ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

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

Με την πρόταση επιδιώκεται να υπάρξει συμβολή στην επίτευξη του στόχου μείωσης κατά το ήμισυ του αριθμού των νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020, όπως αναφέρεται στις Πολιτικές Κατευθύνσεις για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020[1]. Η πρόταση θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών στο πλαίσιο των οδικών μεταφορών λόγω κακής συντήρησης των οχημάτων.

- 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 είναι η επίσημη άδεια χρήσης ενός οχήματος στο δημόσιο οδικό δίκτυο και με αυτήν επιβάλλεται η τήρηση των ημερομηνιών έναρξης ισχύος των απαιτήσεων που διαφέρουν για τα διάφορα οχήματα.

Μετά την εν λόγω έγκριση, τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν πρέπει να υποβάλλονται τακτικά σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Με τους ελέγχους αυτούς επιδιώκεται να εξασφαλισθεί ότι τα οχήματα διατηρούνται σε καλή τεχνική κατάσταση, είναι ασφαλή και δεν συνιστούν κίνδυνο για τον οδηγό και τους λοιπούς 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 έμφορτου οχήματος άνω των 3,5 τόνων που χρησιμοποιούνται για τις επαγγελματικές μεταφορές εμπορευμάτων και τα οχήματα επαγγελματικών μεταφορών επιβατών με άνω των 8 θέσεις 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 δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Κύριος στόχος των οδικών τεχνικών ελέγχων είναι να εξασφαλισθεί ότι, στο

[1] COM(2010) 389 τελικό.

μεσοδιάστημα αυτών των ελέγχων, τα επαγγελματικά οχήματα δεν δημιουργούν σοβαρό κίνδυνο στην οδική ασφάλεια. Στόχος είναι επίσης να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι όσον αφορά την ποιότητα της συντήρησης των επαγγελματικών οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση με αποθάρρυνση των ανεύθυνων μεταφορέων να αποπειρώνται να αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα χρησιμοποιώντας ακατάλληλα συντηρούμενα οχήματα.

- Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο που αφορά η πρόταση

Η «δέσμη για τον τεχνικό έλεγχο» θα εμπεριέχει τις υπάρχουσες απαιτήσεις του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου για το καθεστώς τεχνικού ελέγχου, το οποίο καλύπτει τους τεχνικούς ελέγχους[2], τους οδικούς ελέγχους[3] και τους κανόνες ταξινόμησης των οχημάτων[4].

Σε σύγκριση με την κείμενη νομοθεσία για τον οδικό τεχνικό έλεγχο, ο κύριος στόχος της πρότασης είναι να προβλεφθεί ένα σύστημα αποτίμησης της επικινδυνότητας ώστε να εστιάζονται οι έλεγχοι στα οχήματα επιχειρήσεων με κακό ιστορικό ασφαλείας και, επομένως, να επιβραβεύονται οι επιχειρήσεις που μεριμνούν για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Η πρόταση καθορίζει επίσης νέες απαιτήσεις για σειρά θεμάτων που συνδέονται με τα πρότυπα και την ποιότητα των ελέγχων, ιδίως όσον αφορά τον εξοπλισμό ελέγχου, τα προσόντα και την εκπαίδευση του αρμόδιου για τον έλεγχο προσωπικού και την εποπτεία του συστήματος ελέγχου.

- Ειρμός με τους υπόλοιπους στόχους και πολιτικές της Ένωσης

Η πρόταση συνάδει με τον στόχο της ΕΕ να καταστεί ασφαλέστερο το οδικό δίκτυο, όπως περιγράφεται αδρά στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές[5], αποβλέπει δε στην εφαρμογή ειδικής στρατηγικής για ασφαλέστερα οχήματα στο πλαίσιο των Πολιτικών Κατευθύνσεων για την Οδική Ασφάλεια 2011-2020.

Επιπλέον, όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πτυχές της πρότασης, οι προβλεπόμενες απαιτήσεις συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών CO_2 και άλλων αέριων ρύπων των μηχανοκίνητων οχημάτων σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα και με την ενοποιημένη πολιτική για την ενέργεια και την αλλαγή του κλίματος, την αποκαλούμενη «στρατηγική 20-20-20», και στην επίτευξη των στόχων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που ορίζονται στην οδηγία 2008/50/ΕΚ[6].

---

2 Οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ L 141 της 6.6.2009, σ.12).

3 Οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, όπως έχει τροποποιηθεί (ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1).

4 Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

5 COM(2011) 144 τελικό.

6 Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης

Κατά την εκπόνηση της πρότασης η Επιτροπή διαβουλεύθηκε με εμπλεκόμενους παράγοντες με διάφορους τρόπους:

– Διεξήχθη γενική διαβούλευση μέσω Διαδικτύου, η οποία κάλυψε όλες τις πτυχές της πρότασης.

– Ζητήθηκε η γνώμη εμπειρογνωμόνων και εμπλεκομένων παραγόντων στο πλαίσιο ημερίδων.

– Εκπονήθηκε μελέτη με αντικείμενο τις μελλοντικές δυνατότητες για την εφαρμογή των τεχνικών ελέγχων οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό να προσδιορισθούν ενδεχόμενα μέτρα και να διαμορφωθεί εργαλείο ανάλυσης κόστους-οφέλους των επενεργειών του τεχνικού ελέγχου και των οδικών τεχνικών ελέγχων.

Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος συνεκτίμησής τους

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

Από τις 29 Ιουλίου 2010 έως τις 24 Σεπτεμβρίου 2010 διενεργήθηκε ανοικτή διαβούλευση μέσω του διαδικτύου. Η Επιτροπή έλαβε 9.653 απαντήσεις από πολίτες, αρχές κρατών μελών, προμηθευτές εξοπλισμού, κέντρα τεχνικού 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.

- Συγκέντρωση και αξιοποίηση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

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

Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

Από εξωτερικό γραφείο συμβούλων (Europe Economics) εκπονήθηκε μελέτη με αντικείμενο τις επιπτώσεις των διαφόρων επιλογών πολιτικής, για την οποία χρησιμοποιήθηκαν διάφορες επιστημονικές εκθέσεις και εκθέσεις 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 για την εφαρμογή από τα κράτη μέλη της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα – Περίοδοι υποβολής έκθεσης 2005–2006 και 2007–2008[7],

– 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 εμπειρογνωμόνων

Όλες οι ολοκληρωμένες και εγκεκριμένες εκθέσεις έρευνας βρίσκονται ήδη 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.

β) Η προσέγγιση «μη δεσμευτικών κανόνων» συνίσταται στη βελτιωμένη εφαρμογή και ταυτόχρονα βελτιωμένη παρακολούθηση της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας. Με την επιλογή αυτή δεν θεσπίζεται νέα νομοθεσία, αλλά χρειάζονται νέες και εντατικότερες προσπάθειες από την Επιτροπή για τη βελτίωση των προτύπων και της επιβολής τήρησής τους, 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 ενωσιακά πρότυπα των περιοδικών τεχνικών ελέγχων (ΠΤΕ) και των αιφνίδιων οδικών ελέγχων (ΟΕ) και να καθοριστούν υποχρεωτικά πρότυπα. Αυτό είναι βασικό ώστε να μην μειωθεί η αποτελεσματικότητα επιβολής συνολικά των τεχνικών ελέγχων εξαιτίας κενών του συστήματος.

[7] COM(2010) 754 τελικό.

– Για να επιτευχθεί ο ειδικός στόχος διάθεσης των αναγκαίων δεδομένων από και για τους τεχνικούς ελέγχους, η δεύτερη συνιστώσα του γενικότερου καθεστώτος περιλαμβάνει, σε 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.

Σε αρκετά κράτη μέλη τεχνικούς ελέγχους εκτελούν εξουσιοδοτημένα ιδιωτικά κέντρα τεχνικού ελέγχου. Για να εξασφαλισθεί συνεκτική προσέγγιση, πρέπει στη νομοθεσία να καθοριστούν ορισμένες κοινές διαδικασίες, όπως οι ελάχιστες προθεσμίες και η φύση των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται.

Ωστόσο, στην εκτίμηση επιπτώσεων καταδεικνύονται τα οφέλη από τον συνδυασμό της προσέγγισης «μη δεσμευτικών κανόνων» με τη ρυθμιστική προσέγγιση. Για τον λόγο αυτό, τα μη δεσμευτικά μέτρα που είχαν προταθεί στην εκτίμηση επιπτώσεων ενσωματώθηκαν στα νομοθετήματα.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Τα ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως και τα ρυμουλκούμενά τους θα περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων τεχνικού ελέγχου, διότι αυτή η ομάδα οχημάτων δεν ακολουθεί πτωτική τάση στα τροχαία θανατηφόρα ατυχήματα. Άλλα ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως όπως τα ταξί ή τα ασθενοφόρα, τα οποία υποβάλλονται ήδη σε ετήσιο τεχνικό έλεγχο, δεν θα είναι στο επίκεντρο των οδικών τεχνικών αποτελούν, διότι τα οχήματα αυτά έχουν τα χαμηλότερα ποσοστά στα τροχαία θανατηφόρα ατυχήματα.

Για να κατανέμουν καλύτερα τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους, τα κράτη μέλη θα ελέγχουν κάθε χρόνο συγκεκριμένο ποσοστό των ταξινομημένων επαγγελματικών οχημάτων. Το προτεινόμενο ποσοστό δεν θα υπερβαίνει συνολικά τον αριθμό των τεχνικών ελέγχων που ήδη εκτελούνται στην Ένωση.

Η επιλογή των οχημάτων θα βασίζεται στο ιστορικό επικινδυνότητας των μεταφορέων και θα στοχεύουν στις μεταφορικές επιχειρήσεις υψηλού κινδύνου, ώστε να μειωθεί ο φόρτος των μεταφορέων που συντηρούν ορθά τα οχήματά τους. Με τις ισχύουσες διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ και όπως αποδεικνύεται στην έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας[8], είναι ο μεγάλος αριθμός των οχημάτων που υποβάλλονται σε οδικό τεχνικό έλεγχο κατά τον οποίο δεν διαπιστώνονται αστοχίες. Σύμφωνα με την εκτίμηση των επιπτώσεων, η προσέγγιση του οδικού τεχνικού ελέγχου με διαβάθμιση του κινδύνου θα μπορούσαν να αποφεύγονται περίπου 2,3 εκατ. έλεγχοι καλά συντηρούμενων οχημάτων και οι μεταφορείς να εξοικονομούν 80,4 εκατ. ευρώ. Ο χαρακτηρισμός της εταιρείας θα βασίζεται στα αποτελέσματα των προηγούμενων τεχνικών και οδικών ελέγχων, όπως ισχύει

[8] COM(2010)754.

με το σύστημα που καθιερώθηκε με την οδηγία 2006/22/ΕΚ[9] για την επιβολή του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης.

Θα εκτελούνται διεξοδικότεροι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι με τη χρήση εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου είτε από κινητές ομάδες ελέγχου είτε στα πλησιέστερα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την ασφαλή στοιβασία των φορτίων στους οδικούς τεχνικούς ελέγχους. Οι αστοχίες που διαπιστώνονται θα αξιολογούνται σύμφωνα με εναρμονισμένους κανόνες ως προς τον κίνδυνο που παρουσιάζουν.

Το επίπεδο των γνώσεων και των προσόντων των ελεγκτών που εκτελούν οδικούς ελέγχους θα αντιστοιχεί τουλάχιστον σε εκείνο των ελεγκτών τεχνικού ελέγχου.

Η συνεργασία μεταξύ αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών θα πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω με συντονισμένους ελέγχους, κοινές πρωτοβουλίες κατάρτισης, την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και την ανταλλαγή επιχειρησιακών πληροφοριών και εμπειρίας. Τα κράτη μέλη θα συνεργάζονται στενά και θα οργανώνουν τακτικά συντονισμένες δραστηριότητες ελέγχου, κατά τις οποίες κάθε κράτος μέλος θα δραστηριοποιείται στην επικράτειά του εστιάζοντας σε επιλεγμένο στόχο της συντονισμένης δράσης, όπως η κατάσταση των ελαστικών ή ασφαλής στοιβασία του φορτίου.

Η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και με την Επιτροπή θα καταστούν αποτελεσματικότερες με καθορισμένα σημεία επαφής στα κράτη μέλη.

Η υποβολή έκθεσης στην Επιτροπή θα πραγματοποιείται με τη χρήση τυποποιημένων εντύπων αναφοράς.

Η Επιτροπή θα έχει την αρμοδιότητα να επικαιροποιεί τα παραρτήματα με βάση την τεχνική πρόοδο με πράξεις κατ'εξουσιοδότηση και να διατηρεί τα πιστοποιητικά και τα έντυπα αναφοράς σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη μέσω της εφαρμογής εκτελεστικών πράξεων, οι οποίες θα περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων εναλλακτικές διαδικασίες τεχνικού ελέγχου που θα βασίζονται σε αναπτυσσόμενα σύγχρονα συστήματα μετεπεξεργασίας των εκπομπών για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των εκπομπών NOx και σωματιδίων.

- Νομική βάση

Νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται, διότι 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: οι ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις για τον οδικό τεχνικό έλεγχο καθορίσθηκαν σε επίπεδο Ένωσης και η εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη

[9] ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ.35.

είχε ως αποτέλεσμα τη μεγάλη διαφοροποίηση των απαιτήσεων στην Ένωση με αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην οδική ασφάλεια όσο και στην εσωτερική αγορά.

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 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 οδικούς τεχνικούς ελέγχους και με τη διαμόρφωση κατάλληλου πλαισίου για αδιάλειπτη ροή πληροφοριών.

- Επιλογή μέσου

Προτεινόμενη νομική πράξη: κανονισμός.

Η έκδοση κανονισμού θεωρείται ενδεδειγμένη, διότι παρέχει την απαιτούμενη διασφάλιση της συμμόρφωσης, ενώ παράλληλα δεν απαιτεί τη μεταφορά στη νομοθεσία των κρατών μελών.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ [ΟΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ]

- Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας

Η έγκριση της πρότασης συνεπάγεται την κατάργηση της υφιστάμενης οδηγίας.

- Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά τον ΕΟΧ και πρέπει κατά συνέπεια να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

2012/0186 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ

(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 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[1],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[2],

Ενεργώντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στη Λευκή Βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»[3] η Επιτροπή διατυπώνει στόχο «με όραμα μηδενικές απώλειες», με βάση τον οποίο η Ένωση πρέπει έως το 2050 να προσεγγίσει στο μηδέν τον αριθμό νεκρών από τροχαία ατυχήματα. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, αναμένεται ότι η τεχνολογία κατασκευής των οχημάτων θα συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση του ιστορικού ασφαλείας των οδικών μεταφορών.

(2) Η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»[4], πρότεινε να μειωθεί περαιτέρω έως το 2020 στο ήμισυ ο συνολικός αριθμός νεκρών από τροχαία

---

1 ΕΕ C, σ.
2 ΕΕ C , , σ. .
3 COM(2011) 144 τελικό.
4 COM(2010) 389 τελικό.

ατυχήματα στην Ένωση αρχής γενομένης από το 2010. Για να επιτευχθεί αυτό, η Επιτροπή καθόρισε επτά στρατηγικούς στόχους, καθώς και δράσεις για ασφαλέστερα οχήματα, μια στρατηγική για τη μείωση των τραυματισμών και τη βελτίωση της ασφάλειας των ευάλωτων οδικών χρηστών, ιδίως των οδηγών μοτοσικλετών.

(3) Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς, το οποίο εξασφαλίζει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ'όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. Το καθεστώς αυτό πρέπει να καλύπτει τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων και τον οδικό έλεγχο των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις οδικές επαγγελματικές μεταφορές, καθώς και τις διατάξεις για τη διαδικασία ταξινόμησης των οχημάτων, ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο οχήματα που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

(4) Στην Ένωση έχουν θεσπισθεί ορισμένα τεχνικά πρότυπα και απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων. Είναι ωστόσο αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι, με ένα καθεστώς αιφνίδιων οδικών τεχνικών ελέγχων, μετά τη διάθεσή τους στην αγορά, τα οχήματα εξακολουθούν να πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας καθ'όλο τον κύκλο ζωής τους.

(5) Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι, όπως έχουν καθιερωθεί με την οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα[5], είναι αποφασιστικής σημασίας στοιχείο για να επιτευχθεί συνεχώς υψηλό επίπεδο τεχνικής κατάστασης των επαγγελματικών οχημάτων καθ'όλο τον κύκλο ζωής τους. Οι έλεγχοι αυτοί συντελούν όχι μόνον στην οδική ασφάλεια και τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων, αλλά και στην αποτροπή του αθέμιτου ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές εξαιτίας της αποδοχής διαφορετικών επιπέδων ελέγχου στα κράτη μέλη.

(6) Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι πρέπει να εκτελούνται με βάση σύστημα διαβάθμισης των κινδύνων. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το σύστημα αποτίμησης της επικινδυνότητας που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου[6].

(7) Ο παρών κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται στα επαγγελματικά οχήματα, των οποίων η εκ κατασκευής ταχύτητα υπερβαίνει τα 25 km/h, τα οποία ανήκουν στις κατηγορίες που καθορίζονται στην οδηγία 2007/46//ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που

---

5 ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1.
6 ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

προορίζονται για τα οχήματα αυτά[7]. Πρέπει ωστόσο τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να εκτελούν οδικούς τεχνικούς ελέγχους σε οχήματα που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό ή να ελέγχουν άλλες πτυχές των οδικών μεταφορών, ιδίως εκείνες που σχετίζονται με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης, ή τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

(8) Οι εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/30/ΕΚ[8] καταδεικνύουν με σαφήνεια τη χρησιμότητα των οδικών τεχνικών ελέγχων. Την περίοδο 2007-2008, από τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους που διενεργήθηκαν σε όλη την Ένωση σε σχεδόν 300.000 οχήματα αναφέρθηκε ότι ήταν σε τόσο κακή κατάσταση με αποτέλεσμα να απαγορευθεί η κυκλοφορία τους. Από τις εκθέσεις προκύπτουν επίσης πολύ σημαντικές διαφορές στα αποτελέσματα των ελέγχων των κρατών μελών. Την περίοδο 2007-2008, οι ποσοστιαίες διαφορές ορισμένων αστοχιών κυμάνθηκαν από 0,6% έως 41,4% μεταξύ γειτονικών χωρών. Τέλος, στις εκθέσεις αυτές τονίζονται οι σημαντικές διαφορές στον αριθμό των εκτελούμενων οδικών τεχνικών ελέγχων μεταξύ κρατών μελών. Για να επιτευχθεί πιο ισόρροπη αντιμετώπιση, τα κράτη μέλη πρέπει να δεσμευθούν ότι θα διενεργούν ένα ελάχιστο αριθμό ελέγχων, ανάλογο του αριθμού επαγγελματικών οχημάτων που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

(9) Τα ημιφορτηγά και τα ρυμουλκούμενά τους χρησιμοποιούνται συχνότερα στις οδικές μεταφορές. Τα οχήματα αυτά δεν καλύπτουν ορισμένες απαιτήσεις όπως οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών ή για την εγκατάσταση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας, με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός των οχημάτων αυτών να εμπλέκεται σε τροχαία ατυχήματα. Τα ημιφορτηγά και τα ρυμουλκούμενά τους πρέπει επομένως να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής των οδικών τεχνικών ελέγχων.

(10) Για να αποφευχθεί άσκοπος διοικητικός φόρτος και κόστος και για να βελτιωθεί η απόδοση των ελέγχων, πρέπει να επιλέγονται κατά προτεραιότητα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπεύθυνες επιχειρήσεις που μεριμνούν για την ασφάλεια και την ορθή συντήρησή τους πρέπει να επιβραβεύονται με λιγότερο συχνούς ελέγχους.

(11) Ο οδικός τεχνικός έλεγχος της κατάστασης των οχημάτων πρέπει να συνίσταται σε αρχικό και, εάν χρειάζεται, σε πιο λεπτομερή έλεγχο. Και στις δύο περιπτώσεις οι έλεγχοι πρέπει να καλύπτουν όλα τα σχετικά μέρη και συστήματα των οχημάτων. Για να επιτευχθεί πιο εναρμονισμένος έλεγχος όλων των δυνατών σημείων, πρέπει να καθιερωθούν μέθοδοι ελέγχου και παραδείγματα αστοχιών, καθώς και αξιολόγησή τους ανάλογα με τη σοβαρότητά τους.

(12) Οι εκθέσεις των οδικών τεχνικών ελέγχων συντάσσονται σε πολλά κράτη μέλη με ηλεκτρονικά μέσα. Στις περιπτώσεις αυτές πρέπει να παραδίδεται στον οδηγό έντυπο αντίγραφο της έκθεσης ελέγχου. Όλα τα δεδομένα και οι πληροφορίες που συλλέγονται από τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους πρέπει να διαβιβάζονται σε κοινό αρχείο του κράτους μέλους, ώστε να καθίσταται ευκολότερη η επεξεργασία αυτών

---

[7] ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.
[8] COM(2010) 754 τελικό.

των δεδομένων και η διαβίβαση των πληροφοριών να μην επιφέρει πρόσθετο διοικητικό φόρτο.

(13) Η χρήση κινητών μονάδων ελέγχου μειώνει την καθυστέρηση και το κόστος για τους μεταφορείς, διότι είναι δυνατή η απευθείας εκτέλεση λεπτομερών οδικών ελέγχων. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται σε ορισμένες περιπτώσεις ώστε να είναι διεξοδικότεροι οι τεχνικοί έλεγχοι.

(14) Το προσωπικό που εκτελεί διεξοδικότερους οδικούς τεχνικούς ελέγχους πρέπει να έχει τουλάχιστον τα ίδια προσόντα και να πληροί τις ίδιες απαιτήσεις με εκείνες για τους τεχνικούς ελέγχους που εκτελούνται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XX/XX/XX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία], για τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ[9].

(15) Η συνεργασία και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ κρατών μελών είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη πιο εναρμονισμένου συστήματος οδικών τεχνικών ελέγχων σε όλη την Ένωση. Συνεπώς, τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται στενότερα και κατά τη διάρκεια των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων. Η εν λόγω συνεργασία πρέπει να περιλαμβάνει περιοδική διοργάνωση συντονισμένων οδικών τεχνικών ελέγχων.

(16) Για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει κάθε κράτος μέλος να έχει έναν φορέα ο οποίος θα λειτουργεί ως σημείο επαφής με άλλες αρμόδιες αρχές. Ο φορέας αυτός πρέπει επίσης να συλλέγει τα σχετικά στατιστικά στοιχεία. Επίσης, τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν στην επικράτειά τους συνεκτική εθνική στρατηγική ελέγχου και δύνανται να ορίζουν ενιαίο φορέα για τον συντονισμό της εφαρμογής της. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να ορίσουν διαδικασίες για τον καθορισμό των προθεσμιών και του περιεχομένου των διαβιβαζόμενων πληροφοριών.

(17) Για να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση του εφαρμοζόμενου καθεστώτος οδικού τεχνικού ελέγχου στην Ένωση τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν ανά διετία στην Επιτροπή τα αποτελέσματα των εκτελούμενων οδικών τεχνικών ελέγχων. Η Επιτροπή πρέπει να αναφέρει τα συλλεγόμενα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

(18) Τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις ποινές για παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι εν λόγω ποινές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις.

(19) Για να συμπληρώνεται ο παρών κανονισμός με νέα τεχνικά στοιχεία, η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή, ώστε να λαμβάνεται υπόψη, όταν κρίνεται σκόπιμο, η εξέλιξη στη νομοθεσία περί έγκρισης ΕΚ τύπου όσον αφορά τις κατηγορίες οχημάτων, καθώς και η ανάγκη επικαιροποίησης των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο. Έχει ιδιαίτερη σημασία να διεξάγει η Επιτροπή τις

[9] ΕΕ L [XXX]

απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. 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.

(20) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εκτελεστικές εξουσίες πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (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 της Επιτροπής[10].

(21) Επειδή στόχος του παρόντος κανονισμού, τουτέστιν η θέσπιση ελάχιστων κοινών απαιτήσεων και εναρμονισμένων κανόνων για την εκτέλεση των οδικών τεχνικών ελέγχων των οχημάτων που κυκλοφορούν εντός της Ένωσης, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και είναι συνεπώς δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(22) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το άρθρο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

(23) Ο παρών κανονισμός διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/30/ΕΚ και επικαιροποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις περί επικαιροποίησης. Συνεπώς, η οδηγία αυτή πρέπει να καταργηθεί. Επιπλέον στον παρόντα κανονισμό ενσωματώνονται οι κανόνες που περιέχει η σύσταση 2010/379/ΕΕ της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, σχετικά με την εκτίμηση επικινδυνότητας των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται κατά τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους (των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης) σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[11].

---

10 ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.
11 ΕΕ L 173 της 8.7.2010, σ. 97.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1
Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει καθεστώς οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στο έδαφος των κρατών μελών.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα επαγγελματικά οχήματα, των οποίων η εκ κατασκευής ταχύτητα υπερβαίνει τα 25 km/h, των κάτωθι κατηγοριών που καθορίζονται στην οδηγία 2007/46//ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου:

   – μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και διαθέτουν άνω των οκτώ θέσεων πλην της θέσης του οδηγού – κατηγορίες οχημάτων M2 και M3,

   – μηχανοκίνητα οχήματα με τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3.500 kg – κατηγορία οχημάτων N1,

   – μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500kg - κατηγορίες οχημάτων N2 και N3,

   – ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας έως 3.500 kg – κατηγορίες οχημάτων O1 και O2,

   – ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα μέγιστης αποδεκτής μάζας άνω των 3.500 kg – κατηγορίες οχημάτων O3 και O4.

2. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να διενεργούν οδικούς τεχνικούς ελέγχους σε οχήματα που δεν καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

1) «όχημα», κάθε μηχανοκίνητο μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό ή ημιρυμουλκούμενό του·

(2) «μηχανοκίνητο όχημα», κάθε τροχοφόρο μηχανοκίνητο όχημα το οποίο κινείται αυτόνομα, με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα άνω των 25 km/h·

(3) «ρυμουλκούμενο», μη αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα·

(4) «ημιρυμουλκούμενο», κάθε ρυμουλκούμενο που προορίζεται να ζεύγνυται σε μηχανοκίνητο όχημα κατά τρόπο ώστε το μηχανοκίνητο όχημα να φέρει σημαντικό μέρος της μάζας του και της μάζας του φορτίου του·

(5) «φορτίο», όλα τα αντικείμενα που έχουν τοποθετηθεί μέσα ή επάνω σε όχημα και δεν είναι μόνιμα στερεωμένα στο όχημα, συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων φορτηγών όπως τα κινητά αμαξώματα ή τα εμπορευματοκιβώτια οχημάτων·

(6) «επαγγελματικό όχημα», μηχανοκίνητο όχημα και το ρυμουλκούμενό του που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων για επαγγελματικούς σκοπούς·

(7) «όχημα ταξινομημένο σε κράτος μέλος», όχημα το οποίο είναι ταξινομημένο ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος·

(8) «κάτοχος πιστοποιητικού ταξινόμησης», το πρόσωπο στο όνομα του οποίου ταξινομείται το όχημα·

(9) «οδικός τεχνικός έλεγχος», αιφνίδιος τεχνικός έλεγχος που διενεργείται από αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ή υπό την άμεση εποπτεία τους σε επαγγελματικό όχημα που κυκλοφορεί σε δημόσιο οδικό δίκτυο ανοικτό στην κυκλοφορία εντός του εδάφους του κράτους μέλους·

(10) «τεχνικός έλεγχος», η εξακρίβωση ότι τα μέρη και τα κατασκευαστικά στοιχεία ενός οχήματος ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας που ίσχυαν κατά την έγκριση, την πρώτη ταξινόμηση ή θέση σε κυκλοφορία, και του μετεξοπλισμού του·

(11) «αρμόδια αρχή», αρχή ή δημόσιος φορέας διαχείρισης του εθνικού συστήματος οδικών τεχνικών ελέγχων·

(12) «ελεγκτής», πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από κράτος μέλος να διενεργεί οδικό τεχνικό έλεγχο·

(13) «αστοχίες», τεχνικά ελαττώματα και άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που διαπιστώνονται κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο·

(14) «συντονισμένος οδικός τεχνικός έλεγχος», οδικός έλεγχος που διοργανώνεται ταυτόχρονα από δύο ή περισσότερα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Σύστημα οδικών τεχνικών ελέγχων

Το σύστημα οδικών τεχνικών ελέγχων περιλαμβάνει αρχικούς οδικούς τεχνικούς ελέγχους όπως προβλέπει το άρθρο 9, και διεξοδικότερους οδικούς τεχνικούς ελέγχους όπως προβλέπει το άρθρο 10 παράγραφος 1.

Άρθρο 5

Ποσοστό ελεγχόμενων οχημάτων

Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος συνολικό αριθμό αρχικών οδικών τεχνικών ελέγχων που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 5% του συνόλου των ταξινομημένων στο έδαφός του οχημάτων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

Άρθρο 6

Σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων

1. Καθιερώνεται σε εθνικό επίπεδο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων, το οποίο στηρίζεται στον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών που διαπιστώνονται σε οχήματα που κυκλοφορούν από επιχειρήσεις. Το σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας διαχειρίζεται η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

2. Χαρακτηρισμός επικινδυνότητας αποδίδεται σε κάθε επιχείρηση που ταυτοποιείται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων με τη χρήση των κριτηρίων του παραρτήματος Ι.

   Οι επιχειρήσεις κατατάσσονται ανάλογα με τους κάτωθι χαρακτηρισμούς επικινδυνότητας:

   – υψηλού κινδύνου,

   – μέτριου κινδύνου,

   – χαμηλού κινδύνου.

3. Για την εφαρμογή του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας βάσει των οδικών τεχνικών ελέγχων, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν το σύστημα αποτίμησης της επικινδυνότητας που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Άρθρο 7
Αρμοδιότητες

1. Οι οδηγοί οχήματος ταξινομημένου σε κράτος μέλος φέρουν εντός του οχήματος το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του τελευταίου τεχνικού ελέγχου και την έκθεση του τελευταίου οδικού τεχνικού ελέγχου, εφόσον διατίθεται.

2. Ο οδηγός οχήματος υποβαλλόμενου σε οδικό τεχνικό έλεγχο συνεργάζεται με τους ελεγκτές και παρέχει πρόσβαση στο όχημα και τα μέρη του για τον έλεγχο.

3. Οι επιχειρήσεις εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούν είναι πάντοτε σε καλή τεχνική κατάσταση.

Άρθρο 8
Ελεγκτές

1. Οι ελεγκτές απέχουν από κάθε διακριτική μεταχείριση για λόγους ιθαγένειας του οδηγού, ή της χώρας ταξινόμησης ή θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος, όταν επιλέγουν όχημα για οδικό τεχνικό έλεγχο, και διενεργούν τον έλεγχο.

2. Ο ελεγκτής που διενήργησε τον οδικό τεχνικό έλεγχο οχήματος δεν εμπλέκεται στη διεξαγωγή επόμενου οδικού τεχνικού ελέγχου του ιδίου οχήματος.

3. Ο ελεγκτής είναι αμερόληπτος και δεν αντιμετωπίζει τυχόν σύγκρουση συμφερόντων, ιδίως όσον αφορά οικονομικούς, προσωπικούς ή οικογενειακούς δεσμούς με τον οδηγό, τον μεταφορέα ή τον κάτοχο του πιστοποιητικού ταξινόμησης του υποβαλλόμενου σε έλεγχο οχήματος.

4. Οι ελεγκτές δεν αμείβονται με κανένα τρόπο για τον αριθμό ή τα αποτελέσματα των οδικών τεχνικών ελέγχων που διενεργούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Άρθρο 9
Επιλογή οχημάτων για αρχικό οδικό τεχνικό έλεγχο

Κατά τον εντοπισμό των οχημάτων που πρέπει να υποβληθούν σε οδικό τεχνικό έλεγχο, οι ελεγκτές επιλέγουν κατά προτεραιότητα οχήματα που χρησιμοποιούν επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηρισθεί ως υψηλού κινδύνου, όπως προβλέπει το άρθρο 6 παράγραφος 2. Επιτρέπεται η επιλογή άλλων οχημάτων όταν υπάρχει η υπόνοια ότι το όχημα συνιστά κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Άρθρο 10

Περιεχόμενο και μέθοδοι οδικών τεχνικών ελέγχων

1. Τα οχήματα που επιλέγονται για οδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το άρθρο 9 υποβάλλονται σε αρχικό οδικό τεχνικό έλεγχο.

   Σε κάθε αρχικό οδικό τεχνικό έλεγχο οχήματος, ο ελεγκτής:

   α) ελέγχει το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου, εφόσον διατίθεται, που φυλάσσονται στο όχημα σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1·

   β) εκτελεί οπτική επιθεώρηση της κατάστασης του οχήματος και του φορτίου του.

   Εάν στην προηγούμενη έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου έχουν επισημανθεί μία ή περισσότερες αστοχίες, ο ελεγκτής εξακριβώνει εάν αυτή η αστοχία ή αστοχίες έχουν διορθωθεί.

2. Με βάση την έκβαση του αρχικού ελέγχου, ο ελεγκτής μπορεί να αποφασίσει εάν το όχημα ή το ρυμουλκούμενό του πρέπει να υποβληθεί σε διεξοδικότερο οδικό τεχνικό έλεγχο.

   Ο διεξοδικότερος οδικός τεχνικός έλεγχος περιλαμβάνει τουλάχιστον τα κάτωθι πεδία:

   – σύστημα πέδησης,

   – σύστημα διεύθυνσης,

   – άξονες, τροχοί, ελαστικά και ανάρτηση,

   – οχλήσεις.

   Ο έλεγχος κάθε πεδίου καλύπτει ένα, περισσότερα ή όλα τα σημεία του παραρτήματος ΙΙ που σχετίζονται με αυτά πεδία.

   Επιπλέον, ο ελεγκτής μπορεί να ελέγξει και άλλα πεδία αναφερόμενα στο σημείο 1 του παραρτήματος ΙΙ, το οποίο καλύπτει ένα, περισσότερα ή όλα τα σημεία του παραρτήματος αυτού.

   Εφόσον από το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή από έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου αποδεικνύεται ότι πραγματοποιήθηκε έλεγχος ενός ή περισσότερων κατά το παράρτημα ΙΙ σημείων κατά τη διάρκεια του προηγούμενου μηνός, ο ελεγκτής δεν ελέγχει τα σημεία αυτά, εκτός εάν αυτό δικαιολογείται εξαιτίας έκδηλης αστοχίας.

4. Κατά τη διενέργεια οδικού τεχνικού ελέγχου, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί τις μεθόδους ελέγχου του παραρτήματος ΙΙ.

5. Διεξοδικότεροι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται μόνον από ελεγκτές οι οποίοι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις ικανοτήτων και εκπαίδευσης που ορίζονται στο άρθρο 12 και το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/XXX του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία], για τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους.

Άρθρο 11
Εγκαταστάσεις ελέγχου

1. Διεξοδικότεροι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται από κινητή μονάδα τεχνικού ελέγχου, ή από κέντρο τεχνικού ελέγχου, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/XXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία], για τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους.

2. Εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε κέντρο τεχνικού ελέγχου, ο τόπος του αρχικού οδικού τεχνικού ελέγχου δεν απέχει περισσότερο από 10 km από το εν λόγω κέντρο.

3. Οι κινητές μονάδες τεχνικού ελέγχου διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για τη διενέργεια οδικού τεχνικού ελέγχου, ο οποίος περιλαμβάνει τουλάχιστον τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για την αξιολόγηση της κατάστασης του συστήματος πέδησης, διεύθυνσης, ανάρτησης και των εκπομπών του οχήματος.

Άρθρο 12
Αξιολόγηση αστοχιών

1. Για κάθε σημείο που πρέπει να ελέγχεται, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί τον κατάλογο πιθανών αστοχιών και του βαθμού σοβαρότητάς τους που προβλέπεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

2. Κατά τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου, ο ελεγκτής αποδίδει σε κάθε αστοχία που διαπιστώνει βαθμό σοβαρότητας και την κατατάσσει σε μία από τις κάτωθι ομάδες:

   – ελάσσονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του οχήματος και άλλες περιπτώσεις ελάσσονος σημασίας μη συμμόρφωσης·

   – μείζονος σημασίας αστοχίες, οι οποίες ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια του οχήματος ή να θέσουν σε κίνδυνο άλλους οδικούς χρήστες, ή άλλες σημαντικότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης·

   – επικίνδυνες αστοχίες, οι οποίες συνιστούν άμεσο και έμμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, ώστε σε καμία περίπτωση να μην επιτρέπεται η χρήση του οχήματος.

3. Όχημα, του οποίου οι αστοχίες εμπίπτουν σε περισσότερες από μία ομάδες αστοχιών της παραγράφου 2, κατατάσσεται στην ομάδα που αντιστοιχεί στη σοβαρότερη αστοχία. Όχημα με πολλές αστοχίες της ίδιας ομάδας κατατάσσεται στην επόμενη σοβαρότερη ομάδα, εάν το συνδυασμένο αποτέλεσμα των αστοχιών αυτών οδηγεί σε υψηλότερο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Άρθρο 13

Ειδικοί κανόνες για τον έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων

Ο ελεγκτής μπορεί να υποβάλει όχημα σε έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του σύμφωνα με το παράρτημα IV. Οι διαδικασίες παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 14 εφαρμόζονται επίσης σε περίπτωση αστοχιών μείζονος ή ελάσσονος σημασίας στην ασφαλή στοιβασία του φορτίου.

Άρθρο 14

Μεταπαρακολούθηση σε περίπτωση μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών

1. Τυχόν μείζων αστοχία που διαπιστώνεται σε αρχικό ή σε λεπτομερέστερο έλεγχο διορθώνεται αμελλητί και πλησίον του σημείου ελέγχου.

2. Ο ελεγκτής μπορεί να αποφασίσει εάν το όχημα πρέπει να υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο εντός της προθεσμίας που θα καθορίσει για το όχημα, εφόσον το όχημα είναι ταξινομημένο στο κράτος μέλος όπου διενεργήθηκε ο οδικός τεχνικός έλεγχος. Εάν το όχημα είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, ο ελεγκτής μπορεί να ζητήσει από την αρμόδια αρχή αυτού του κράτους μέλους να διενεργήσει νέο τεχνικό έλεγχο του οχήματος βάσει της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3.

3. Ο ελεγκτής δεν επιτρέπει τη χρήση οχήματος του οποίου τις αστοχίες έχει χαρακτηρίσει επικίνδυνες, μέχρις ότου επισκευασθούν οι αστοχίες αυτές στον τόπο του τεχνικού ελέγχου. Ο ελεγκτής μπορεί να επιτρέψει τη χρήση του οχήματος αυτού μέχρι το πλησιέστερο συνεργείο όπου είναι δυνατόν να διορθωθούν οι αστοχίες, με την προϋπόθεση ότι οι επικίνδυνες αστοχίες σταθεροποιήθηκαν κατά τρόπο που να επιτρέπεται στο όχημα να φθάσει μέχρι το συνεργείο και ότι δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος ασφαλείας για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

   Ο ελεγκτής μπορεί να επιτρέψει σε όχημα του οποίου τις αστοχίες έχει χαρακτηρίσει επικίνδυνες να μεταβεί απευθείας στο πλησιέστερο σημείο όπου το όχημα μπορεί να επισκευασθεί ή να ακινητοποιηθεί.

Άρθρο 15

Τέλη ελέγχου

Όταν διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες μετά από λεπτομερέστερο τεχνικό έλεγχο, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν την καταβολή τέλους. Το ύψος του τέλους είναι εύλογο και δεν υπερβαίνει το ύψος του τέλους που απαιτείται για τον τεχνικό έλεγχο οχήματος του ιδίου τύπου.

Άρθρο 16

Έκθεση τεχνικού ελέγχου και βάση δεδομένων οδικών ελέγχων

1. Μετά την ολοκλήρωση διεξοδικότερου ελέγχου, ο ελεγκτής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα V. Ο οδηγός του οχήματος παραλαμβάνει αντίγραφο της έκθεσης ελέγχου ή, εάν πρόκειται για ηλεκτρονική έκθεση, έκτυπό της.

2. Ο ελεγκτής κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή τα αποτελέσματα των διεξοδικότερων οδικών ελέγχων εντός εύλογης προθεσμίας μετά τους ελέγχους αυτούς. Η αρμόδια αρχή διατηρεί τις πληροφορίες αυτές επί 36 μήνες από την παραλαβή τους.

3. Τα αποτελέσματα των οδικών ελέγχων κοινοποιούνται στις αρχές ταξινόμησης του οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 17
Καθορισμός σημείου επαφής

1 Τα κράτη μέλη ορίζουν σημείο επαφής, το οποίο:

– εξασφαλίζει τον συντονισμό με τα σημεία επαφής των υπολοίπων κρατών μελών σε ό,τι αφορά τις δράσεις που αναλαμβάνονται βάσει του άρθρου 18·

– διαβιβάζει στην Επιτροπή τα δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 20·

– είναι αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνδρομή των αρμοδίων αρχών άλλων κρατών μελών.

2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα ονόματα και τα στοιχεία επαφής των οικείων σημείων επαφής το αργότερο [*ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού*] και την ενημερώνουν αμελλητί για τυχόν αλλαγές τους. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλα τα εθνικά σημεία επαφής και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη.

Άρθρο 18
Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Όταν διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες, ιδίως εκείνες που επιφέρουν απαγόρευση της χρήσης του οχήματος, σε όχημα μη ταξινομημένο στο κράτος μέλος ελέγχου, το σημείο επαφής ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος για τα αποτελέσματα του ελέγχου. Η ενημέρωση περιλαμβάνει τα στοιχεία της έκθεσης οδικού ελέγχου που καθορίζονται στο παράρτημα VI. Η Επιτροπή εκδίδει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις διαδικασίες κοινοποίησης των οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2.

2. Όταν σε όχημα διαπιστώνονται μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες, το σημείο επαφής του κράτους μέλους όπου ελέγχθηκε το όχημα μπορεί να ζητήσει από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος να λάβει τα δέοντα μέτρα, όπως να υποβάλει το όχημα σε περαιτέρω τεχνικό έλεγχο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 14.

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος ενημερώνει το κράτος μέλος όπου διενεργήθηκε ο έλεγχος για τα μέτρα που έλαβε.

Άρθρο 19
Συντονισμένοι οδικοί έλεγχοι

Τα κράτη μέλη διενεργούν, τουλάχιστον έξι φορές ετησίως, συντονισμένους οδικούς ελέγχους. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνδυάζουν τους ελέγχους αυτούς με εκείνους που ορίζονται στο άρθρο 5 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Άρθρο 20
Κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

1. Ανά διετία πριν τις 31 Μαρτίου, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή με ηλεκτρονικά μέσα τα δεδομένα που συνέλεξαν τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη για τα οχήματα που ελέγχθηκαν. Τα δεδομένα αυτά περιλαμβάνουν:

   α) τον αριθμό των οχημάτων που ελέγχθηκαν,

   β) την κατηγορία των οχημάτων που ελέγχθηκαν σύμφωνα με το σημείο 6 του παραρτήματος V,

   γ) το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος,

   δ) τα σημεία που ελέγχθηκαν και τις αστοχίες που διαπιστώθηκαν, σύμφωνα με το σημείο 8 του παραρτήματος V.

Η πρώτη έκθεση καλύπτει διάστημα δύο ετών, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου [έτος].

2. Η Επιτροπή θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες για την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 κοινοποίηση σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2. Μέχρις ότου θεσπισθούν οι κανόνες αυτοί, χρησιμοποιείται το τυποποιημένο έντυπο έκθεσης του παραρτήματος VI.

Η Επιτροπή αναφέρει τα συλλεγόμενα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ

Άρθρο 21
Πράξεις κατ'εξουσιοδότηση

Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ'εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 22, όσον αφορά:

– την ενδεχόμενη επικαιροποίηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές που επέρχονται στις κατηγορίες οχημάτων που απορρέουν από τροποποιήσεις της αναφερόμενης στο άρθρο αυτό νομοθεσίας,

– την επικαιροποίηση των παραρτημάτων με βάση την τεχνική πρόοδο ή για να ληφθεί υπόψη τροποποίηση διεθνούς ή ενωσιακής νομοθεσίας.

Άρθρο 22
Άσκηση των κατ'εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ'εξουσιοδότηση ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 21 ανατίθεται για αόριστο χρονικό διάστημα από την [*ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού*].

3. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων κατά το άρθρο 21 είναι δυνατόν να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση για την ανάκληση θέτει τέρμα στην ανάθεση της αρμοδιότητας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα των πράξεων κατ'εξουσιοδότηση που ισχύουν ήδη.

4. Μόλις εκδώσει μια πράξη κατ'εξουσιοδότηση, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Η κατ'εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 21 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 23
Διαδικασία επιτροπής

1. Η 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. Εάν η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 24
Ποινές

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες σχετικά με τις ποινές που επιβάλλονται για παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι ποινές αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

2. Οι θεσπιζόμενοι βάσει της παραγράφου 1 κανόνες περιλαμβάνουν ποινές για τη μη συνεργασία οδηγού ή μεταφορέα με τον ελεγκτή και τη μη διόρθωση των αστοχιών που διαπιστώθηκαν κατά τον έλεγχο.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο [*ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού*] και την ενημερώνουν αμελλητί σε περίπτωση τυχόν μεταγενέστερης τροποποίησης που τις επηρεάζει.

Άρθρο 25
Κατάργηση

Η οδηγία 2000/30/ΕΟΚ καταργείται από την [*ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού*].

Άρθρο 26
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 [*12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του*].

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*