου που αφορά τα έγγραφα ταξινόμησης των οχημάτων².

Σε σύγκριση με την κείμενη νομοθετική πράξη, η πρόταση προβλέπει ακριβέστερους όρους για τον τόπο ταξινόμησης, την ανάκληση και την ακύρωση της ταξινόμησης. Η πρόταση θεσπίζει επίσης νέες απαιτήσεις για τα ηλεκτρονικά μητρώα ταξινόμησης οχημάτων και την παρακολούθηση κοινοποιήσεων σχετικών με τα αποτελέσματα των τεχνικών ελέγχων, την επαναταξινόμηση και την καταστροφή οχημάτων.

- Συνοχή με τις λοιπές πολιτικές και τους λοιπούς στόχους της Ένωσης

Η πρόταση συμβαδίζει με τον στόχο της ΕΕ να καταστεί ασφαλέστερο το οδικό δίκτυο, όπως επισημαίνεται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές³ και αποβλέπει στην εφαρμογή ειδικής στρατηγικής για ασφαλέστερα οχήματα στο πλαίσιο των Πολιτικών Κατευθύνσεων για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020.

Τέλος, η πρόταση συμβαδίζει με τις συστάσεις για την επανεκκίνηση της πολιτικής για την ενιαία αγορά, όπως προβλέπεται στην έκθεση Monti του Μαΐου του 2010⁴ για τη μείωση των διοικητικών φραγμών στη διασυνοριακή διακίνηση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

- Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης

Κατά την εκπόνηση της πρότασης η Επιτροπή διαβουλευθήκε με τους ενδιαφερόμενους με διάφορους τρόπους:

- Διεξήχθη γενική διαβούλευση μέσω Διαδικτύου, η οποία κάλυψε όλες τις πτυχές της πρότασης.
- Ζητήθηκε η γνώμη εμπειρογνομόνων και ενδιαφερομένων κατά τη διάρκεια ημερίδων.

² Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων, όπως τροποποιήθηκε.

³ COM(2011)144 τελικό.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

- Πραγματοποιήθηκε μελέτη για τις μελλοντικές δυνατότητες για την εφαρμογή των τεχνικών ελέγχων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό να προσδιορισθούν εφικτά μέτρα και να διαμορφωθεί ένα εργαλείο ανάλυσης κόστους-οφέλους των αποτελεσμάτων του τεχνικού ελέγχου.

Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος συνεκτίμησής τους

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

Πραγματοποιήθηκε ανοιχτή διαβούλευση στο Διαδίκτυο από τις 29/7/2010 έως τις 24/9/2010. Η Επιτροπή έλαβε 9.653 απαντήσεις από πολίτες, αρχές κρατών μελών, προμηθευτές εξοπλισμού, κέντρα ελέγχου, ενώσεις συνεργείων αυτοκινήτων και κατασκευαστές οχημάτων.

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

- Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

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

Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

Πραγματοποιήθηκε μελέτη για τις επιπτώσεις των διαφόρων επιλογών πολιτικής από εξωτερικό γραφείο συμβούλων (Europe Economics) με χρήση διαφόρων επιστημονικών εκθέσεων και εκθέσεων αξιολόγησης, ιδίως πηγές μοντέλων και δεδομένων για τη χρηματική αποτίμηση του κόστους και του οφέλους των διαφόρων επιλογών πολιτικής. Μεταξύ των μελετών που χρησιμοποιήθηκαν εκτενέστατα είναι οι εξής:

- Η έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και του για την εφαρμογή από τα κράτη μέλη της οδηγίας 2000/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6^{ης} Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα – Περίοδοι υποβολής έκθεσης 2005–2006 και 2007–2008 (COM(2010) 754 τελικό,
- AUTOFORE (2007)
- «MOT Scheme Evidence-base» Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010,

– Εκθέσεις 2009 / 2010 της TÜV.

Χρησιμοποιηθέντα μέσα για τη δημοσιοποίηση των γνωμοδοτήσεων των εμπειρογνομόνων

Όλες οι ολοκληρωμένες και εγκεκριμένες εκθέσεις έρευνας βρίσκονται ήδη ή θα τοποθετηθούν στο δικτυακό τόπο της ΓΔ κινητικότητας και μεταφορών.

- Εκτίμηση επιπτώσεων

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

- α) Η προσέγγιση «μη μεταβολή της πολιτικής» αποτελεί την υπόθεση αναφοράς ως προς την οποία συγκρίνονται τα αποτελέσματα των υπόλοιπων επιλογών πολιτικής. Με την επιλογή αυτή, το ισχύον νομικό πλαίσιο της ΕΕ παραμένει αμετάβλητο. Επίσης, δεν θα γινόταν βραχυπρόθεσμα αναπροσαρμογή του τεχνικού παραρτήματος της οδηγίας 2009/40/ΕΚ, διότι το παράρτημα τροποποιήθηκε πρόσφατα με τη διαδικασία επιτροπής (με την οδηγία 2010/48/ΕΕ). Δεν θα άλλαζε επομένως το πεδίο εφαρμογής και η συχνότητα των τεχνικών ελέγχων και δεν θα θεσπιζόταν άλλο μέτρο για την ανταλλαγή πληροφοριών. Θα συνεχισθεί η έλλειψη πλαισίου για την ανταλλαγή δεδομένων.
- β) Η προσέγγιση «μη δεσμευτικών κανόνων» συνίσταται στη βελτιωμένη εφαρμογή και τη βελτιωμένη παρακολούθηση της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας. Με την επιλογή αυτή δεν θεσπίζεται νέα νομοθεσία, αλλά χρειάζονται νέες και αυξημένες προσπάθειες από την Επιτροπή για τη βελτίωση των προτύπων και της επιβολής, καθώς και δράσεις για τη δημιουργία κινήτρων για την ανταλλαγή δεδομένων.
- γ) Η «νομοθετική προσέγγιση» βασίζεται σε δύο συνιστώσες.
 - Για να επιτευχθεί ο ειδικός στόχος ενίσχυσης της ασφάλειας των οχημάτων στο οδικό δίκτυο, η πρώτη συνιστώσα είναι να αναθεωρηθούν προς το αυστηρότερο τα ελάχιστα πρότυπα ΕΕ για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους (ΠΤΕ) και τους αιφνίδιους οδικούς ελέγχους (ΟΕ) και να καθορισθούν υποχρεωτικά πρότυπα. Αυτό είναι βασικό για να μην μειώσουν τα κενά του συστήματος την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των τεχνικών ελέγχων συνολικά.
 - Για να επιτευχθεί ο ειδικός στόχος να καταστούν διαθέσιμα τα αναγκαία δεδομένα από και για τους τεχνικούς ελέγχους, η δεύτερη συνιστώσα του γενικότερου καθεστώτος περιλαμβάνει, σε ένα δεύτερο στάδιο, τη δυνατότητα δημιουργίας ενωσιακού εναρμονισμένου συστήματος ανταλλαγής δεδομένων που θα εξασφαλίζει τη σύνδεση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων, προκειμένου να βελτιωθεί η απόδοση της εφαρμογής της ενωσιακής δέσμης για τον τεχνικό έλεγχο.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Συνοπτική παρουσίαση της προτεινόμενης δράσης

Η πρόταση καθορίζει την ανάκληση και την ακύρωση της ταξινόμησης.

Το μέτρο αυτό εξασφαλίζει ότι οχήματα, τα οποία λόγω επικίνδυνων ελαττωμάτων αποτελούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο με ανάκληση της ταξινόμησής τους μέχρι να περάσουν με επιτυχία νέο τεχνικό έλεγχο. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, δεν πρέπει να χρειάζεται νέα διαδικασία ταξινόμησης όταν αίρεται η ανάκληση.

Με την πρόταση εισάγεται επίσης αυτοματισμός ως ένα βαθμό, καθώς ακυρώνεται αυτόματα η αρχική ταξινόμηση των οχημάτων που έχουν επαναταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος. Έτσι αποφεύγονται οι παράλληλες ταξινομήσεις οχήματος σε διαφορετικά κράτη μέλη. Η υποχρέωση της διενέργειας περιοδικών τεχνικών ελέγχων συνδέεται με το κράτος μέλος ταξινόμησης. Συνεπώς, οι παράλληλες ταξινομήσεις οχήματος σε διαφορετικά κράτη μέλη θα οδηγήσει σε υποχρέωση διενέργειας περιοδικών τεχνικών ελέγχων στα συγκεκριμένα κράτη μέλη.

Θα ακυρώνονται κατόπιν κοινοποίησης οι ταξινομήσεις οχημάτων τα οποία, μετά από περιοδικό τεχνικό έλεγχο, πρέπει να διαλυθούν και όσα κοινοποιούνται ότι βρίσκονται «στο τέλος του κύκλου ζωής τους».

Με την πρόταση καθιερώνονται επίσης τα ηλεκτρονικά μητρώα ταξινόμησης οχημάτων, τα οποία θα περιέχουν όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με την ταξινόμηση οχήματος. Οι πληροφορίες αυτές θα διατίθενται για τον τεχνικό έλεγχο, καθώς μέρος μόνον αυτών των πληροφοριών εκτυπώνεται στα πιστοποιητικά ταξινόμησης. Το μητρώο εξασφαλίζει την παρακολούθηση μετά την κοινοποίηση των αποτελεσμάτων τεχνικού ελέγχου, την επαναταξινόμηση και την καταστροφή οχήματος.

Η Επιτροπή θα έχει την αρμοδιότητα να επικαιροποιεί με βάση την εξέλιξη της νομοθεσίας της ΕΕ για την έγκριση τύπου τα παραρτήματα που αφορούν το περιεχόμενο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, καθώς και να προσαρμόζει τα παραρτήματα στην τεχνική πρόοδο με κατ'εξουσιοδότηση πράξεις.

- Νομική βάση

Η νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Αρχή της επικουρικότητας

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

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς με τις ενέργειες των κρατών μελών για τον ακόλουθο λόγο: στα κράτη μέλη εφαρμόζονται με πολύ διαφορετικό τρόπο οι υπάρχουσες απαιτήσεις για τον οδικό έλεγχο και τον τεχνικό έλεγχο με αποτέλεσμα να είναι αρνητικές οι επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια αλλά και την εσωτερική αγορά. Για την αδιάλειπτη ροή πληροφοριών στο μέλλον μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την ταξινόμηση των οχημάτων απαιτούνται μητρώα ταξινόμησης με εναρμονισμένο περιεχόμενο σε όλα τα κράτη μέλη.

Συνεπώς, η πρόταση συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας.

- Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Όπως επισημάνθηκε στην εκτίμηση των επιπτώσεων, η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων που αφορούν την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος με βελτιωμένους και αυστηρότερους τεχνικούς ελέγχους και τη διαμόρφωση κατάλληλου πλαισίου για αδιάλειπτη ροή πληροφοριών.

- Επιλογή νομοθετικής πράξης

Προτεινόμενη πράξη: Τροποποίηση κείμενης οδηγίας.

Κρίθηκε κατάλληλη η προσφυγή στην τροποποίηση της κείμενης οδηγίας.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο καθεστώς το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα κατά τη χρήση τους διατηρούνται σε κατάσταση αποδεκτή για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Το καθεστώς πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τους οδικούς ελέγχους των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης, καθώς και διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης (άδεια κυκλοφορίας) οχημάτων, ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.
- (2) Η ταξινόμηση οχήματος επιτρέπει τη χρήση του στο οδικό δίκτυο. Η οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων⁷ εφαρμόζεται μόνον για τη χορήγηση ταξινόμησης οχήματος. Ωστόσο, ειδικά σε περιπτώσεις που η χρήση του οχήματος στο οδικό δίκτυο συνιστά κίνδυνο, λόγω της τεχνικής κατάστασης του οχήματος, πρέπει να είναι δυνατή η ανάκληση της ταξινόμησης για ορισμένο χρονικό διάστημα. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος λόγω της ανάκλησης της ταξινόμησης, δεν πρέπει να χρειάζεται νέα διαδικασία ταξινόμησης όταν αίρεται η ανάκληση.

⁵ ΕΕ C της , σ. .

⁶ ΕΕ C της , σ. .

⁷ ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57.

- (3) Πρέπει να καθιερωθεί επίσης η δυνατότητα ακύρωσης της ταξινόμησης οχήματος σε περίπτωση που μεταξύ άλλων το όχημα έχει επαναταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος ή αποσυναρμολογείται και διαλύεται.
- (4) Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, οι σχετικές με όχημα πληροφορίες πρέπει να τηρούνται σε εθνικά μητρώα.
- (5) Στις περιπτώσεις που σε τεχνικό έλεγχο διαπιστώνονται επικίνδυνες αστοχίες, πρέπει να ανακαλείται η ταξινόμηση από τις αρμόδιες αρχές μέχρις ότου το όχημα υποβληθεί με επιτυχία σε νέο τεχνικό έλεγχο.
- (6) Για να συμπληρώνεται η παρούσα οδηγία με περαιτέρω τεχνικές λεπτομέρειες, η αρμοδιότητα για την έκδοση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή προκειμένου να επικαιροποιεί τα παραρτήματα, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της νομοθεσίας της ΕΕ περί έγκρισης τύπου όσον αφορά το περιεχόμενο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, καθώς και την τεχνική πρόοδο. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξάγει η Επιτροπή τις απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, συμπεριλαμβανομένων διαβουλεύσεων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, όταν εκπονεί και συντάσσει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις, πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (7) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής για τα επεξηγηματικά έγγραφα της 28^{ης} Σεπτεμβρίου 2011, τα κράτη μέλη έχουν αναλάβει να συνοδεύουν, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των μέτρων που λαμβάνουν για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα που επεξηγούν τη σχέση μεταξύ των διαφόρων μερών της παρούσας οδηγίας και των αντίστοιχων μερών των πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 1999/37/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Το κείμενο του άρθρου 1 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για τα έγγραφα που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για την ταξινόμηση οχημάτων».

2. Στο άρθρο 2, προστίθενται τα κάτωθι στοιχεία:

«ε) "ανάκληση ταξινόμησης": περιορισμένο χρονικό διάστημα κατά το οποίο δεν επιτρέπεται η χρήση οχήματος στην οδική κυκλοφορία, το οποίο δεν συνεπάγεται νέα διαδικασία ταξινόμησης».

στ) "ακύρωση της ταξινόμησης": μόνιμη ακύρωση της άδειας χρήσης οχήματος στο οδικό δίκτυο, η οποία συνεπάγεται νέα διαδικασία ταξινόμησης.»

3. Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος στο άρθρο 3:

«4. Τα κράτη μέλη τηρούν τα δεδομένα όλων των οχημάτων που ταξινομούνται στο έδαφός τους σε ηλεκτρονικό μητρώο. Τα δεδομένα στο μητρώο αυτό περιέχουν όλα τα κατά το παράρτημα Ι στοιχεία, καθώς και τα αποτελέσματα των υποχρεωτικών τεχνικών ελέγχων σύμφωνα με τον κανονισμό XX/XX/XX [για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο]. Διαθέτουν τα τεχνικά δεδομένα στις αρμόδιες αρχές ή τα κέντρα τεχνικού ελέγχου που διενεργούν τεχνικούς ελέγχους.»

3. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

1. Όταν αρχή κράτους μέλους αρμόδια για την ταξινόμηση λαμβάνει κοινοποίηση τεχνικού ελέγχου στην οποία αναφέρεται ότι όχημα κρίθηκε ότι έχει επικίνδυνες αστοχίες σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού XX/XX/XX [για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο], ανακαλείται η ταξινόμησή του και διενεργείται νέος τεχνικός έλεγχος.

Η ανάκληση ισχύει μέχρι το όχημα να υποβληθεί με επιτυχία σε νέο τεχνικό έλεγχο. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του τεχνικού ελέγχου, η αρχή ταξινόμησης επιτρέπει χωρίς καθυστέρηση την εκ νέου χρήση του οχήματος στην οδική κυκλοφορία.

2. Όταν αρχή κράτους μέλους αρμόδια για την ταξινόμηση λαμβάνει κοινοποίηση ότι όχημα κρίθηκε ότι έφθασε στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με την οδηγία 2000/53/EK⁸, ακυρώνει την ταξινόμησή του και η πληροφορία αυτή προστίθεται στο ηλεκτρονικό μητρώο.»

4. Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος στο άρθρο 5:

«3. Όταν αρχή κράτους μέλους αρμόδια για την ταξινόμηση λαμβάνει κοινοποίηση ότι όχημα επαναταξινομήθηκε σε άλλο κράτος μέλος, ακυρώνει την ταξινόμηση του οχήματος στο έδαφός του.»

5. Τα άρθρα 6 και 7 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«Άρθρο 6

Κατ'εξουσιοδότηση πράξεις

Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 7 για την προσαρμογή των παραρτημάτων με βάση την τεχνική πρόοδο.

⁸

EE L 269 της 21.10.2000, σ. 34.

Άρθρο 7
Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Εκχωρείται στην Επιτροπή το δικαίωμα να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 6 ανατίθεται για αόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η ανάθεση εξουσιών κατά το άρθρο 6 είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης τερματίζει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Ανάλογη απόφαση δεν επηρεάζει την εγκυρότητα ήδη ισχυουσών κατ'εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Μόλις εκδώσει μια πράξη κατ'εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Οι κατ'εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 6 τίθενται σε ισχύ μόνο, εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω περίοδος παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

Άρθρο 2
Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, πριν από [XXXX], τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από [τη συμπλήρωση 36 μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Κατά την έκδοσή τους από τα κράτη μέλη, οι υπόψη διατάξεις περιέχουν παραπομπή προς την παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η παραπομπή.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος