



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.4.2012  
SWD(2012) 82 final

**ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ**

*που συνοδεύει το έγγραφο*

**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**

{COM(2012) 164 final}

{SWD(2012) 81 final}

## ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

### ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

*που συνοδεύει το έγγραφο*

**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. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ - ΣΤΟΧΟΙ

Τα προβλήματα ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα των στενώσεων στις οποίες αναφέρεται η στρατηγική Ευρώπη 2020, για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη<sup>1</sup>. Τα προβλήματα αυτά επισημάνθηκαν στην πρώτη έκθεση σχετικά με την ιθαγένεια της ΕΕ<sup>2</sup> ως ένα από τα βασικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι πολίτες όταν ασκούν τα δικαιώματά τους βάσει του δικαίου της ΕΕ στην καθημερινή ζωή τους. Επιπλέον, επισημαίνονται ακόμη ως ένα από τα 20 βασικά προβλήματα της ενιαίας αγοράς με τη μορφή που έχει σήμερα, σε κατάλογο που έχει καταρτίσει η Επιτροπή<sup>3</sup>.

Η εκτίμηση αντικτύπου εντοπίζει δύο σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος:

- (1) Όταν ένα μηχανοκίνητο όχημα είναι ταξινομημένο σε ένα κράτος μέλος και χρησιμοποιείται συχνά σε άλλο κράτος μέλος, τίθεται το ερώτημα σε ποιο κράτος μέλος θα πρέπει να ταξινομηθεί το όχημα. 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 ζουν ή στο οποίο χρησιμοποιείται το όχημα, παρ' όλο που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος. Οι έμποροι μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων, που είναι συνήθως ΜΜΕ, αντιμετωπίζουν το ίδιο πρόβλημα όταν αγοράζουν μηχανοκίνητο όχημα από άλλο κράτος μέλος. 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 μετακινήσουν μέρος του στόλου τους σε άλλο κράτος μέλος για σύντομο χρονικό διάστημα, με σκοπό να καλύψουν εποχική ζήτηση, συνήθως

<sup>1</sup> COM(2010)2020 της 3.3.2010.

<sup>2</sup> COM(2010)603 της 27.10.2010.

<sup>3</sup> Βλ. [http://ec.europa.eu/internal\\_market/strategy/docs/20concerns/publication\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf).

υποχρεώνονται να ταξινομήσουν τα εν λόγω μηχανοκίνητα οχήματα στο άλλο κράτος μέλος.

- (2) Εάν ένα μηχανοκίνητο όχημα χρειάζεται να επαναταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, οι διοικητικές διατυπώσεις ταξινόμησης στο κράτος μέλος υποδοχής είναι πολλές φορές επαχθείς και αποτελούν αιτία καθυστερήσεων. Η πρόσθετη επιβάρυνση προέρχεται κυρίως από το γεγονός ότι οι αρχές ταξινόμησης στο κράτος μέλος υποδοχής έχουν λίγα στοιχεία ή και καθόλου 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. Σήμερα, η επαναταξινόμηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος που είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος συνεπάγεται σειρά διοικητικών διαβημάτων και, κυρίως, διάφορους νέους ελέγχους και εξακριβώσεις, όπως είναι η υποβολή πιστοποιητικού συμμόρφωσης και η διενέργεια εθνικού τεχνικού ελέγχου.

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, φραγμοί οι οποίοι σήμερα παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Οι ειδικοί στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας είναι οι ακόλουθοι:

- 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·
- η συνακόλουθη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, χωρίς να παρεμποδίζεται η οδική ασφάλεια ούτε η πρόληψη εγκλημάτων και απάτης.

Οι επιχειρησιακοί στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας είναι οι ακόλουθοι:

- ο καθορισμός του κράτους μέλους στο οποίο θα πρέπει να ταξινομείται ένα μηχανοκίνητο όχημα το οποίο μεταφέρεται διασυνοριακά εντός της ΕΕ·
- 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.

## 2. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

Οι διασυνοριακές πτυχές της ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων εξακολουθούν να προκαλούν προβλήματα στην εσωτερική αγορά. Αναφέρεται ως παράδειγμα ότι εκδόθηκαν 17 αποφάσεις και διατάξεις του Δικαστηρίου σχετικά με τα εμπόδια που

προκαλούνται στην ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων, υπηρεσιών και προσώπων, εξαιτίας θεμάτων ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τα σημερινά προβλήματα και οι διαφορετικοί διοικητικοί κανόνες σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την επαναταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν προηγουμένως 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 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 στο οποίο κατοικούν, 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. Με σκοπό τη συμμόρφωση με την αρχή της επικουρικότητας, η πρωτοβουλία δεν θα πρέπει ωστόσο να λάβει υπόψη επιλογές που αφορούν την επαναταξινόμηση στο ίδιο κράτος μέλος ή τη μεταβίβαση ενός μηχανοκίνητου οχήματος στο ίδιο κράτος μέλος.

Κατά τη δημόσια διαβούλευση, σημαντική πλειονότητα από κάθε κατηγορία ενδιαφερόμενων μερών θεώρησε ότι θα πρέπει να αναληφθεί δράση σε επίπεδο ΕΕ για τη βελτίωση της τρέχουσας κατάστασης. Όλες οι δημόσιες αρχές που συμμετείχαν στη διαβούλευση τάχθηκαν υπέρ της ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ.

### 3. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Οι επιλογές πολιτικής διαμορφώθηκαν με βάση τις ακόλουθες παραδοχές:

- Η πρώτη ταξινόμηση ενός καινούργιου μηχανοκίνητου οχήματος στην ΕΕ συνήθως γίνεται στο κράτος μέλος κατοικίας/έδρας του αιτούντος (δηλαδή του μελλοντικού κατόχου της άδειας κυκλοφορίας) παρ' όλο που τα καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα μερικές φορές ταξινομούνται από έμπορο μηχανοκίνητων οχημάτων σε ένα κράτος μέλος και, στη συνέχεια, αγοράζονται από πελάτη που κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος.
- Τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να ασκήσουν τη φορολογική τους αρμοδιότητα όσον αφορά μηχανοκίνητα οχήματα με βάση το έδαφος στο οποίο χρησιμοποιείται πράγματι το όχημα ή με βάση τον τόπο κατοικίας του οδηγού, σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ. Παραδείγματος χάριν, τα τέλη κυκλοφορίας εισπράττονται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το μηχανοκίνητο όχημα ή στο οποίο χρησιμοποιείται το όχημα κατά κύριο λόγο.
- Καμία από τις επιλογές δεν αφορά την επαναταξινόμηση στο ίδιο κράτος μέλος ή τη μεταφορά μηχανοκίνητου οχήματος σε άλλον τόπο στο ίδιο κράτος μέλος.

Οι επιλογές πολιτικής που πρόκειται να αξιολογηθούν ως προς τη βασική επιλογή (δηλαδή εφαρμογή της διαδικασίας παράβασης και δημοσίευση ερμηνευτικών ανακοινώσεων) είναι οι ακόλουθες:

### **3.1. Επιλογή 1: ενιαία ταξινόμηση για ολόκληρο τον κύκλο ζωής του μηχανοκίνητου οχήματος («ενιαία ταξινόμηση»)**

Βάσει αυτής της επιλογής, το μηχανοκίνητο όχημα ταξινομείται μία φορά στην ΕΕ για ολόκληρο τον κύκλο ζωής του. Τα μηχανοκίνητα οχήματα διατηρούν την αρχική τους ταξινόμηση έως ότου φτάσουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Όταν το όχημα μεταβιβάζεται σε νέο ιδιοκτήτη, η αρχική ταξινόμηση διατηρείται.

Αυτή η επιλογή αναμένεται να έχει εκτεταμένο αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια (τεχνικοί έλεγχοι), στην επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, στην εγκληματικότητα που έχει σχέση με μηχανοκίνητα οχήματα, στην ασφάλιση των μηχανοκίνητων οχημάτων, στην αγορά μεταχειρισμένων και στην είσπραξη τελών ταξινόμησης και κυκλοφορίας. Αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο σε άλλες ομάδες-στόχους.

Η επιλογή 1 αναμένεται να αφαιρέσει το διοικητικό κόστος για τις επιχειρήσεις και τους ιδιώτες, καθώς και για τις δημόσιες αρχές, κόστος που υπάρχει στο βασικό σενάριο. Οι οικονομίες που θα προκύψουν θα ανέρχονται σε 1 500 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Επίσης δεν θα υπάρχει διαφυγόν κέρδος, αφού το όχημα θα μπορεί να χρησιμοποιείται χωρίς διακοπή. Οι οικονομίες που είναι δυνατόν να προκύψουν θα ανέρχονται περίπου σε 336 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Το ειδικό κόστος για τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων θα εκλείψει επίσης με αυτή την επιλογή πολιτικής (636 εκατομμύρια ευρώ), επειδή θα μπορούν να μετακινούν αυτοκίνητα διασυνοριακά χωρίς περιορισμούς.

### **3.2. Επιλογή 2: ο κάτοχος διατηρεί την ταξινόμησή του σε όλη την επικράτεια της ΕΕ αλλά για τη μεταβίβαση του οχήματος σε νέο κάτοχο απαιτείται νέα ταξινόμηση**

Βάσει αυτής της επιλογής, κάθε κάτοχος (δηλαδή κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας) διατηρεί την ταξινόμησή του έως ότου μεταβιβαστεί το όχημα σε άλλον κάτοχο. Με άλλα λόγια, τα μηχανοκίνητα οχήματα δεν θα πρέπει να επαναταξινομούνται όταν ο κάτοχος αλλάζει τον τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος. Σ' αυτή την περίπτωση, ωστόσο, θα πρέπει να ενημερώνει τις αρχές του νέου κράτους μέλους, οι οποίες, με τη σειρά τους, θα πρέπει να ενημερώνουν τις ομόλογες αρχές στο κράτος μέλος της ταξινόμησης. Ωστόσο, για τη μεταβίβαση του οχήματος σε άλλον κάτοχο θα απαιτείται επαναταξινόμηση. Η επιλογή αυτή υποδιαιρέθηκε στην υποεπιλογή 2α (χωρίς διατυπώσεις), στην υποεπιλογή 2β (οι πολίτες που μετακομίζουν σε άλλο κράτος μέλος θα μπορούν να διατηρούν την αρχική ταξινόμηση του οχήματός τους αλλά θα πρέπει να ενημερώνουν τις αρχές ταξινόμησης του κράτους μέλους προηγούμενης κατοικίας τους για τη νέα τους κατοικία) και στην υποεπιλογή 2γ (οι πολίτες που μετακομίζουν σε άλλο κράτος μέλος θα μπορούν να διατηρούν την αρχική ταξινόμηση του οχήματός τους αλλά θα πρέπει να ενημερώνουν τις αρχές ταξινόμησης του νέου κράτους μέλους κατοικίας τους για τη νέα τους κατοικία).

Η επιλογή αυτή αναμένεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια (τεχνικοί έλεγχοι) και στην επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, στην

ασφάλιση των μηχανοκίνητων οχημάτων και στη φορολόγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Ωστόσο, η επιλογή αυτή αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στους πολίτες που μετακομίζουν σε άλλο κράτος μέλος, στους διασυνοριακούς εργαζομένους, στις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, στις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων και στις αρχές ταξινόμησης. Ο αντίκτυπος στην αγορά μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και στην εγκληματικότητα που σχετίζεται με μηχανοκίνητα οχήματα θα είναι ουδέτερος.

Η οικονομίες που εκτιμάται ότι θα προκύψουν κυμαίνονται μεταξύ 2 472 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως (υποεπιλογή 2α), 2 385 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως (υποεπιλογή 2β) και 2 343 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

### **3.3. Επιλογή 3: ταξινόμηση στο κράτος μέλος του κατόχου του οχήματος και απλουστευμένη επαναταξινόμηση**

Όταν ο κάτοχος αλλάζει τόπο κατοικίας μετακομίζοντας σε άλλο κράτος μέλος ή όταν το όχημα μεταβιβάζεται σε άλλον κάτοχο σε άλλο κράτος μέλος, το μηχανοκίνητο όχημα θα πρέπει μεν να επαναταξινομείται αλλά θα πρέπει να εφαρμόζεται απλουστευμένη διαδικασία ταξινόμησης. Αυτή η απλουστευμένη διαδικασία αναμένεται ότι θα περιορίσει τη γραφειοκρατία και τον αριθμό των ελέγχων, επειδή θα υπάρχει αναλυτικός κατάλογος εγγράφων που θα επιτρέπεται ή δεν θα επιτρέπεται να ζητούνται και ρητή απαγόρευση να ζητούνται συμπληρωματικά έγγραφα.

Δεν εντοπίστηκε αρνητικός αντίκτυπος όσον αφορά την επιλογή αυτή. Αναμένεται ότι ο αντίκτυπός της θα είναι ουδέτερος στη φορολόγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων, στην επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και στην ασφάλιση των μηχανοκίνητων οχημάτων, ενώ θα είναι θετικός για τις υπόλοιπες ενδιαφερόμενες ομάδες.

Το διοικητικό κόστος αναμένεται να μειωθεί, επειδή η επιλογή αυτή αναμένεται να καταργήσει την ανάγκη αποταξινόμησης και να μειώσει τον χρόνο και το κόστος που απαιτούνται για επαναταξινόμηση. Βραχυπρόθεσμα, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει, ωστόσο, να εφαρμόζουν τις διαδικασίες αποταξινόμησης.

Η επιλογή αυτή αναμένεται να δώσει τη δυνατότητα εξοικονόμησης 1 171 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, κατ' εκτίμηση.

### **3.4. Επιλογή 4: ταξινόμηση στο κράτος μέλος στο οποίο χρησιμοποιείται κυρίως το όχημα και απλουστευμένη επαναταξινόμηση**

Σύμφωνα με την επιλογή αυτή, το μηχανοκίνητο όχημα θα πρέπει να ταξινομείται στο κράτος μέλος κύριας χρήσης, ακόμη και αν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας κατοικεί μόνιμα ή έχει την έδρα του σε άλλο κράτος μέλος. Η διαδικασία ταξινόμησης, ωστόσο, θα είναι απλουστευμένη, όπως στην επιλογή 3.

Η επιλογή αυτή αναμένεται ότι θα έχει θετικό αντίκτυπο στις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων και στην επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Η βασική δυσκολία της επιλογής αυτής είναι η αοριστία της και οι δυσκολίες που μπορεί να προκαλέσει η αοριστία στην πράξη, ιδίως για πρόσωπα και επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Οι έννοιες «βασική χρήση σε

μόνιμη βάση» ή «πραγματική χρήση σε μόνιμη βάση» θα πρέπει να αποσαφηνιστούν περισσότερο και να διατυπωθεί πολύ ακριβής ορισμός. Επομένως, αναμένεται ότι θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στους πολίτες, στους διασυννοριακούς εργαζομένους, στις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και στη φορολόγηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Η επιλογή αυτή αναμένεται να έχει ουδέτερο αντίκτυπο για τις αρχές ταξινόμησης, την εγκληματικότητα που σχετίζεται με μηχανοκίνητα οχήματα και στην ασφάλιση των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Η επιλογή αυτή αναμένεται να δώσει τη δυνατότητα εξοικονόμησης 1 171 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, κατ' εκτίμηση.

### 3.5. Επιλογή 5: βελτιστοποίηση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ εθνικών αρχών ταξινόμησης

Η επιλογή αυτή προβλέπει ότι οι τεχνικές πληροφορίες σχετικά με το μηχανοκίνητο όχημα και τα πιο πρόσφατα στοιχεία ταξινόμησης στο κράτος μέλος προέλευσης θα συλλέγονται ηλεκτρονικά από τις αρχές ταξινόμησης του κράτους μέλους προορισμού, μέσω του υφιστάμενου συστήματος «EUCARIS».

Η επιλογή 5 αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στους πολίτες που φέρνουν το όχημά τους στη χώρα της κατοικίας τους, στις αρχές ταξινόμησης, στην εγκληματικότητα που σχετίζεται με μηχανοκίνητα οχήματα και στην αγορά μεταχειρισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων. Δεν εντοπίστηκε αρνητικός αντίκτυπος. Τέλος, η επιλογή αυτή αναμένεται να έχει ουδέτερο αντίκτυπο στους διασυννοριακούς εργαζομένους, στις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και στις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, στη φορολόγηση των μηχανοκίνητων οχημάτων, στην επιβολή των κανόνων κυκλοφορίας και στις ασφαλίσεις μηχανοκίνητων οχημάτων.

Η επιλογή αυτή αναμένεται να προσφέρει τη δυνατότητα εξοικονόμησης 274 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, κατ' εκτίμηση.

## 4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Ο αντίκτυπος των διάφορων επιλογών όσον αφορά τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης μπορεί να παρουσιαστεί συνοπτικά ως εξής:

Επιλογές	1	2α	2β	2γ	3	4	5
Πολίτες και επιχειρήσεις	1 400	1 400	1 359	1 360	890	890	133
Δημόσιες αρχές	100	100	78	56	776	53	29
<b>Σύνολο διοικητικών εξόδων (Α)</b>	<b>1 500</b>	<b>1 500</b>	<b>1 437</b>	<b>1 416</b>	<b>943</b>	<b>943</b>	<b>162</b>
<b>Διαφυγόν κέρδος (Β)</b>	<b>336</b>	<b>336</b>	<b>336</b>	<b>336</b>	<b>224</b>	<b>224</b>	<b>112</b>
Εξοικονόμηση από το κόστος ενοικιάσεων «one-way» (χωρίς επιστροφή στον αρχικό τόπο παραλαβής)	418	418	409	407	0	0	0
Εξοικονόμηση από την απώλεια ζήτησης	202	202	188	169	0	0	0
Εξοικονόμηση από την κορύφωση της εποχικής ζήτησης	16	16	15	15	4	4	0
<b>Σύνολο επιπλέον οικονομιών από τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων</b>	<b>636</b>	<b>636</b>	<b>612</b>	<b>591</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>

<b>(Γ)</b>							
<b>ΣΥΝΟΛΟ (Α+Β+Γ)</b>	<b>2 472</b>	<b>2 472</b>	<b>2 385</b>	<b>2 343</b>	<b>1 171</b>	<b>1 171</b>	<b>274</b>

Το βασικό σενάριο δημιουργεί σημαντικό διοικητικό και άλλου είδους κόστος για τους πολίτες, τις εταιρείες και τις δημόσιες αρχές. Από αυτή την άποψη όλες οι επιλογές οδηγούν σε σημαντική βελτίωση της κατάστασης και σε μείωση του κόστους (ειδικά της διοικητικής επιβάρυνσης) για όλους τους φορείς.

Ο ποιοτικός αντίκτυπος των επιλογών μπορεί να παρουσιαστεί συνοπτικά ως εξής στον ακόλουθο πίνακα ποιοτικής σύγκρισης:

Επιλογές	1	2α	2β	2γ	3	4	5
<b>Ομάδες-στόχοι</b>							
Πολίτες που αλλάζουν τύπο κατοικίας	+	+	+	+	+	0	+
Αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων	+	0	0	0	+	0	+
Διασυννοριακοί εργαζόμενοι	+	+	+	+	+	-	0
Εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης	+	+	+	+	+	-	0
Εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων	+	+	+	+	+	+	0
Αρχές ταξινόμησης	+	+	+	+	+	0	+
<b>Άλλος αντίκτυπος</b>							
Τεχνικοί έλεγχοι	-	-	0	0	0	0	0
Επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας	-	-	0	0	0	+	0
Ασφάλιση μηχανοκίνητων οχημάτων	-	-	-	-	0	0	0
Φορολογικά θέματα	-	-	-	-	0	0	0
Εγκληματικότητα που σχετίζεται με οχήματα	-	0	0	0	+	0	+
+ = θετικός αντίκτυπος - = αρνητικός αντίκτυπος 0 = ουδέτερος αντίκτυπος							

Ο πίνακας δείχνει ότι καμία από τις επιλογές δεν αντιμετωπίζει το σύνολο των προβλημάτων.

Η σύγκριση του ποσοτικώς προσδιορίσιμου και ποσοτικώς μη προσδιορίσιμου αντικτύπου οδηγεί στα ακόλουθα αποτελέσματα, σε σύγκριση με την επιλογή του βασικού σεναρίου:

Σύγκριση όλων των ειδών αντικτύπου							
Επιλογές	1	2α	2β	2γ	3	4	5
Οικονομίες (εκατομμύρια ευρώ)	2 472	2 472	2 385	2 343	1 171	1 171	274

Αυτό οδηγεί στην προκαταρκτική διαπίστωση ότι όλες οι επιλογές οδηγούν σε σημαντικές οικονομίες αλλά επίσης ότι παρά τις οικονομίες αυτές, οι επιλογές 1, 2α,



2β και 4 έχουν πολύ σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο, ιδίως όσον αφορά την ασφάλιση και τη φορολογία μηχανοκίνητων οχημάτων.

Συνεπώς, συνιστάται να προκριθούν μόνο εκείνες οι επιλογές πολιτικής που παρουσιάζουν μόνο θετικό και ουδέτερο αντίκτυπο, συγκεκριμένα:

- Επιλογή 3: ταξινόμηση στο κράτος μέλος του κατόχου του οχήματος και απλουστευμένη επαναταξινόμηση.
- Επιλογή 5: βελτιστοποίηση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ εθνικών αρχών ταξινόμησης.

Ο συνδυασμός των επιλογών 3 και 5 αναμένεται να εξασφαλίσει σχετικά μεγάλες οικονομίες τουλάχιστον 1 445 εκατομμύρια ευρώ και, ταυτόχρονα, να έχει θετικό ή ουδέτερο αντίκτυπο σε όλες τις ομάδες-στόχους.

Όσον αφορά τη μορφή της νομικής πράξης, η εκτίμηση αντικτύπου συνιστά κανονισμό.

## 5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Τα διάφορα προβλήματα που σκιαγραφούνται στην παρούσα εκτίμηση αντικτύπου δεν αποτελούν ακόμη αντικείμενο του παράγωγου δικαίου της ΕΕ. Συνεπώς, διέπονται από τις διατάξεις της ΣΛΕΕ. Τα εθνικά συστήματα και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πολίτες και οι επιχειρήσεις είναι πολύ διαφορετικά, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα που έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος. Επομένως, είναι σημαντικό να εφαρμοστεί ένα συνεκτικό σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης, χωρίς, ωστόσο, να προκύψει επιπλέον διοικητική επιβάρυνση για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις εθνικές αρχές ταξινόμησης. Σήμερα υπάρχουν ελάχιστες ακριβείς στατιστικές για ορισμένες ομάδες-στόχους που θίγονται άμεσα από τα σημερινά προβλήματα στην ταξινόμηση των μηχανοκίνητων οχημάτων, ιδίως για τους πολίτες που μεταφέρουν τα οχήματά τους από ένα κράτος μέλος σε άλλο ή για την αγορά μεταχειρισμένων. Δεν υπάρχουν ακριβείς στατιστικές ούτε για τον αριθμό των δυσκολιών ούτε για τον χρόνο που απαιτήθηκε για την επαναταξινόμηση σε άλλο κράτος μέλος. Ωστόσο, η λογισμική εφαρμογή «EUCARIS» παρέχει στατιστικές που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως δείκτες.

Προτείνεται να χρησιμοποιηθούν οι εξής δείκτες και μέθοδοι παρακολούθησης με σκοπό την αξιολόγηση της νομικής πράξης έπειτα από μία τετραετία από την προθεσμία θέσης σε εφαρμογή:

Ποιος έχει θιγεί από τα προβλήματα;	Δείκτες/μέθοδοι παρακολούθησης
Πολίτες που αγοράζουν μεταχειρισμένο μηχανοκίνητο όχημα σε άλλο κράτος μέλος	- Αριθμός καταγγελιών· - Αριθμός υποθέσεων SOLVIT· - Αριθμός δικαστικών υποθέσεων·
Πολίτες που μετακομίζουν σε άλλο κράτος μέλος μαζί με το αυτοκίνητό τους	- Αριθμός ερωτήσεων σε ευρωπαϊκά κέντρα καταναλωτών· - Αριθμός επαναταξινόμησεων και αποταξινόμησεων·
Πολίτες που ζουν ένα μέρος του έτους σε άλλο κράτος μέλος	- Δημόσια διαβούλευση ιδίως για τις

Πολίτες που εργάζονται διασυνοριακά με αυτοκίνητο της εταιρείας	διοικητικές επιβαρύνσεις
Εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και ενοικίασης αυτοκινήτων	Έρευνα που απευθύνεται ειδικά σ' αυτόν τον τομέα
Εθνικές αρχές ταξινόμησης	Έρευνα που απευθύνεται ειδικά στις εθνικές αρχές ταξινόμησης
Όλες οι ομάδες-στόχοι	Στατιστικές EUCARIS.