

Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2025
(OR. en)

15613/25

**Διοργανικός φάκελος:
2025/0097(COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 14625/25

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 8255/25

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση
- Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 24 Απριλίου 2025 η Επιτροπή υπέβαλε δύο νομοθετικές προτάσεις για την αναθεώρηση της «δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο» του 2014. Η μία πρόταση τροποποιεί την οδηγία 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και την οδηγία 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως, και η άλλη πρόταση αντικαθιστά την οδηγία 1999/37/ΕΚ σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων.

2. Αμφότερες οι προτάσεις έχουν ως γενικό στόχο να βελτιώσουν περαιτέρω την οδική ασφάλεια στην ΕΕ, συμβάλλοντας στη βιώσιμη κινητικότητα και διευκολύνοντας την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων στην ΕΕ. Επιπλέον, η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και της οδηγίας για την τεχνική οδική επιθεώρηση επιδιώκει τους ακόλουθους ειδικούς στόχους:

α. να διασφαλίσει τη συνέπεια, την αντικειμενικότητα και την ποιότητα του τεχνικού ελέγχου ενσωματώνοντας την τεχνολογική πρόοδο, ιδίως σε ό,τι αφορά τον έλεγχο των ηλεκτρικών οχημάτων και των προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού (ADAS), την ανάπτυξη νέων μεθόδων ελέγχου για τις εκπομπές αερίων (NOx και αριθμός σωματιδίων) και τις εκπομπές θορύβου, και τη χρήση εξοπλισμού μέτρησης εκπομπών και θορύβου στο δημόσιο οδικό δίκτυο για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών·

β. να μειώσει την παραποίηση και να βελτιώσει τον εντοπισμό ελαττωματικών οχημάτων που έχουν ελαττωματικά ή παραποιημένα συστήματα ασφάλειας και ελέγχου των εκπομπών, καθώς και παραποιημένους μετρητές χιλιομετρικών αποστάσεων. Αυτός ο στόχος συνεπάγεται αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής και τη συχνότητα των τακτικών επιθεωρήσεων, αλλαγές στα πρότυπα επιθεώρησης, καθώς και τη δημιουργία συστήματος καταγραφής των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων·

γ. να βελτιώσει την ηλεκτρονική αποθήκευση και την ανταλλαγή των σχετικών δεδομένων ταυτοποίησης και κατάστασης οχήματος, αυξάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη διαθεσιμότητα δεδομένων και διευκολύνοντας την αμοιβαία αναγνώριση από τις αρχές επιβολής του νόμου.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως αρμόδια επιτροπή για αυτήν την πρόταση, με εισηγητή τον κ. Jens GIESEKE (PPE, ΓΕ), στις 22 Σεπτεμβρίου 2025.

4. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 18 Σεπτεμβρίου 2025. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΑ

5. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» άρχισε να επεξεργάζεται την πρόταση στις 30 Απριλίου 2025 υπό την πολωνική Προεδρία κατόπιν γενικής παρουσίας από την Επιτροπή και παρουσίας της εκτίμησης επιπτώσεων¹.
6. Υπό την πολωνική Προεδρία, στις 5 Ιουνίου 2025 το Συμβούλιο προέβη σε ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τη δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο. Οι υπουργοί εξέφρασαν ικανοποίηση για την επανεξέταση των ισχυουσών οδηγιών και τη φιλοδοξία για μετάβαση σε περαιτέρω εναρμόνιση, ψηφιοποίηση και εκσυγχρονισμό. Στις παρεμβάσεις τους, αρκετοί υπουργοί υπογράμμισαν επίσης την ανάγκη να είναι εφικτές οι προθεσμίες εφαρμογής και να διατηρηθούν στο ελάχιστο το κόστος και ο διοικητικός φόρτος.
7. Η δανική Προεδρία εξέτασε αναλυτικά την πρόταση στο πλαίσιο της Ομάδας στο διάστημα μεταξύ Ιουλίου και Νοεμβρίου 2025. Με βάση τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι αντιπροσωπίες τόσο κατά τις συνεδριάσεις της Ομάδας όσο και εγγράφως, η Προεδρία εκτόνησε οκτώ συμβιβαστικά κείμενα.
8. Οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν το προπαρασκευαστικό έργο που επιτέλεσε η Επιτροπή, αλλά εξέφρασαν διάφορες ανησυχίες. Οι ανησυχίες αυτές αφορούσαν το πρόσθετο κόστος για τους ιδιοκτήτες οχημάτων των οποίων τα οχήματα θα επιθεωρούνταν διεξοδικότερα ή συχνότερα, τα όρια της δυναμικότητας και την αποτελεσματική λειτουργία των κέντρων επιθεώρησης και των ομάδων οδικής επιθεώρησης, καθώς και τις διοικητικές δαπάνες, όπως οι λειτουργικές δαπάνες για νέο εξοπλισμό. Αρκετές αντιπροσωπίες θα επιθυμούσαν να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην κοινωνική διάσταση της πρότασης όσον αφορά τους ιδιοκτήτες παλαιότερων αυτοκινήτων και επισήμαναν το γεγονός ότι συχνά τα ατυχήματα δεν οφείλονται σε τεχνικές αστοχίες των αυτοκινήτων.
9. Ένα άλλο σημείο προβληματισμού ήταν η πρακτική σκοπιμότητα. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες για τη δυνατότητα κλιμάκωσης των νέων μεθόδων ελέγχου που έχουν αποδείξει τη χρήση τους υπό εργαστηριακές συνθήκες (μέτρηση NOx των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων μετά από προθέρμανση) και για την επιβολή στα κράτη μέλη μεθόδων που δεν έχουν αναπτυχθεί ακόμη (μέτρηση αριθμού σωματιδίων και μέτρηση NOx των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων) ή δεν χρησιμοποιούνται ευρέως (μέτρηση εκπομπών μέσω τηλεμέτρησης).

¹ Η έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων επισυνάπτεται στην άλλη πρόταση, ST 8259/25 ADD 5-7.

10. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες υποστήριξαν την πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά την τηλεμέτρηση, ενώ άλλες υποστήριξαν νέους ελέγχους εκπομπών εάν εφαρμοστούν σε πιο περιορισμένες ομάδες οχημάτων ή μόνον κατά την οδική επιθεώρηση. Ως εκ τούτου, η εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης όσον αφορά τις νέες μεθόδους ελέγχου των εκπομπών και την τηλεμέτρηση ήταν ιδιαίτερα δύσκολη.
11. Οι κύριες αλλαγές που εισήγαγε η Προεδρία είναι οι ακόλουθες:

Οδηγία για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο

- α. Πεδίο εφαρμογής και ελάχιστη συχνότητα τεχνικού ελέγχου (άρθρα 2 και 5 της τροποποιούμενης πράξης): Το συμβιβαστικό κείμενο διατηρεί το πεδίο εφαρμογής των τεχνικών ελέγχων και την ελάχιστη συχνότητά τους όπως ισχύουν επί του παρόντος. Αυτό σημαίνει ότι δεν ακολουθούνται η προτεινόμενη μετάβαση σε ετήσιο έλεγχο αντί για έλεγχο ανά διετία μετά από 10 έτη και η εισαγωγή πρόσθετων ελέγχων για ημιφορτηγά, και ότι διατηρείται η ισχύουσα εξαίρεση που επιτρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής οι μοτοσυκλέτες, κατά την εφαρμογή εναλλακτικών μέτρων.
- β. Έλεγχος σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης (άρθρο 4 παράγραφος 4, άρθρο 5 παράγραφος 1 τελευταίο εδάφιο, άρθρο 8 παράγραφος 1α): Το συμβιβαστικό κείμενο ακολουθεί την προσέγγιση της Επιτροπής για προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου σε άλλο κράτος μέλος, αλλά επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Το συμβιβαστικό κείμενο ενισχύει την επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία ως προς το πότε θα πρέπει να διενεργείται ο επακόλουθος τακτικός τεχνικός έλεγχος στο κράτος μέλος ταξινόμησης.
- γ. Ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων (άρθρο 4α): Η Προεδρία υποστηρίζει την υποχρέωση που απορρέει από την πρόταση να δημιουργηθούν εθνικές βάσεις δεδομένων για τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων, προκειμένου να παρέχεται αποτελεσματικό εργαλείο για την καταπολέμηση της απάτης όσον αφορά τα χιλιόμετρα που έχει διανύσει το όχημα. Διευκρινίζεται ότι το πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να αφορά μόνον τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Οι περιπτώσεις υποχρεωτικής καταγραφής των ενδείξεων μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων και συμπερίληψής τους στη βάση δεδομένων θα είναι πιο περιορισμένες από ό,τι σύμφωνα με την πρόταση: Εκτός από τα κέντρα τεχνικού ελέγχου, τα οποία υποχρεούνται ήδη να καταχωρίζουν δεδομένα των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων, θα υπάγονται στο σύστημα υποβολής στοιχείων συνεργεία εξουσιοδοτημένα από τους κατασκευαστές οχημάτων, καθώς και οι κατασκευαστές όσον αφορά συνδεδεμένα οχήματα. Η ένταξη περαιτέρω περιπτώσεων καταγραφής των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων στη βάση δεδομένων εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του εκάστοτε κράτους μέλους.

- δ. Νέες μέθοδοι τεχνικού ελέγχου των εκπομπών (άρθρο 6, παράρτημα Ι σημείο 8.2): Σκοπός του συμβιβαστικού κειμένου είναι, αφενός, να καταστούν οι έλεγχοι στο πλαίσιο περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων επαρκώς ευαίσθητοι για τον εντοπισμό αστοχιών όσον αφορά τις εκπομπές σε σύγχρονα οχήματα, τα οποία είναι κατά πολύ καθαρότερα εάν λειτουργούν σύμφωνα με τη διαμόρφωση των κατασκευαστών και, κατά συνέπεια, να υπάρξει ουσιαστική συμβολή στους στόχους πολιτικής της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα² και στην εφαρμογή νέων προτύπων για τις εκπομπές των οχημάτων³. Για να επιτευχθεί αυτός ο σκοπός, υποστηρίζεται κατ' αρχήν η πρόταση της Επιτροπής για τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων (PN) και των οξειδίων του αζώτου (NO_x) στα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Από την άλλη πλευρά, δεδομένων των εναπομενόντων εμποδίων, και κυρίως της έλλειψης αξιόπιστων μεθόδων και πρακτικής δυνατότητας κλιμάκωσης, χάρη στη συμβιβαστική λύση μειώνεται η άμεση πίεση στη δυναμικότητα των κέντρων τεχνικού ελέγχου και περιορίζεται ο κίνδυνος ως προς την ευρωστία των αποτελεσμάτων των ελέγχων, με την πρόβλεψη σταδιακής εξέλιξης βάσει εκτελεστικών πράξεων για τον λεπτομερή καθορισμό των μεθόδων και του πεδίου εφαρμογής των τεχνικών ελέγχων, σε συνδυασμό με συγκεκριμένες προθεσμίες εφαρμογής.
- ε. Ηλεκτρονικό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου (άρθρο 8): Σχεδόν όλες οι αντιπροσωπίες υποστήριξαν την πρόταση για μετάβαση σε ηλεκτρονικό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που θα κατατίθεται στα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας, ενώ διατηρείται η δυνατότητα για το πρόσωπο που προσκομίζει το όχημα για έλεγχο να ζητά αντίγραφο σε έντυπη μορφή. Το συμβιβαστικό κείμενο διευκρινίζει ότι η έκδοση πιστοποιητικών στα πορτοφόλια θα ξεκινήσει τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Ωστόσο, δεν απαιτείται πλέον επικύρωση του έντυπου αντιγράφου: αρκεί η επαλήθευση της γνησιότητάς του μέσω κωδικού QR.
- στ. Ανταλλαγή δεδομένων και υποβολή εκθέσεων (άρθρα 16, 20 και 20α): Οι αντιπροσωπίες υποστήριξαν εν γένει τον στόχο της βελτίωσης της διασυννοριακής διαλειτουργικότητας και ανταλλαγής δεδομένων σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των εθνικών αρχών και, κατ' επέκταση, των κέντρων τεχνικού ελέγχου. Ωστόσο, πολλά κράτη μέλη δεν συμφώνησαν ότι η εν λόγω ανταλλαγή θα πρέπει να βασίζεται αποκλειστικά στο σύστημα MOVE-HUB, το οποίο αναπτύχθηκε από την Επιτροπή. Για τους λόγους αυτούς, η Προεδρία συμπεριέλαβε νέα παράγραφο στο άρθρο 16, με την οποία παρέχεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, συμπεριλαμβανομένου του EUCARIS, με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων και τη σύνδεση με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.

² Οδηγία (ΕΕ) 2024/2881 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Τελευταία επικαιροποίηση: Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024).

Στο συμβιβαστικό κείμενο διατηρείται η νέα υποχρέωση υποβολής εκθέσεων (άρθρο 20α) με περιορισμένο πεδίο εφαρμογής. Η εν λόγω υποβολή εκθέσεων θα είναι παρόμοια με την υποβολή εκθέσεων βάσει της οδηγίας για την οδική επιθεώρηση.

- ζ Ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας⁴, δεδομένα κατασκευαστών (άρθρο 5 παράγραφοι 6 και 7) και κατάλογος άλλων σημείων ελέγχου στο παράρτημα Ι σημείο 3: Το συμβιβαστικό κείμενο αναφέρεται πιο διεξοδικά στη ροή δεδομένων από τους κατασκευαστές και τη διαχείριση δεδομένων, οι οποίες θα βασίζονται σε εκτελεστικές πράξεις. Όσον αφορά τα 62 στοιχεία του ηλεκτρονικού συστήματος ασφάλειας που πρόκειται να ελέγχονται σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, το συμβιβαστικό κείμενο ενσωματώνει κάποια από αυτά σε άλλα υφιστάμενα σημεία προς έλεγχο, καθιστά τον έλεγχο κάποιων άλλων προαιρετικό και διαγράφει κάποια άλλα.

Κατόπιν αιτήματος των αντιπροσωπιών, προστίθενται δύο σημεία ελέγχου: Πρώτον, προαιρετική σύνδεση μεταξύ των εκστρατειών ανάκλησης οχημάτων και των τεχνικών ελέγχων, με στόχο τη βελτίωση των αποτελεσμάτων των εκστρατειών ανάκλησης οχημάτων που συνδέονται στενά με την ασφάλεια και την υγεία (σημείο 0.3)· δεύτερον, επιθεώρηση των συστημάτων συναγερμού και πυρόσβεσης (σημείο 9.13).

Οδηγία για την τεχνική οδική επιθεώρηση

- α. Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 2 της τροποποιούμενης πράξης): Το συμβιβαστικό κείμενο υποστηρίζει τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του συστήματος οδικής επιθεώρησης στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N1. Επιδιώκει επίσης να ανταποκριθεί στις έντονες ανησυχίες ορισμένων αντιπροσωπιών, αφενός, επιτρέποντας την εξαίρεσή τους από το πεδίο εφαρμογής σε περίπτωση που υπόκεινται σε τακτικό τεχνικό έλεγχο μετά από δύο έτη και, στη συνέχεια, ετησίως και, αφετέρου, τροποποιώντας τον στόχο κάλυψης του στόλου στο άρθρο 5.
- β. Τηλεμέτρηση (άρθρα 4α και 21 της πρότασης, άρθρα 9α και 18 παράγραφος 3 του συμβιβαστικού κειμένου): Το συμβιβαστικό κείμενο εισάγει την έννοια της τηλεμέτρησης ως εθελοντικό μέτρο, το οποίο πρόκειται να επανεξεταστεί μετά την απόκτηση πρόσθετης πείρας στην πράξη. Για να διευκολυνθεί η διασυννοριακή επακολούθηση μετά τον εντοπισμό οχήματος υψηλών εκπομπών, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό οριακών τιμών για την εν λόγω διασυννοριακή συνεργασία.

⁴ Μετονομάστηκε σε «προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού και άλλα συστήματα σχετικά με την ασφάλεια».

- γ. Ποσοστό οχημάτων που πρέπει να καλύπτονται από αρχική οδική επιθεώρηση (άρθρο 5): Το συμβιβαστικό κείμενο ακολουθεί την πρόταση για τον καθορισμό στόχων επιθεώρησης του στόλου ανά κράτος μέλος, αντί ενός στόχου σε επίπεδο Ένωσης, και νέου στόχου επιθεώρησης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N1. Ο τελευταίος αυτός στόχος καθορίζεται σε σχέση με τον συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (10 %), αντί του 2 % του αριθμού των ταξινομημένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων ανά έτος που προτείνει η Επιτροπή.
- δ. Επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου (άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και άρθρο 13): Το συμβιβαστικό κείμενο αντικατοπτρίζει την άποψη της πλειονότητας των αντιπροσωπιών ότι η υποχρέωση επιθεώρησης μπορεί να αναφέρεται μόνο στην αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν επαρκείς πόροι για τη διενέργεια διεξοδικών επιθεωρήσεων της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου σε κάθε όχημα που υποβάλλεται σε επιθεώρηση. Ως εκ τούτου, η διεξοδική επιθεώρηση θα εξακολουθήσει να βασίζεται στην κρίση του επιθεωρητή μετά την υποχρεωτική οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου.
- ε. Ανταλλαγή δεδομένων και υποβολή εκθέσεων (άρθρα 18α και 20): Το συμβιβαστικό κείμενο προβλέπει την ανταλλαγή δεδομένων σύμφωνα με την πρόταση που αφορά την οδηγία για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και την υποβολή εκθέσεων σε παρόμοιο επίπεδο με την πρόταση της Επιτροπής και την τρέχουσα πρακτική.
- στ. Περιεχόμενο και μέθοδοι της διεξοδικής επιθεώρησης (άρθρα 10 και 11, παράρτημα II): Όταν τα πιθανά σημεία ελέγχου των διεξοδικών οδικών επιθεωρήσεων συμπίπτουν με εκείνα που αφορούν τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, οι αλλαγές που προτείνει η Προεδρία είναι πανομοιότυπες με εκείνες που προτείνονται για την οδηγία για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Ωστόσο, γίνονται δύο τροποποιήσεις: Πρώτον, το συμβιβαστικό κείμενο διευκρινίζει στο άρθρο 10 παράγραφος 1 ότι η προεπιλεγμένη μέθοδος της αρχικής οδικής επιθεώρησης είναι η οπτική επιθεώρηση, η οποία μπορεί να συμπληρώνεται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού. Δεύτερον, όσον αφορά τη μέτρηση των εκπομπών NOx από πετρελαιοκινητήρες, προτείνεται να καθιερωθεί η μέτρηση κατά την οδική επιθεώρηση εντός της τριετούς προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, δεδομένου ότι το πρόβλημα της προετοιμασίας του οχήματος δεν αποτελεί πρόβλημα όταν ο κινητήρας θερμαίνεται για τον έλεγχο. Η αιτιολογική σκέψη 15α διευκρινίζει ότι, σε περίπτωση που το κράτος μέλος χρησιμοποιεί κέντρα τεχνικού ελέγχου για τη διεξοδική επιθεώρηση, η εν λόγω διεξοδική επιθεώρηση θα εξαρτηθεί από την εισαγωγή σχετικών μεθόδων ελέγχου στα εν λόγω κέντρα τεχνικού ελέγχου μετά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων. Σύμφωνα με την προσέγγιση της τηλεμέτρησης, στο συμβιβαστικό κείμενο προστίθεται, ως εναλλακτική μέθοδος, η τηλεμέτρηση, η οποία θα επιβεβαιώνεται με τη χρήση της τυποποιημένης μεθόδου ελέγχου (8.1.1, 8.2.2.2 έως 8.2.3.3).

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο (άρθρο 3 της τροποποιητικής πράξης)

12. Λαμβάνοντας υπόψη τον φιλόδοξο και πολύπλοκο χαρακτήρα των απαιτήσεων που εισάγονται με τις προτεινόμενες αναθεωρήσεις, πολλά κράτη μέλη ζήτησαν μεγαλύτερη περίοδο μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, η οποία στο συμβιβαστικό κείμενο παρατάθηκε σε τρία έτη. Ιδιαίτερα δύσκολες παράμετροι ως προς την εφαρμογή αντιμετωπίστηκαν μέσω ειδικών φάσεων εφαρμογής μετά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων (βλ. σημείο 10δ ανωτέρω για τους ελέγχους εκπομπών, άρθρο 8 της οδηγίας για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο όσον αφορά την έκδοση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου).
13. Στη συνεδρίαση της Ομάδας στις 13 Νοεμβρίου 2025 οι αντιπροσωπίες στήριξαν γενικά το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας⁵ με στόχο τον καθορισμό γενικής προσέγγισης, ενώ ορισμένες ζήτησαν περαιτέρω διευκρινίσεις ή επιπλέον τροποποιήσεις. Η Επιτροπή αναγνώρισε το τεχνικό έργο που έχει διεκπεραιώσει η Προεδρία, αλλά τόνισε ότι διάφορα μεταρρυθμιστικά στοιχεία που θεωρεί τα πλέον σημαντικά είτε έχουν διαγραφεί είτε έχουν περιοριστεί ως προς το πεδίο εφαρμογής ή τον βαθμό φιλοδοξίας. Η Επιτροπή επιφυλάχθηκε να λάβει θέση, μεταξύ άλλων όσον αφορά την επιλογή εξουσιοδοτήσεων για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων.
14. Κατά τη συνεδριάσή της στις 21 Νοεμβρίου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων τάχθηκε με ευρεία πλειοψηφία υπέρ της συμβιβαστικής λύσης που παρατίθεται στο παράρτημα και στην προσθήκη 1⁶ του παρόντος σημειώματος. Ορισμένες αντιπροσωπίες επανέλαβαν ότι διατηρούν σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά την πολυπλοκότητα και τον διοικητικό ή τεχνικό φόρτο.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

15. Με βάση τα ανωτέρω, το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) καλείται να συμφωνήσει επί της γενικής προσέγγισης κατά τη σύνοδό του στις 4 Δεκεμβρίου 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Πανομοιότυπο με το κείμενο του εγγράφου ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, εκτός από ορισμένες γλωσσικές διορθώσεις.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση

(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 παράγραφος 1,

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 Επιτροπής⁷,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁸,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

⁷ ΕΕ C , , σ. .

⁸ ΕΕ C , , σ. .

- (1) Οι διατάξεις σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο αποτελούν μέρος της ενωσιακής νομοθεσίας εδώ και δεκαετίες. Ωστόσο, υπόκεινται σε σταδιακή εναρμόνιση. Το δίκαιο της Ένωσης αναθεωρήθηκε τελευταία φορά για τον σκοπό αυτόν το 2014 με τη «δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο»⁹. Με σκοπό τη βελτίωση της επιβολής της νομοθεσίας, με τις διαδοχικές αναθεωρήσεις των εν λόγω κανόνων διευρύνθηκε σταδιακά το πεδίο εφαρμογής των οχημάτων που πρέπει να ελέγχονται και το πεδίο εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις οδικές επιθεωρήσεις και τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων. Καθορίστηκαν και επικαιροποιήθηκαν οι απαιτούμενες μέθοδοι, οι διαδικασίες και τα σχετικά έγγραφα τεχνικού ελέγχου ώστε να αντικατοπτρίζουν την τεχνολογική πρόοδο.
- (2) Η οδηγία 2014/45/ΕΕ καθορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο και τη συχνότητα των τεχνικών ελέγχων για κάθε κατηγορία οχημάτων, με εξαίρεση τις μοτοσικλέτες, για τις οποίες τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρύτερη διακριτική ευχέρεια. Η εν λόγω οδηγία καθορίζει επίσης ελάχιστες απαιτήσεις για την ανεξαρτησία των κέντρων τεχνικού ελέγχου και την κατάρτιση των επιθεωρητών, του εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου και του περιεχομένου του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου. Η ισχύς του εν λόγω πιστοποιητικού, καθώς και κάθε άλλου αποδεικτικού τεχνικού ελέγχου, πρέπει να αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη για τους σκοπούς της ελεύθερης κυκλοφορίας και της επαναταξινόμησης οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.

⁹ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127, 29.4.2014, σ. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάργηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) και οδηγία 2014/46/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Η οδηγία 2014/47/ΕΕ συμπληρώνει την οδηγία 2014/45/ΕΕ με τη θέσπιση της υποχρέωσης των κρατών μελών να διενεργούν οδικές επιθεωρήσεις στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα άνω των 3,5 τόνων, συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων, των φορτηγών και των ρυμουλκούμενων τους, με σκοπό να ελέγχεται το 5 % του στόλου της Ένωσης κάθε έτος. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν αρχική οδική επιθεώρηση και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο από τον επιθεωρητή, διεξοδικότερη τεχνική οδική επιθεώρηση. Τα στοιχεία που ελέγχονται κατά τις διεξοδικές επιθεωρήσεις είναι τα ίδια με εκείνα που ελέγχονται κατά τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν την επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων. Όταν διαπιστώνεται μείζων ή επικίνδυνη αστοχία κατά τη διάρκεια οδικής επιθεώρησης, το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιήθηκε η επιθεώρηση υποχρεούται να ενημερώσει το κράτος μέλος ταξινόμησης προκειμένου να επιβάλει την επισκευή του οχήματος του οποίου η κυκλοφορία έχει ανασταλεί.
- (4) Λόγω της ταχείας τεχνολογικής προόδου, ορισμένοι από τους ισχύοντες κανόνες για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων έχουν καταστεί παρωχημένοι και θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να προσαρμοστούν σε νεότερες τεχνολογίες και οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων. Το πλαίσιο που διέπει τους τεχνικούς ελέγχους θα πρέπει να συμβάλει περαιτέρω στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην επιτάχυνση και αξιοποίηση της ψηφιοποίησης στον τομέα των μεταφορών. Το πλαίσιο θα πρέπει επίσης να προσαρμοστεί καλύτερα στις εξελίξεις όσον αφορά την τεχνολογία των οχημάτων, τη σύνθεση του στόλου και τις μεθόδους τεχνικού ελέγχου.
- (5) Η ψηφιακή μετάβαση είναι μία από τις προτεραιότητες της Ένωσης. Στο πλαίσιο της επικαιροποίησης των ισχυόντων κανόνων για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, είναι επίσης σημαντικό να εναρμονιστούν ως επί το πλείστον, να απλουστευθούν και να ψηφιοποιηθούν οι διοικητικές διαδικασίες και να αρθούν οι εναπομένοντες φραγμοί στην ελεύθερη κυκλοφορία. Στους εν λόγω φραγμούς περιλαμβάνεται η μη αναγνώριση των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που διενεργούνται σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος μέλος ταξινόμησης. Η μη αναγνώριση μπορεί να εμποδίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της Ένωσης και το δικαίωμά τους να εγκατασταθούν σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο είναι επί του παρόντος ταξινομημένο το όχημα.
- (5α) Οι έλεγχοι καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος θα πρέπει να είναι σχετικά απλοί, γρήγοροι και να έχουν χαμηλό κόστος, συγχρόνως δε να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων των οδηγιών.

- (6) Ορισμένες από τις τρέχουσες μεθόδους ελέγχου εκπομπών είναι ανεπαρκείς για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων με σύγχρονη τεχνολογία ελέγχου των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και χαμηλές βασικές εκπομπές. Υπάρχουν, επίσης, δυνατότητες περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ρύπων μέσω καταλληλότερων δοκιμών και ελέγχων. Η εφαρμογή των βέλτιστων διαθέσιμων, αναλογικών και κατάλληλων μεθόδων ελέγχου θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να επιτύχουν αυστηρότερα πρότυπα ποιότητας του αέρα και, συγκεκριμένα, τις οριακές τιμές για την προστασία της ανθρώπινης υγείας που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2024/2881 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰, ιδίως για τα λεπτά αιωρούμενα σωματίδια και τα οξειδία του αζώτου (NO_x).
- (7) Ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών στο οδικό δίκτυο της Ένωσης παραμένει σε απαράδεκτα υψηλό επίπεδο, με 20 400 θανάτους το 2023. Ως εκ τούτου, απαιτείται περαιτέρω δράση προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για την οδική ασφάλεια που ορίζονται στο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030¹¹.
- (8) Ο τεχνικός έλεγχος των μοτοσικλετών έχει σαφή οφέλη για την οδική ασφάλεια. Αυτό αποδεικνύεται, επίσης, από τον αριθμό των κρατών μελών που περιλαμβάνουν ήδη τις μοτοσικλέτες στα οικεία καθεστώτα τεχνικού ελέγχου. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τον υποχρεωτικό περιοδικό τεχνικό έλεγχο μοτοσικλέτες με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm³ ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, εφόσον έχουν θεσπίσει αποτελεσματικά εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας, όπως οδικές επιθεωρήσεις.

¹⁰ Οδηγία (ΕΕ) 2024/2881 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη και τους εκπροσώπους του κλάδου, έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικές οι ισχύουσες νομικές απαιτήσεις που αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν ότι τα τεχνικά δεδομένα που απαιτούνται για τη διενέργεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων είναι διαθέσιμα στα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων παροχής πληροφοριών του άρθρου 61 και του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, ότι θα πρέπει να διατίθεται δωρεάν και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση ένα ελάχιστο σύνολο πληροφοριών στις αρμόδιες αρχές ή στους κεντροποιημένους φορείς δεδομένων που είναι επιφορτισμένοι από τις αρχές ενός ή περισσότερων κρατών μελών με τη διαχείριση της πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες, κάτι το οποίο θα πρέπει στη συνέχεια να διασφαλίζει ότι τα κέντρα τεχνικού ελέγχου έχουν επίσης την απαιτούμενη πρόσβαση.
- (10) Για οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, το κράτος μέλος ταξινόμησης θα πρέπει να αναγνωρίζει προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος για περίοδο έξι μηνών, υπό την προϋπόθεση ότι ο επακόλουθος περιοδικός τεχνικός έλεγχος διενεργείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης. Αυτό σημαίνει ότι το όχημα πρέπει να επιστρέψει στο κράτος μέλος ταξινόμησης εντός της περιόδου ισχύος του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ για να υποβληθεί στον επακόλουθο περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Αυτό θα συμβάλει στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, τηρουμένης, παράλληλα, της βασικής απαίτησης σύμφωνα με την οποία τα οχήματα πρέπει γενικά να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο στο κράτος μέλος ταξινόμησης. Για να εξασφαλιστεί σαφήνεια σχετικά με την κατάσταση του οχήματος, το κράτος μέλος που διενεργεί τον έλεγχο κοινοποιεί το αποτέλεσμα του ελέγχου στο κράτος μέλος ταξινόμησης εντός σύντομου χρονικού διαστήματος μέσω του MOVE-HUB.
- (11) Για τον ίδιο λόγο, το κράτος μέλος ταξινόμησης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Τα σχετικά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να θεωρούνται από όλα τα κράτη μέλη ισοδύναμα με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από το κράτος μέλος ταξινόμησης.

- (12) Για την καταπολέμηση της απάτης που σχετίζεται με τα διανυθέντα χιλιόμετρα των μεταχειρισμένων οχημάτων, η καταγραφή των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων περιλαμβάνεται στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Η παραποίηση του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων μπορεί να επηρεάσει την οδική ασφάλεια, καθώς οι αγοραστές παραπλανώνται σχετικά με το επίπεδο φθοράς και, ως εκ τούτου, σχετικά με τις ανάγκες συντήρησης, και το όχημα είναι πιθανό να μην έχει υποβληθεί στις αναγκαίες εργασίες συντήρησης. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα του μέτρου είναι περιορισμένη, διότι ο πρώτος τεχνικός έλεγχος για οχήματα των κατηγοριών M1 ή N1 διενεργείται μόνο μετά την παρέλευση τεσσάρων ετών από την πρώτη ταξινόμηση στα περισσότερα κράτη μέλη και μόνο κάθε δύο έτη μετά από αυτή σε πολλά κράτη μέλη. Με βάση τις πρόσθετες εμπειρίες διαφόρων κρατών μελών σχετικά με ποικίλες κατηγορίες οχημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει τουλάχιστον να διασφαλίζουν ότι οι ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων καταγράφονται κάθε φορά που εκτελούνται εργασίες συντήρησης ή επισκευής σε ένα όχημα κατηγορίας M1 ή N1 από επισκευαστές εξουσιοδοτημένους από τον κατασκευαστή του οχήματος και ότι οι ενδείξεις καταγράφονται σε εθνική βάση δεδομένων ή μητρώο οχημάτων. Οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές λειτουργούν στο πλαίσιο του συστήματος διανομής του κατασκευαστή. Προκειμένου να αυξηθεί περαιτέρω το πλήθος των σημείων δεδομένων στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων των οχημάτων, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν πρόσβαση με δυνατότητα καταγραφής στην εν λόγω εθνική βάση δεδομένων ή στο εν λόγω μητρώο οχημάτων και σε άλλους παρόχους υπηρεσιών, ιδίως σε ανεξάρτητα συνεργεία επισκευής ή συντήρησης, και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν και άλλους παρόχους αξιόπιστων ενδείξεων μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων, όπως ασφαλιστικές εταιρείες ή εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θέτουν τις εν λόγω ενδείξεις στη διάθεση των αρμόδιων αρχών και του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας και θα πρέπει να παρέχουν το ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων (δεδομένα και/ή αξιολόγηση) στους επιθεωρητές.
- (12α) Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τους κατασκευαστές ή τους εκπροσώπους τους να διαβιβάζουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων συνδεδεμένων οχημάτων κάθε τρεις μήνες. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν άμεση πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα, δεν είναι υπεύθυνα για την ποιότητά τους. Προκειμένου να μπορούν οι καταναλωτές να εντοπίζουν περιπτώσεις απάτης σε σχέση με τους μετρητές χιλιομετρικών αποστάσεων πριν από την αγορά ενός οχήματος, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ενημερώνουν τους καταναλωτές σχετικά με το αν ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας διαθέτει ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων, ιδίως στο πλαίσιο των πωλήσεων οχημάτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να επιβάλλουν διοικητικό τέλος κατά την παροχή του ιστορικού του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας. Προκειμένου να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα στατιστικών στοιχείων σχετικά με τη χρήση των οχημάτων χωρίς πρόσθετο φόρτο για τις εθνικές διοικήσεις όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θέτουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων στη διάθεση των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών και της Επιτροπής (Eurostat).

- (13) Παρότι τα ηλεκτρικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων, κυκλοφορούν εδώ και πολλά χρόνια και ο αριθμός τους αυξάνεται σταθερά, δεν υπάρχουν εναρμονισμένοι κανόνες για τον τεχνικό έλεγχο των συστημάτων υψηλής τάσης των εν λόγω οχημάτων, με αποτέλεσμα τα κράτη μέλη να αναπτύσσουν διαφορετικά πρωτόκολλα τεχνικού ελέγχου. Για να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των εν λόγω οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους και να αποφευχθούν αντικρουόμενες πρακτικές τεχνικού ελέγχου στα κράτη μέλη, τα σχετικά στοιχεία τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να συμπεριληφθούν στις ελάχιστες απαιτήσεις για το περιεχόμενο και τις συνιστώμενες μεθόδους τεχνικού ελέγχου.
- (13α) Για να διασφαλιστεί ο ορθός έλεγχος των ηλεκτρικών και των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των νέων προηγμένων ηλεκτρονικών συστημάτων, είναι σημαντικό να εκπαιδεύονται σωστά οι επιθεωρητές τόσο κατά την αρχική εκπαίδευση όσο και κατά την επανεκπαίδευσή τους. Για να καταστεί δυνατός ο έλεγχος των διαφόρων νέων τύπων οχημάτων και συστημάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξουσιοδοτούν επιθεωρητές που ειδικεύονται στον έλεγχο συγκεκριμένων μόνο τύπων οχημάτων ή στη διενέργεια ορισμένων μόνο τύπων ελέγχου. Τα κράτη μέλη που επιθυμούν να κάνουν χρήση αυτής της δυνατότητας θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι το πιστοποιητικό που χορηγείται στους εν λόγω επιθεωρητές αναφέρει σαφώς τους περιορισμούς του επιθεωρητή κατά τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων.

- (14) Σήμερα, τα σύγχρονα οχήματα διαθέτουν πολλά νέα προηγμένα ηλεκτρονικά συστήματα με σκοπό τη μεγαλύτερη ασφάλεια και την υποβοήθηση του οδηγού. Τα συστήματα αυτά ενδέχεται να μην είναι υποχρεωτικά ή να είναι υποχρεωτικά για έγκριση τύπου στις περιπτώσεις που ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹² απαιτεί την εγκατάσταση διαφόρων προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, σχεδιασμένων για την αποφυγή συγκρούσεων και τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Ωστόσο, τα αναμενόμενα οφέλη δεν θα επιτευχθούν εάν τα συστήματα αυτά υποβαθμιστούν με την πάροδο του χρόνου ή υποστούν παραποίηση. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω νέα ηλεκτρονικά συστήματα θα πρέπει να περιλαμβάνονται στους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους και στις οδικές επιθεωρήσεις, ώστε να διασφαλίζεται ότι αποφέρουν τα αναμενόμενα οφέλη για την ασφάλεια. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των αυτοματοποιημένων οχημάτων και ο τεχνικός έλεγχος των ηλεκτρονικών συστημάτων ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους, τα σχετικά στοιχεία του ελέγχου θα πρέπει να περιληφθούν στις ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο και τις συνιστώμενες μεθόδους τεχνικού ελέγχου που ορίζονται στα αντίστοιχα παραρτήματα των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ.
- (15) Παρόλο που οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για σημαντικά μερίδια των επιβλαβών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, ιδίως ΝΟ_x και λεπτών αιωρούμενων σωματιδίων, οι τρέχουσες μέθοδοι τεχνικού ελέγχου για τις εκπομπές καυσαερίων δεν είναι προσαρμοσμένες στα νεότερα οχήματα και τις νεότερες τεχνολογίες. Η σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής¹³ αποτέλεσε το πρώτο βήμα για την εναρμόνιση της μέτρησης του αριθμού σωματιδίων κατά τον τεχνικό έλεγχο. Για λόγους δημόσιας υγείας, προστασίας του περιβάλλοντος και θεμιτού ανταγωνισμού, τα σχετικά στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται κατά τη διάρκεια των περιοδικών τεχνικών ελέγχων και των οδικών επιθεωρήσεων που ορίζονται στα παραρτήματα των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ θα πρέπει πλέον να περιλαμβάνουν μέτρηση του αριθμού σωματιδίων και μέτρηση των ΝΟ_x.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325, 16.12.2019, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής, της 20ής Μαρτίου 2023, σχετικά με τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (ΕΕ L 90 της 28.3.2023, σ. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15α) Για τη μέτρηση των NOx από οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση κατά τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει μέσω εκτελεστικών πράξεων τις απαιτήσεις για την προετοιμασία των οχημάτων, με βάση μελέτες που επιβεβαιώνουν την καταλληλότητα των μεθόδων, και τα πρότυπα EURO που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής, προτού τα εν λόγω οχήματα να μπορέσουν να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των εκπομπών. Η μέτρηση των NOx από οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση σε οδικούς ελέγχους μπορεί να πραγματοποιηθεί ευκολότερα, καθώς τα οχήματα επιλέγονται και θερμαίνονται για έλεγχο. Σε περίπτωση που η εν λόγω επακολούθηση προβλέπεται να διεξαχθεί σε κέντρο που διενεργεί τεχνικούς ελέγχους, η εν λόγω επακολούθηση προϋποθέτει την εφαρμογή των κατάλληλων μεθόδων ελέγχου των εκπομπών σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις.
- (15β) Όσον αφορά τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων (PN) για οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης, η Επιτροπή θα πρέπει να προσδιορίσει μέσω εκτελεστικών πράξεων τις μεθόδους μέτρησης και τις οριακές τιμές, ώστε αυτές να μπορέσουν να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου των εκπομπών. Η Επιτροπή μπορεί να προσδιορίσει τη μέθοδο, τις οριακές τιμές και τα πρότυπα EURO που θα πρέπει να συμπεριληφθούν για τη μέτρηση των NOx από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης μέσω εκτελεστικών πράξεων.
- (15γ) Οι εκστρατείες ανάκλησης οχημάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, καθώς και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/988 για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων, προϋποθέτουν αποτελεσματική επακολούθηση από τους ιδιοκτήτες οχημάτων ή από τους κατόχους της άδειας κυκλοφορίας προκειμένου να είναι αποτελεσματικές. Οι τεχνικοί έλεγχοι θα μπορούσαν να διευκολύνουν τις εκστρατείες ανάκλησης οχημάτων, εάν η αστοχία που οδήγησε στην εκστρατεία συνιστά σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου ή για το περιβάλλον. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσμοθετηθεί η διασύνδεση μεταξύ των εκστρατειών ανάκλησης και των τεχνικών ελέγχων. Μέσω αυτής της διασύνδεσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν εάν μια συγκεκριμένη εκστρατεία ανάκλησης πρέπει να υπόκειται σε τεχνικό έλεγχο, και να χαρακτηρίζουν την αστοχία που προκάλεσε την εκστρατεία ανάκλησης ως μείζονα ή επικίνδυνη. Ο χαρακτηρισμός της αστοχίας μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και μπορεί να έχει ως συνέπεια το όχημα να θεωρείται ότι δεν έχει περάσει με επιτυχία τον έλεγχο έως ότου αποκατασταθεί η αστοχία και επαληθευτεί η αποκατάστασή της σε επακόλουθο τεχνικό έλεγχο.

- (15δ) Η σύνδεση μεταξύ των εκστρατειών ανάκλησης και του τεχνικού ελέγχου προϋποθέτει αξιόπιστη και επικαιροποιημένη ροή πληροφοριών από τους κατασκευαστές προς τις αρμόδιες αρχές και στη συνέχεια προς τα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Η σύνδεση αυτή δεν θίγει τους κανόνες που διασφαλίζουν ότι ο ιδιοκτήτης του οχήματος ή ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας έχει ενημερωθεί δεόντως για την εκστρατεία ανάκλησης και του έχει δοθεί η δυνατότητα να φέρει το όχημα για εξακρίβωση και επισκευή, και δεν μεταβάλλει, ούτε μεταβιβάζει στις δημόσιες αρχές, τις ευθύνες των κατασκευαστών και άλλων οικονομικών φορέων στην αλυσίδα εφοδιασμού να λαμβάνουν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης οχημάτων, όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία των επιβαινόντων ή άλλων χρηστών του οδικού δικτύου ή για το περιβάλλον.
- (16) [...].
- (17) [...].
- (18) Εκτός από τους προγραμματισμένους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους, τα οχήματα θα πρέπει επίσης να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο εάν τα συστήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία ασφάλειας ή προστασίας του περιβάλλοντος του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί σημαντικά. Πρόκειται, μεταξύ άλλων, για περιπτώσεις αλλαγής κατηγορίας οχήματος ή επιπέδων εκπομπών, για παράδειγμα, μετά την εγκατάσταση φίλτρου σωματιδίων ή όταν ένα όχημα υφίσταται μετατροπή για να κινείται με εναλλακτικό καύσιμο, ή για περιπτώσεις αλλαγής του συστήματος οδήγησης. Αυτό δεν εμποδίζει ούτε περιορίζει τις εθνικές ρυθμίσεις για την έγκριση τροποποιημένων ή αλλοιωμένων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο αντίστοιχο κράτος μέλος.
- (19) Για να διευκολυνθεί η ψηφιακή μετάβαση και να μειωθεί το κόστος για τα κέντρα τεχνικού ελέγχου, τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να εκδίδονται σε τυποποιημένη ηλεκτρονική μορφή. Επίσης, κατόπιν αιτήματος, θα πρέπει να εκδίδεται στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο αντίγραφο του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σε έντυπη μορφή. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποδέχονται και τους δύο μορφώτυπους όταν αλλάζει η κυριότητα του οχήματος ή όταν το όχημα επαναταξινομείται σε άλλο κράτος μέλος. Το ίδιο ισχύει και για την έκθεση της διεξοδικότερης οδικής επιθεώρησης.

- (20) Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας συμμορφώνεται με το πλαίσιο προστασίας δεδομένων της Ένωσης, ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴. Σύμφωνα με την αρχή της προστασίας των δεδομένων εκ προεπιλογής, για την εξακρίβωση πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου θα πρέπει να χρησιμοποιούνται τεχνικές ελέγχου που δεν απαιτούν τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που περιλαμβάνονται σε μεμονωμένα πιστοποιητικά.
- (21) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ικανοποιητική παρακολούθηση των αστοχιών σε περίπτωση ανεπιτυχούς περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχήματος λόγω μίας ή περισσότερων μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης, το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και η προθεσμία για τον επακόλουθο τεχνικό έλεγχο θα πρέπει να κοινοποιούνται στο κράτος μέλος ταξινόμησης και να καταγράφονται στο μητρώο οχημάτων. Η προθεσμία για τον επακόλουθο τεχνικό έλεγχο δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους δύο μήνες και ο έλεγχος θα πρέπει να πραγματοποιείται σε οποιοδήποτε από τα δύο κράτη μέλη. Επιπλέον, σε περίπτωση ανεπιτυχούς περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχήματος λόγω μίας ή περισσότερων επικίνδυνων αστοχιών, για να αποφευχθούν άμεσοι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια ή το περιβάλλον, το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίσει ότι το εν λόγω όχημα δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στο δημόσιο οδικό δίκτυο και να ζητήσει από το κράτος μέλος ταξινόμησης να ανακαλέσει την άδεια οδικής κυκλοφορίας, έως ότου διορθωθούν οι αστοχίες και η διόρθωση επαληθευτεί σε επακόλουθο τεχνικό έλεγχο. Η ανάκληση θα πρέπει να καταχωρίζεται στο μητρώο οχημάτων του κράτους μέλους ταξινόμησης.
- (22) Η παραποίηση ή παρέμβαση στο σύστημα ελέγχου εκπομπών, στο σύστημα υψηλής τάσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας, στον σιγαστήρα (σιλανσιέ) ή στα σχετικά με την ασφάλεια συστήματα του οχήματος μπορεί να προκαλέσει μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες και θα πρέπει να επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις. Η παραποίηση ή παρέμβαση περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη σκόπιμη απενεργοποίηση, τροποποίηση ή ρύθμιση των συστημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος, με σκοπό την αλλαγή της λειτουργίας όπως είχε προσδιοριστεί αρχικά από τον κατασκευαστή, ώστε να παρακαμφθούν κανονισμοί ή τεχνικές απαιτήσεις.

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Οι ισχύουσες απαιτήσεις που ορίζονται στις οδηγίες 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών κατά την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών δεν παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ελέγχουν το νομικό καθεστώς και την τεχνική κατάσταση ενός οχήματος σε διασυνοριακές καταστάσεις. Για να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, μεταξύ άλλων και σε ανάλογες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για τη συστηματικότερη εφαρμογή των οδηγιών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για την ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων σχετικά με τα οχήματα, ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να ανατρέχουν αμοιβαία στα μητρώα οχημάτων και στις βάσεις δεδομένων τεχνικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένου του περιεχομένου των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και των εκθέσεων τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων. Η εν λόγω ανταλλαγή θα πρέπει να καλύπτει επίσης το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Τα κράτη μέλη μπορούν να διασφαλίζουν την πρόσβαση σε δεδομένα σύμφωνα με τους κανόνες για την ανταλλαγή δεδομένων που θεσπίζονται στον εν λόγω κανονισμό.
- (24) Για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε την πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων MOVE-HUB για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών¹⁵. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), των μητρώων αδειών οδήγησης (RESPER), των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet) και την κοινοποίηση αστοχιών οδικών επιθεωρήσεων οχημάτων (RSI)¹⁶.

¹⁵ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής (ΕΕ L 87 της 2.4.2016, σ. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2205 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες κοινοποίησης των επαγγελματικών οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες που διαπιστώνονται κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο (ΕΕ L 314 της 30.11.2017, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Οι λειτουργίες του MOVE-HUB θα πρέπει να επεκταθούν ώστε να καταστεί δυνατή η αναγκαία ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων οχημάτων για τους σκοπούς των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνδέσουν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου, τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και το ιστορικό των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων με το MOVE-HUB με σκοπό την ανταλλαγή μηνυμάτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τις δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, περιλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για να συνδέονται με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB. Η ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων μέσω του MOVE-HUB θα πρέπει να τεθεί σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση των αντίστοιχων εκτελεστικών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ και το άρθρο 18α της οδηγίας 2014/47/ΕΕ.
- (26) Οι κρίσεις που προκαλούνται από σοβαρά γεγονότα, είτε αυτά λαμβάνουν χώρα εντός είτε εκτός της Ένωσης, ενδέχεται να διαταράξουν σημαντικά τη λειτουργία του οικείου συστήματος τεχνικού ελέγχου. Σε περιόδους κρίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατείνουν την ισχύ των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Υπό την αίρεση της έγκρισης από μέρος της Επιτροπής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρατείνουν κατά έξι μήνες τη διοικητική ισχύ ληγόντων πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Σε περίπτωση που η κρίση συνεχίζεται, θα πρέπει να είναι δυνατή η περαιτέρω παράταση της ισχύος.
- (27) Τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κατηγορίας N1 χρησιμοποιούνται εντατικότερα απ' ό,τι τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, συχνά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Δεδομένου του αυξημένου αριθμού ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων κατηγορίας N1 που κυκλοφορούν εντός της Ένωσης και με σκοπό την προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους εμπορικούς φορείς σε ολόκληρη την Ένωση και για την περαιτέρω βελτίωση των επιδόσεών τους όσον αφορά την ασφάλεια και το περιβάλλον, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα κατηγορίας N1 θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε οδικές επιθεωρήσεις.

- (28) Όσον αφορά τις οδικές επιθεωρήσεις, ο έλεγχος των εκπομπών καυσαερίων μεγάλου αριθμού οχημάτων με τη χρήση εξοπλισμού τηλεμέτρησης αποτελεί αποτελεσματικό μέτρο για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών. Η πείρα ορισμένων κρατών μελών καταδεικνύει ότι τα ποσοστά εντοπισμού αυξάνονται σημαντικά σε σύγκριση με τις υποχρεωτικές μεθόδους τεχνικού ελέγχου. Ο εξοπλισμός τηλεμέτρησης μπορεί να χρησιμοποιείται συστηματικά για τον έλεγχο μεγάλων μεριδίων του στόλου οχημάτων στις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στο οδικό δίκτυο. Οι εκπομπές των οχημάτων είναι δυναμικές και οι εκπομπές κορυφώνονται συχνότερα σε συγκεκριμένες συνθήκες, όπως κατά τις ψυχρές εκκινήσεις. Μία μόνο στατική τηλεμέτρηση μπορεί να υποδείξει επιτυχώς ότι ένα όχημα υψηλών εκπομπών είναι ελαττωματικό ή παραπονημένο. Ανάλογα με το μέγεθος της μετρούμενης υπέρβασης, ενδέχεται να απαιτηθούν πολλές στατικές τηλεμετρήσεις για να επιβεβαιωθεί ότι ένα όχημα είναι όχημα υψηλών εκπομπών. Δεδομένου ότι τα εν λόγω ελαττώματα και οι εν λόγω τροποποιήσεις προκαλούν υπερβολικές εκπομπές που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, θα πρέπει να επισκευάζονται και κάθε παραποίηση θα πρέπει να υπόκειται σε κυρώσεις.
- (28α) Η τηλεμέτρηση δεν μπορεί να υποκαταστήσει την οδική επιθεώρηση, αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την επιλογή οχημάτων ώστε να υποβληθούν σε περαιτέρω οδική επιθεώρηση. Η επαλήθευση των προσδιορισμών με τηλεμέτρηση μπορεί να πραγματοποιείται είτε ως οδική επιθεώρηση αμέσως μετά την τηλεμέτρηση είτε σε κέντρο τεχνικού ελέγχου. Δεδομένου ότι η τηλεμέτρηση εντοπίζει οχήματα υψηλών εκπομπών ανεξάρτητα από το κράτος μέλος ταξινόμησής τους, το κράτος μέλος που εντόπισε το όχημα και το κράτος μέλος ταξινόμησης θα πρέπει να συνεργάζονται για τη διασφάλιση επαρκούς επακολούθησης, με βάση εναρμονισμένες τιμές για τα οχήματα υψηλών εκπομπών.

- (28β) Ο οδικός έλεγχος ή ο έλεγχος σε κέντρο επιθεωρήσεων θα πρέπει να ακολουθεί τις μεθόδους ελέγχων που ορίζονται στα σημεία 8.1 και 8.2 του παραρτήματος II της οδηγίας 2014/47/ΕΕ και του παραρτήματος I της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, αντίστοιχα. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι όταν υπάρχουν υπόνοιες ότι ένα πετρελαιοκίνητο αυτοκίνητο ή ελαφρύ επαγγελματικό όχημα κατηγορίας N1 εξοπλισμένο με κινητήρα Euro 5b ή νεότερο ή βαρύ επαγγελματικό όχημα ή πούλμαν Euro VI εκπέμπει λεπτά αιωρούμενα σωματίδια πάνω από το νόμιμο όριο που ίσχυε κατά τον χρόνο της έγκρισής τους, οι εκπομπές τους θα πρέπει να εξακριβώνονται με μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.1 του σχετικού παραρτήματος. Για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα χωρίς φίλτρο σωματιδίων, οι εκπομπές θα εξακριβώνονται με μέτρηση θολότητας. Η εξακρίβωση των εκπομπών NOx των πετρελαιοκίνητων οχημάτων ακολουθεί τη νέα μέθοδο μέτρησης σύμφωνα με το σημείο 8.2.3.3 του σχετικού παραρτήματος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν τη μέθοδο εξακρίβωσης των εκπομπών καυσαερίων για τα οχήματα της κατηγορίας L. Η εκπομπή θορύβου θα πρέπει να εξακριβώνεται με τη χρήση ηχομέτρου.
- (29) [...]
- (30) Στην οδηγία 2014/47/ΕΕ καθορίζεται το ελάχιστο ποσοστό βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πρέπει να υποβάλλονται σε οδικό έλεγχο κάθε έτος στην Ένωση, χωρίς, ωστόσο, να καθορίζεται σχετικός στόχος σε επίπεδο κράτους μέλους, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο να διασφαλιστεί η επιβολή του εν λόγω ελάχιστου μεριδίου. Για να εξασφαλιστεί ότι οι οδικές επιθεωρήσεις των επαγγελματικών οχημάτων συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε ολόκληρη την Ένωση, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διενεργεί ετησίως συνολικό αριθμό αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν αρχικές τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων της κατηγορίας N1 που αντιστοιχούν τουλάχιστον στο 10 % του συνολικού αριθμού των αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.
- (31) Για την προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού και τη μείωση του κόστους στον τομέα των μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τις αρμόδιες αρχές τους να αποδέχονται ηλεκτρονικά αποδεικτικά οδικών επιθεωρήσεων.

- (32) Η ασφαλής στοιβασία του φορτίου έχει ζωτική σημασία για την οδική ασφάλεια. Η οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου θα πρέπει να αποτελεί υποχρεωτικό μέρος της αρχικής οδικής επιθεώρησης σε όλα τα κράτη μέλη. Μπορεί να ακολουθεί διεξοδικότερη επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου ανάλογα με το αποτέλεσμα της αρχικής οδικής επιθεώρησης.
- (33) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για να καθοριστούν: α) το σύνολο των απαραίτητων για τον τεχνικό έλεγχο τεχνικών πληροφοριών και δεδομένων που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών, β) τα χαρακτηριστικά διαλειτουργικότητας και τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται στους κωδικούς QR που εισάγονται στα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου, γ) τα αναγκαία χαρακτηριστικά και οι αναγκαίες απαιτήσεις για τον μορφότυπο και το περιεχόμενο των πληροφοριών και των δεδομένων προς ανταλλαγή, δ) ο μορφότυπος με τον οποίο πρέπει να κοινοποιούνται τα δεδομένα για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και τις οδικές επιθεωρήσεις, ε) οι απαιτήσεις για την προετοιμασία των οχημάτων και τα πρότυπα EURO που θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται για τη μέτρηση των οξειδίων του αζώτου (NOx) από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση στα κέντρα τεχνικού ελέγχου, στ) οι μέθοδοι και οι οριακές τιμές για τη μέτρηση του αριθμού σωματιδίων (PN) και για τη μέτρηση των οξειδίων του αζώτου (NOx) από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης και ζ) τα κοινά όρια για τις εκπομπές καυσαερίων ή θορύβου ή και για τα δύο είδη εκπομπών, τα οποία θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό, μέσω τηλεμέτρησης, οχημάτων υψηλών εκπομπών, όταν ο εν λόγω εντοπισμός θα πρέπει να οδηγεί σε διασυνοριακή επακολούθηση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και η μείωση των εκπομπών ρύπων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη όταν ενεργούν μεμονωμένα, καθώς οι εθνικοί κανόνες που διέπουν τους εν λόγω ελέγχους οχημάτων θα οδηγήσουν σε αποκλίνουσες απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης με τη θέσπιση ελάχιστων κοινών απαιτήσεων και εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους και τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ένωση. Επομένως, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (36) Τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, να υποβάλλουν τακτικά στην Επιτροπή βασικά στοιχεία σχετικά με τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που επιθεωρήθηκαν ανά κατηγορία, τους τομείς που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις. Όσον αφορά τις οδικές επιθεωρήσεις, απαιτείται λιγότερο συχνή υποβολή στοιχείων.
- (37) Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος και, παράλληλα, να διασφαλιστεί η χρησιμότητα των υποβαλλόμενων πληροφοριών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν ανά τριετία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των οδηγιών 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ.
- (38) Το σύστημα τεχνικού ελέγχου επηρεάζει άμεσα την οδική ασφάλεια, τον θόρυβο και τις εκπομπές και θα πρέπει συνεπώς να επανεξετάζεται τακτικά. Με βάση τις παρατηρήσεις των αρχών των κρατών μελών, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την αποτελεσματικότητα των διατάξεων της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν το αντικείμενο, τη συχνότητα των ελέγχων και την αναγνώριση των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ, και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην πείρα που αποκομίσθηκε από την τηλεμέτρηση, με σκοπό τη γενική ενσωμάτωσή της στο σύστημα τεχνικού ελέγχου, κατά περίπτωση.

- (39) Σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις [ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ].
- (40) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα¹⁸, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας που μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων μεταφοράς. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.
- (41) Επομένως, οι οδηγίες 2014/45/ΕΕ και 2014/47/ΕΕ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

¹⁸ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2014/45/ΕΕ

Η οδηγία 2014/45/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, η έκτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα —κατηγορίες οχημάτων L3e, L4e, L5e και L7e— με κυβισμό άνω των 125 cm³ ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW·

— τροχοφόροι ελκυστήρες των κατηγοριών T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για επαγγελματικές οδικές μεταφορές.»·

β) στην παράγραφο 2, η έβδομη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «

— οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm³ ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, εφόσον το κράτος μέλος έχει θεσπίσει αποτελεσματικά εναλλακτικά μέτρα οδικής ασφάλειας για τα δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα, λαμβάνοντας ιδιαίτερος υπόψη τα σχετικά στατιστικά στοιχεία για την οδική ασφάλεια που καλύπτουν τα τελευταία πέντε έτη. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω εξαιρέσεις.»·

2) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) “όχημα”: κάθε μηχανοκίνητο, μη κινούμενο σε τροχιές όχημα ή το ρυμουλκούμενό του, εκτός από τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ), δηλαδή τα οχήματα τα οποία συνδέονται με γραμμή μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος.»·

β) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6α:

«6α) “συνδεδεμένο όχημα”: κάθε όχημα κατασκευασμένο με ασύρματη σύνδεση ικανό να μεταδίδει τις ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων»·

γ) το σημείο 10) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10) “έγκριση”: η διαδικασία σύμφωνα με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι ένα όχημα πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις που αναφέρονται στους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 167/2013, (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και (ΕΕ) 2018/858»·

δ) το σημείο 12) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12) “πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου”: έκθεση τεχνικού ελέγχου σε ηλεκτρονική μορφή, ή αντίγραφό της, η οποία μπορεί να επαληθευτεί σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 και εκδίδεται από την αρμόδια αρχή ή από κέντρο τεχνικού ελέγχου»·

ε) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 12α):

«12α) “προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ”: πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που εκδίδει η αρμόδια αρχή ή κέντρο τεχνικού ελέγχου, που είναι εγκατεστημένη ή εγκατεστημένο σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 8»·

3) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Αρμοδιότητες

1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός του να υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, ο τεχνικός έλεγχος εκτελείται από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος ή από δημόσιο φορέα στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό από το κράτος μέλος ή από όργανα ή φορείς τους οποίους εξουσιοδοτεί και εποπτεύει το κράτος μέλος αυτό, περιλαμβανομένων και των εξουσιοδοτημένων δημόσιων ή ιδιωτικών φορέων.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αναγνωρίζουν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο εκδίδεται από κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος. Στις περιπτώσεις αυτές, το εν λόγω πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου θεωρείται ισοδύναμο με το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που εκδίδεται από το κράτος μέλος ταξινόμησης. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να αναγνωρίζουν πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που έχουν εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.
4. Στην περίπτωση οχημάτων κατηγορίας M1 και N1, ο τεχνικός έλεγχος μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 8, να διενεργείται επίσης σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος. Το κράτος μέλος ταξινόμησης αναγνωρίζει την ισχύ προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που έχει εκδοθεί στο εν λόγω διαφορετικό κράτος μέλος.
5. Οι κατασκευαστές οχημάτων διαθέτουν στις σχετικές αρμόδιες αρχές τις τεχνικές πληροφορίες, σε μορφότυπο που καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6, δωρεάν και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, χωρίς διακρίσεις και σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίσουν να αναθέσουν σε κεντροκοποιημένους φορείς δεδομένων να οργανώνουν τη διαβίβαση δεδομένων από τους κατασκευαστές και να διαχειρίζονται την πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες. Οι αρμόδιες αρχές ή οι εντεταλμένοι κεντροκοποιημένοι φορείς δεδομένων θέτουν τις εν λόγω τεχνικές πληροφορίες στη διάθεση των κέντρων τεχνικού ελέγχου.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του συνόλου τεχνικών πληροφοριών προς χρήση για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που πρέπει να ελέγχονται, τη χρήση των συνιστώμενων μεθόδων τεχνικού ελέγχου, καθώς και για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων αναφορικά με τον μορφότυπο των δεδομένων και τις διαδικασίες πρόσβασης στις σχετικές τεχνικές πληροφορίες, διασφαλίζοντας ότι οι πληροφορίες επιτρέπουν τη σαφή ταυτοποίηση του οχήματος και του συνακόλουθου καταλόγου των εργοστασιακών χαρακτηριστικών του. Οι εν λόγω τεχνικές πληροφορίες μπορούν να περιλαμβάνουν, ειδικότερα, οδηγίες και δεδομένα για τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων, διαγνωστικούς κωδικούς προβλημάτων, προσδιορισμό της ακεραιότητας και της σωστής έκδοσης του λογισμικού, καθώς και περιγραφές και απεικονίσεις προειδοποιητικών δεικτών ή ενδεικτικών λυχνιών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις λαμβάνουν υπόψη τους όρους και τα μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD σύμφωνα με το παράρτημα X προσάρτημα 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Ωστόσο, οι τεχνικές πληροφορίες που προσδιορίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το εδάφιο 1 παρέχονται δωρεάν.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.

7. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι αρμοδιότητες για τη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και τεχνικώς αξιόπιστη κατάσταση να καθορίζονται στο εθνικό δίκαιο.».

4) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 4α:

«Άρθρο 4α

Καταγραφή των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων

1. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων καταγράφονται σε εθνική βάση δεδομένων ή μητρώο οχημάτων στο πλαίσιο των περιοδικών τεχνικών ελέγχων οχημάτων κατηγορίας M₁ και N₁ και όταν επισκευαστές εξουσιοδοτημένοι από τον κατασκευαστή του οχήματος εκτελούν εργασίες συντήρησης ή επισκευής στα προαναφερόμενα οχήματα. Τα κράτη μέλη απαιτούν, επίσης, από τους κατασκευαστές οχημάτων ή τους εκπροσώπους τους να διαβιβάζουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων των συνδεδεμένων οχημάτων που παράγουν κάθε τρεις μήνες από την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησης του οχήματος. Οι εν λόγω ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων καταγράφονται στην εθνική βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να υποχρεώνουν και άλλους παρόχους υπηρεσιών, όπως όσους εκτελούν εργασίες επισκευής ή συντήρησης στα προαναφερόμενα οχήματα, να καταγράφουν τις ενδείξεις του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων στη βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Τα κράτη μέλη θέτουν το ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί από αυτά στη διάθεση των επιθεωρητών, του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας και των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών που είναι υπεύθυνες για τον τεχνικό έλεγχο, την επαναταξινόμηση οχημάτων, την έγκριση οχημάτων καθώς και για το μητρώο ή τη βάση δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να θέτουν στη διάθεση των επιθεωρητών μόνο την αξιολόγηση του ιστορικού του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα ώστε οι δυνητικοί αγοραστές μεταχειρισμένων οχημάτων να γνωρίζουν ότι ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας έχει πρόσβαση στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων που αναφέρεται στην παράγραφο 3.
5. Τα κράτη μέλη διαθέτουν, επίσης, τα δεδομένα των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων που είναι αποθηκευμένα στις εθνικές βάσεις δεδομένων ή στα εθνικά μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες και στην Επιτροπή (Eurostat) σύμφωνα με τα άρθρα 17α και 17β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 223/2009*.
6. Σε περιπτώσεις παραποίησης ή παρέμβασης στον μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων με σκοπό τη μείωση ή την αλλοίωση της ένδειξης της καταγεγραμμένης από όχημα απόστασης, η εν λόγω παραποίηση ή παρέμβαση επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1101/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαβίβαση στη Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πληροφοριών που καλύπτονται από το στατιστικό απόρρητο, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 322/97 του Συμβουλίου σχετικά με τις κοινοτικές στατιστικές και της απόφασης 89/382/ΕΟΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου για τη σύσταση επιτροπής του στατιστικού προγράμματος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 87, 31.3.2009, σ. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).’;

5) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Ημερομηνία και συχνότητα τεχνικού ελέγχου

1. Τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο τουλάχιστον ανά τα κάτωθι χρονικά διαστήματα, με την επιφύλαξη της χρονικής ευελιξίας που επιτρέπουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 4:
 - α) οχήματα των κατηγοριών M1 και N1: τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία·
 - β) οχήματα της κατηγορίας M1 που χρησιμοποιούνται ως ταξί ή ασθενοφόρα, οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ και O₄: ένα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά ανά έτος·
 - γ) τροχοφόροι ελκυστήρες των κατηγοριών T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b και T4.3b που χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για επαγγελματικές οδικές μεταφορές: τέσσερα έτη από την ημερομηνία κατά την οποία το όχημα ταξινομήθηκε για πρώτη φορά και στη συνέχεια ανά διετία.

Για τους σκοπούς του στοιχείου α) του πρώτου εδαφίου, στην περίπτωση των τεχνικών ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, τα κράτη μέλη προγραμματίζουν τον επόμενο τεχνικό έλεγχο κατά τρόπο ώστε να τηρείται η περίοδος ισχύος του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.
2. Τα κράτη μέλη ορίζουν κατάλληλα χρονικά διαστήματα, εντός των οποίων τα οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm³ ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, πρέπει να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο.
3. Με την επιφύλαξη της ημερομηνίας του τελευταίου τεχνικού ελέγχου του οχήματος, τα οχήματα υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο όταν τα συστήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας του οχήματος έχουν αλλοιωθεί ή τροποποιηθεί σε σημαντικό βαθμό.

4. Τα κράτη μέλη ή οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ορίσουν ένα εύλογο χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου πρέπει να πραγματοποιηθεί ο τεχνικός έλεγχος, τηρουμένων των χρονικών διαστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1.»·

6) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τις κατηγορίες οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εξαιρουμένων των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο τεχνικός έλεγχος να καλύπτει τουλάχιστον τα πεδία που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 2.»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για κάθε πεδίο αναφερόμενο στην παράγραφο 1, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ή το κέντρο τεχνικού ελέγχου διενεργούν τεχνικό έλεγχο, ο οποίος καλύπτει τουλάχιστον τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 και χρησιμοποιεί τη συνιστώμενη ή μια εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή εφαρμοστέα για τα σημεία αυτά μέθοδο, όπως καθορίζεται στο παράρτημα I σημείο 3. Ο έλεγχος μπορεί ακόμη να περιλαμβάνει την εξακρίβωση αν τα αντίστοιχα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος ανταποκρίνονται στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ασφάλειας και περιβάλλοντος που ίσχυαν κατά το χρόνο της έγκρισης, ή κατά περίπτωση, του μεταγενέστερου εξοπλισμού του οχήματος.

Οι τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται με τις διαθέσιμες τεχνικές και τον διαθέσιμο εξοπλισμό χωρίς τη χρήση εργαλείων για αποσυναρμολόγηση ή αφαίρεση τμημάτων του οχήματος.

Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό

α) των μεθόδων προετοιμασίας του οχήματος για τη μέτρηση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και τον προσδιορισμό των κατηγοριών εκπομπών EURO που σχετίζονται με τις εν λόγω μεθόδους,

β) των μεθόδων και των οριακών τιμών για τη μέτρηση των εκπομπών αριθμού σωματιδίων (PN) από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης,

όπως αναφέρεται στο σημείο 3 σημείο 8.2. του παραρτήματος I. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία στα κέντρα ελέγχου εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων και των οριακών τιμών, καθώς και για τον προσδιορισμό των κατηγοριών εκπομπών EURO που σχετίζονται με τις εν λόγω μεθόδους, για τη μέτρηση των NOx από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που αναφέρονται στο παράρτημα I σημείο 3 σημείο 8.2.. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία σε κέντρα ελέγχου εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για οχήματα των κατηγοριών L3e, L4e, L5e και L7e, με κυβισμό κινητήρα άνω των 125 cm³ ή με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ άνω των 11 kW, τα κράτη μέλη καθορίζουν τα πεδία, τα σημεία και τις κατάλληλες μεθόδους ελέγχου.»

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Για τους σκοπούς της έκδοσης προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4, όταν το όχημα έχει κατασκευαστεί για οδήγηση στην άλλη πλευρά του δρόμου, δεν υπόκειται σε ελέγχους των σημείων του παραρτήματος I, ως προς τα οποία δεν συμμορφώνεται από κατασκευής το όχημα, στο κράτος μέλος που πραγματοποιεί τον έλεγχο.»

7) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, οι αρμόδιες αρχές που διενήργησαν τον τεχνικό έλεγχο οχήματος, να εκδίδουν πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του οχήματος ή, στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ, στο οποίο επισημαίνονται τουλάχιστον τα τυποποιημένα στοιχεία των αντίστοιχων εναρμονισμένων σε επίπεδο Ένωσης κωδικών που καθορίζονται στο παράρτημα II.

Με ισχύ από την [έναρξη ισχύος + 4 έτη + 1 ημέρα], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ εκδίδονται ως ηλεκτρονικές βεβαιώσεις χαρακτηριστικών για τα ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ να περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται για την επαλήθευση ταυτότητας και την επικύρωση των εν λόγω πιστοποιητικών.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τους αξιόπιστους εκδότες πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και επικαιροποιούν τα στοιχεία τους. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί κατάλογο των εν λόγω εκδοτών μέσω ασφαλούς διαύλου και σε μορφή που φέρει ηλεκτρονική υπογραφή ή σφραγίδα και είναι κατάλληλη για αυτοματοποιημένη επεξεργασία.

- 1α. Το προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ ισχύει για έξι μήνες. Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, και το αργότερο εντός πέντε ημερολογιακών ημερών, το αποτέλεσμα του ελέγχου στο κράτος μέλος ταξινόμησης.

Εάν το κράτος μέλος ταξινόμησης δεν αναγνωρίζει πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου που έχουν εκδοθεί από το οικείο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, ο επακόλουθος τεχνικός έλεγχος πραγματοποιείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος. Το προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ περιέχει σχετικές πληροφορίες.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τα κέντρα τεχνικού ελέγχου ή, κατά περίπτωση, από τις αρμόδιες αρχές, να παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, αντίγραφο του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου ή του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ στο πρόσωπο που προσκόμισε το όχημα για τεχνικό έλεγχο. Τα εν λόγω αντίγραφα είναι εύχρηστα και περιέχουν διαλειτουργικό κωδικό QR που καθιστά δυνατή την επαλήθευση της γνησιότητας, της εγκυρότητας και της ακεραιότητάς τους. Εντός ενός έτους από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 8, ο κωδικός QR συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις. Οι πληροφορίες που περιέχονται στο πιστοποιητικό αναγράφονται, επίσης, σε μορφή αναγνώσιμη από τον άνθρωπο και παρέχονται τουλάχιστον στην επίσημη γλώσσα ή στις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους έκδοσης.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5, σε περίπτωση επαναταξινόμησης οχήματος που έχει ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου το οποίο έχει εκδώσει το εν λόγω άλλο κράτος μέλος, είτε σε ηλεκτρονική είτε σε έντυπη μορφή, ωσάν να είχε εκδώσει το ίδιο το εν λόγω πιστοποιητικό, υπό την προϋπόθεση ότι το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ισχύει ακόμη βάσει της συχνότητας των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που έχει θεσπίσει το κράτος μέλος επαναταξινόμησης.
- 3α. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, κάθε νέο υπόδειγμα του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου ή του προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και την περιγραφή του συνόλου των δεδομένων που εκδίδονται για τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου ως ηλεκτρονικές βεβαιώσεις χαρακτηριστικών. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα εν λόγω υποδείγματα και τις περιγραφές των συνόλων δεδομένων.
4. Επιπλέον των διατάξεων της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν την ισχύ του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, είτε σε ψηφιακή είτε σε έντυπη μορφή, σε περίπτωση αλλαγής της κυριότητας οχήματος που διαθέτει έγκυρο αποδεικτικό περιοδικού τεχνικού ελέγχου.
5. Τα κέντρα τεχνικού ελέγχου κοινοποιούν ηλεκτρονικά στην αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους τις πληροφορίες που περιέχουν τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου ή τα προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που χορηγούν. Η εν λόγω κοινοποίηση πραγματοποιείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά την έκδοση κάθε πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου ή προσωρινού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η αρμόδια αρχή πρέπει να διατηρεί τις πληροφορίες αυτές. Με την επιφύλαξη των εθνικών φορολογικών συστημάτων των κρατών μελών, το χρονικό αυτό διάστημα δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 36 μήνες.
6. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο προηγούμενο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ.
7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα αποτελέσματα του τεχνικού ελέγχου κοινοποιούνται ή διατίθενται ηλεκτρονικά το ταχύτερο δυνατόν στην αρμόδια αρχή ταξινόμησης του οχήματος. Η εν λόγω κοινοποίηση περιέχει τις πληροφορίες του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου.

8. Έως την [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 2 έτη], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών και κανόνων που διέπουν τα ακόλουθα:
- α) την ασφαλή έκδοση και επαλήθευση των πιστοποιητικών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2·
 - β) τη διασφάλιση της προστασίας και της ασφάλειας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα·
 - γ) τον καθορισμό της κοινής δομής δεδομένων των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ·
 - δ) την έκδοση και επαλήθευση έγκυρου, ασφαλούς και διαλειτουργικού κωδικού QR·
 - ε) την κοινοποίηση αξιόπιστων εκδοτών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου και προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>)»·

- 8) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Παρακολούθηση των αστοχιών

1. Αποκλειστικά στις περιπτώσεις αστοχιών ελάσσονος σημασίας, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται επιτυχής, οι αστοχίες επισκευάζονται και το όχημα δεν υποβάλλεται σε νέο έλεγχο.
2. Στις περιπτώσεις αστοχιών μείζονος σημασίας, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής. Το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή αποφασίζει για το χρονικό διάστημα εντός του οποίου επιτρέπεται η χρήση του συγκεκριμένου οχήματος προτού απαιτηθεί να υποβληθεί σε νέο τεχνικό έλεγχο, ο οποίος πραγματοποιείται το αργότερο δύο μήνες από τον αρχικό τεχνικό έλεγχο. Το αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου και η προθεσμία έως τον επόμενο τεχνικό έλεγχο κοινοποιούνται στο κράτος μέλος ταξινόμησης και καταγράφονται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 της οδηγίας 1999/37/EK του Συμβουλίου***. Ο εν λόγω επόμενος τεχνικός έλεγχος μπορεί να πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιήθηκε ο αρχικός ανεπιτυχής τεχνικός έλεγχος του οχήματος ή στο κράτος μέλος ταξινόμησης.
3. Στις περιπτώσεις επικίνδυνων αστοχιών, ο τεχνικός έλεγχος θεωρείται ανεπιτυχής. Το κράτος μέλος ή η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει ότι το συγκεκριμένο όχημα δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται στο δημόσιο οδικό δίκτυο και ότι η άδεια οδικής κυκλοφορίας πρέπει να ανακληθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς ωστόσο να απαιτηθεί νέα διαδικασία ταξινόμησης. Το εν λόγω αίτημα αναστολής κοινοποιείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης και η αναστολή καταγράφεται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3α παράγραφος 1 της οδηγίας 1999/37/EK. Μετά την επισκευή των αστοχιών, εκδίδεται χωρίς καθυστέρηση νέο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου από την αρμόδια αρχή στο κράτος μέλος ταξινόμησης που βεβαιώνει ότι το όχημα είναι σε καλή τεχνική κατάσταση.

4. Η παραποίηση ή παρέμβαση στο σύστημα ελέγχου εκπομπών, στο σύστημα υψηλής τάσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας, στον σιγαστήρα (σιλανσιέ) ή στα σχετικά με την ασφάλεια συστήματα του οχήματος, η οποία προκαλεί μείζονα ή επικίνδυνη αστοχία, επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.

*** Οδηγία 1999/37/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)»·

- 8α) στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το κέντρο τεχνικού ελέγχου ή, αναλόγως, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που διενήργησε τεχνικό έλεγχο οχήματος ταξινομημένου στο έδαφός του ή τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 εκδίδει αποδεικτικό, όπως επισήμανση στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, αυτοκόλλητο, πιστοποιητικό, εξακρίβωση με ηλεκτρονικό μέσο ή κάθε άλλη ευπρόσιτη πληροφορία, για κάθε όχημα που έχει υποβληθεί με επιτυχία σε τέτοιο τεχνικό έλεγχο. Στο αποδεικτικό αναγράφεται η ημερομηνία κατά την οποία θα πραγματοποιηθεί ο επόμενος τεχνικός έλεγχος.»·

9) το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 16

Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των αρχών των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ανταλλάσσουν πληροφορίες και δεδομένα ιδίως με σκοπό να ελέγξουν, κατά τον τεχνικό έλεγχο, το νομικό καθεστώς και την τεχνική κατάσταση του οχήματος, εφόσον απαιτείται, στο κράτος μέλος ταξινόμησής του.
 - α. Τα κράτη μέλη παρέχουν πρόσβαση στα δεδομένα ταξινόμησης των οχημάτων, στα δεδομένα σχετικά με το περιεχόμενο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, εφόσον υπάρχουν, στο αποτέλεσμα που αναγράφεται στο τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή, στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, στο προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών, σε εκθέσεις τεχνικής οδικής επιθεώρησης τουλάχιστον των τριών τελευταίων ετών και στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων του οχήματος που είναι αποθηκευμένο σε εθνικές βάσεις δεδομένων και καλύπτει τουλάχιστον τα τρία τελευταία έτη, στις αρμόδιες αρχές και στα κέντρα τεχνικού ελέγχου που είναι εξουσιοδοτημένα από άλλα κράτη μέλη.
 - β. Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται σε πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και προσωρινά πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου της ΕΕ και το ιστορικό των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB που έχει αναπτύξει η Επιτροπή, κατά τρόπο ώστε οι αρμόδιες αρχές και τα εξουσιοδοτημένα κέντρα τεχνικού ελέγχου οποιουδήποτε κράτους μέλους να μπορούν να ανατρέχουν στη σχετική βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων οποιουδήποτε άλλου κράτους μέλους σε πραγματικό χρόνο.
 - γ. Η υποχρέωση που ορίζεται στο στοιχείο β) θεωρείται ότι πληρούται, όταν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για την ανταλλαγή δεδομένων και τη σύνδεση με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.

2. Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 2 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τη θέσπιση των αναγκαίων ρυθμίσεων για την εφαρμογή των λειτουργιών του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB και σχετικά με τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για τον μορφότυπο και το περιεχόμενο των πληροφοριών και των δεδομένων που πρέπει να ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη αναφορικά με οχήματα που υπόκεινται σε τεχνικό έλεγχο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις διασφαλίζουν την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.
3. Οι διασυνδέσεις των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τίθενται σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.»
- 10) το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:
- α) η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «← αποκλειστικά την επικαιροποίηση των κωδικών κατηγορίας οχήματος που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, στο άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2, όπως αρμόζει, σε περίπτωση αλλαγών στις κατηγορίες οχημάτων που προκύπτουν από τροποποιήσεις της νομοθεσίας περί έγκρισης τύπου που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, χωρίς να επηρεάζεται το πεδίο και η συχνότητα των ελέγχων,»
- β) η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «← την προσαρμογή του παραρτήματος I σημείο 3 μετά από μια θετική εκτίμηση του σχετικού κόστους-οφέλους όσον αφορά τον κατάλογο των σημείων ελέγχου, τις μεθόδους και την αξιολόγηση των αστοχιών.

- 11) το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

Υποβολή εκθέσεων

Έως την 31η Μαρτίου 2032, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας, ειδικότερα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των διατάξεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα της κατηγορίας L, τη συχνότητα του τεχνικού ελέγχου, την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου σε περιπτώσεις επαναταξινόμησης οχήματος προερχόμενου από άλλο κράτος μέλος και την αναγνώριση των προσωρινών πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου της ΕΕ. Στην έκθεση αναλύεται επίσης αν είναι αναγκαίο να αναπροσαρμοστούν τα παραρτήματα, ιδίως με γνώμονα την τεχνική πρόοδο και πρακτικές.»

- 12) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 20α:

Άρθρο 20α

Κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

1. Έως την 31η Μαρτίου 2030 και στη συνέχεια έως την 31η Μαρτίου κάθε τρίτου έτους, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή μέσω της επιγραμμικής πλατφόρμας υποβολής εκθέσεων που αναφέρεται στο άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**** (στο εξής: ηλεκτρονική πλατφόρμα), τα δεδομένα που συλλέχθηκαν σχετικά με καθένα από τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και αφορούν τα οχήματα που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση στην επικράτειά τους. Στα δεδομένα αυτά περιλαμβάνονται τα ακόλουθα (ανά ημερολογιακό έτος):
 - α) ο συνολικός αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση·
 - β) ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση ανά κατηγορία·
 - γ) τα πεδία που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις, σύμφωνα με το παράρτημα I σημείο 3 της παρούσας οδηγίας.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του μορφότυπου που πρέπει να χρησιμοποιείται από τα κράτη μέλη για την κοινοποίηση των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.
3. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα δεδομένα που συλλέχθηκαν δυνάμει της παραγράφου 1.

**** Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).»

- 13) το άρθρο 22 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 22

Παράταση ισχύος των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου σε περίπτωση κρίσης

1. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - α) “κατάσταση κρίσης”: ένα εξαιρετικό, απροσδόκητο και ξαφνικό, φυσικό ή ανθρωπογενές γεγονός έκτακτης φύσης και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, και το οποίο επίσης εμποδίζει ή μειώνει σημαντικά τη δυνατότητα των ιδιοκτητών ή κατόχων οχημάτων ταξινομημένων στα κράτη μέλη ή τις αρμόδιες εθνικές αρχές να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους·
 - β) “περίοδος κρίσης”: η περίοδος κατά την οποία ένα κράτος μέλος εξουσιοδοτείται από την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 2, να θεσπίσει τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

2. Σε περίπτωση κατάστασης κρίσης που επηρεάζει το σύνολο ή μέρος της επικράτειας κράτους μέλους, το εν λόγω κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει το θέμα στην Επιτροπή, μέσω δεόντως αιτιολογημένου αιτήματος, με σκοπό την έκδοση απόφασης που εξουσιοδοτεί το εν λόγω κράτος μέλος να θεσπίσει τα μέτρα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο για το σύνολο ή μέρος της επικράτειάς του. Τα μέτρα αυτά μπορούν να εφαρμοστούν για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών. Η Επιτροπή δύναται να επιτρέψει την παράταση των μέτρων, κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους, για πρόσθετα χρονικά διαστήματα έξι μηνών, για όσο διάστημα συνεχίζεται η κατάσταση κρίσης.
3. Η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει ότι η περίοδος κρίσης άρχισε πριν από την παραπομπή του θέματος από το εκάστοτε κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 2.
4. Εάν η Επιτροπή λάβει δεόντως αιτιολογημένα αιτήματα από δύο ή περισσότερα κράτη μέλη που αφορούν μία κατάσταση κρίσης η οποία επηρεάζει το σύνολο ή μέρος της επικράτειάς τους, δύναται να εκδώσει ενιαία απόφαση που θα ισχύει για όλα τα εν λόγω κράτη μέλη.
5. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 παράγραφος 1, το άρθρο 10 παράγραφος 1 και το παράρτημα II σημείο 8, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να παρατείνουν την περίοδο ισχύος των πιστοποιητικών τεχνικού ελέγχου όλων ή ορισμένων κατηγοριών οχημάτων που έχουν λήξει ή θα έληγαν κατά τη διάρκεια της περιόδου κρίσης, για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών. Το εν λόγω χρονικό διάστημα μπορεί να ανανεώνεται για διαδοχικά πρόσθετα χρονικά διαστήματα έξι μηνών, για όσο διάστημα συνεχίζεται η κρίση και η Επιτροπή παρέχει την εξουσιοδότηση για την παράταση.
6. Τα μέτρα που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη βάσει του παρόντος άρθρου κοινοποιούνται αμέσως στην Επιτροπή, η οποία ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και δημοσιεύει ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.».
- 14) τα παραρτήματα I, III και IV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2014/47/ΕΕ

Η οδηγία 2014/47/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

- 1) το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις για ένα καθεστώς τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων της καλής τεχνικής κατάστασης των επαγγελματικών οχημάτων και για την προοδευτική χρήση της τηλεμέτρησης οχημάτων που κυκλοφορούν στο έδαφος των κρατών μελών.»

- 2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο αα):

«αα) μηχανοκίνητα οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα πρωτίστως για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους — κατηγορία οχημάτων N1.»

- β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Τα κράτη μέλη, τα οποία διενεργούν ετήσιο περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ σε οχήματα της κατηγορίας N1 ταξινομημένα στο έδαφός τους, αρχής γενομένης δύο έτη μετά την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος, δύνανται να εξαιρούν την εν λόγω κατηγορία οχήματος από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.»

- γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να διεξάγουν τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις σε οχήματα που δεν αναφέρονται στην παράγραφο 1 και να ελέγχουν άλλες πτυχές των οδικών μεταφορών και της οδικής ασφάλειας, ή να διεξάγουν επιθεωρήσεις σε σημεία εκτός του δημόσιου οδικού δικτύου. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει με κανέναν τρόπο τα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση συγκεκριμένων τύπων οχημάτων σε ορισμένα τμήματα του οδικού τους δικτύου για λόγους οδικής ασφάλειας.»

3) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 13) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«13) “πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου”: έκθεση ελέγχου καλής τεχνικής κατάστασης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 12) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.»

β) το σημείο 18 απαλείφεται·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 21) και 22):

«21) “τηλεμέτρηση”: ο έλεγχος ασφαλείας οχημάτων με μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων στον δρόμο, συμπεριλαμβανομένων οξειδίων του αζώτου και αιωρούμενων σωματιδίων, ή της στάθμης θορύβου οχημάτων που διέρχονται κοντά σε σταθερό ή κινητό παρόδιο εξοπλισμό, ή με μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος στην περίπτωση ελέγχου των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων οχημάτων·

22) “μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος”: η μέτρηση στον δρόμο των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων οχημάτων που ακολουθούνται από όπισθεν κινούμενο όχημα εξοπλισμένο με κατάλληλη συσκευή δειγματοληψίας και όργανο μετρήσεων.»

6) στο άρθρο 5, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ) και δ), τα κράτη μέλη διενεργούν συνολικό αριθμό αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί, κάθε ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού των εν λόγω οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά τους.

2. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο αα), τα κράτη μέλη διενεργούν συνολικό αριθμό αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί, κάθε ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον στο 10 % του συνολικού αριθμού των αρχικών τεχνικών οδικών επιθεωρήσεων των οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

7) στο άρθρο 6, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για τον προσδιορισμό του προφίλ κινδύνου μιας επιχείρησης, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα I. Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια διεξοδικότερων και συχνότερων ελέγχων των επιχειρήσεων υψηλού βαθμού επικινδυνότητας. Η διαχείριση του συστήματος διαβάθμισης της επικινδυνότητας γίνεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους.

Για τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως γ), τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των αστοχιών που ορίζονται στο παράρτημα II και, όπου έχει εφαρμογή, στο παράρτημα III της παρούσας οδηγίας, οι οποίες διαπιστώνονται σε οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις εισάγονται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που καθιερώνεται δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/EK.».

8) στο άρθρο 7, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους οδηγούς να έχουν στη διάθεσή τους το πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που αντιστοιχεί στον πλέον πρόσφατο περιοδικό τεχνικό έλεγχο, καθώς και την έκθεση της πλέον πρόσφατης διεξοδικής τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τις αρχές τους να δέχονται ηλεκτρονικά αποδεικτικά των εν λόγω τεχνικών ελέγχων και οδικών επιθεωρήσεων.».

9) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Επιλογή οχημάτων για αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση

Για τον εντοπισμό των οχημάτων που θα υποβάλουν σε αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση, οι επιθεωρητές μπορούν να επιλέγουν κατά προτεραιότητα οχήματα που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις με υψηλό προφίλ κινδύνου, σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας ή όπως προβλέπεται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ. Τα οχήματα μπορούν επίσης να επιλέγονται τυχαία για επιθεώρηση, όπως επίσης μπορούν να επιλέγονται οχήματα για τα οποία υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι συνιστούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή το περιβάλλον.»

9α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 9α

Τηλεμέτρηση

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να χρησιμοποιούν τεχνολογία τηλεμέτρησης για τον έλεγχο των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου από μηχανοκίνητα οχήματα και, βάσει τηλεμέτρησης, να επιλέγουν οχήματα για αρχική τεχνική οδική επιθεώρηση. Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να χρησιμοποιούν τηλεμέτρηση για τον εντοπισμό οχημάτων δυνητικά υψηλών εκπομπών, οι εκπομπές των οποίων μπορούν να επαληθευτούν σε κέντρο τεχνικού ελέγχου, όπως ορίζεται στην οδηγία 2014/45/ΕΕ. Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τεχνολογία τηλεμέτρησης ενημερώνουν την Επιτροπή.
2. Η Επιτροπή δύναται, με βάση τις πληροφορίες που παρέχουν τα κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τηλεμέτρηση σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 3, να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό συνόλου κοινών ορίων τηλεμέτρησης για τις εκπομπές καυσαερίων ή θορύβου, ή και για τα δύο, και συνδεδεμένων απαιτήσεων ακρίβειας, όπως επαναλαμβανόμενες μετρήσεις, που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών που χρήζουν επακολούθησης σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3. Μπορούν να καθοριστούν διαφορετικές απαιτήσεις για σταθερό ή κινητό εξοπλισμό τηλεμέτρησης ή για τη μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος, και μπορούν να καθοριστούν όρια για τον εντοπισμό οχημάτων με ελαττωματικά συστήματα ελέγχου εκπομπών και οχημάτων με παραποιημένα συστήματα ελέγχου εκπομπών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.»

10) το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

αα) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) ελέγχει το τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και την τελευταία έκθεση τεχνικής οδικής επιθεώρησης, αν υπάρχουν, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 18α παράγραφος 1.»

ββ) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) εκτελεί οπτική αξιολόγηση της τεχνικής κατάστασης του οχήματος. Η εν λόγω οπτική αξιολόγηση μπορεί να συμπληρώνεται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού.»

γγ) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) εκτελεί οπτική αξιολόγηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου του οχήματος.»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με βάση την έκβαση της αρχικής επιθεώρησης, ο ελεγκτής αποφασίζει αν το όχημα ή το ρυμουλκούμενό του πρέπει να υποβληθεί σε διεξοδικότερη οδική επιθεώρηση και έλεγχο της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων σύμφωνα με το άρθρο 13.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η διεξοδικότερη τεχνική οδική επιθεώρηση καλύπτει τα στοιχεία του καταλόγου του παραρτήματος II τα οποία θεωρούνται αναγκαία και σημαντικά, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα την ασφάλεια του συστήματος πέδησης, των ελαστικών, των τροχών, του αμαξώματος και το επίπεδο όχλησης, καθώς και τις συνιστώμενες μεθόδους που εφαρμόζονται για τον έλεγχο των στοιχείων αυτών.

Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων και των οριακών τιμών για τη μέτρηση των εκπομπών αριθμού σωματιδίων (PN) από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 3 σημείο 8.2. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία στις εγκαταστάσεις επιθεώρησης εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των μεθόδων και των οριακών τιμών, καθώς και για τον προσδιορισμό των κατηγοριών εκπομπών EURO που σχετίζονται με τις εν λόγω μεθόδους, για τη μέτρηση των NOx από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 3 σημείο 8.2. Οι διαδικασίες δοκιμών τίθενται σε λειτουργία στις εγκαταστάσεις επιθεώρησης εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων.»

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.»

- 11) το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13

Επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων

1. Κατά τις τεχνικές οδικές επιθεωρήσεις, τα οχήματα δύνανται να υποβάλλονται σε διεξοδικότερη επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου σύμφωνα με το παράρτημα III, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το φορτίο είναι στοιβαγμένο κατά τρόπον ώστε να μην εμποδίζει την ασφαλή οδήγηση ούτε να θέτει σε κίνδυνο τη ζωή, την υγεία, την περιουσία ή το περιβάλλον. Διαπιστώνεται με επαληθεύσεις αν καθ' όλη τη διάρκεια χρησιμοποίησης του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή ελιγμών ανόδου:
 - α) τα φορτία μπορούν να μετατοπιστούν ελάχιστα μεταξύ τους, έναντι των τοιχωμάτων ή των επιφανειών του οχήματος·
 - β) τα φορτία δεν μπορούν να μετακινηθούν εκτός του χώρου φορτίου ούτε εκτός της επιφάνειας φόρτωσης.
2. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που εφαρμόζονται για τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων, όπως εμπορευμάτων που καλύπτονται από την οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*****, η ασφαλής στοιβασία του φορτίου και η επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές και, όπου είναι σκόπιμο, τα πρότυπα που ορίζονται στο παράρτημα III τμήμα I της παρούσας οδηγίας. Μπορεί να χρησιμοποιείται η πλέον πρόσφατη έκδοση των προτύπων που ορίζονται στο σημείο 5 του εν λόγω τμήματος.

3. Οι διαδικασίες επακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 14 εφαρμόζονται επίσης σε περίπτωση μειζόνων ή επικίνδυνων αστοχιών σε σχέση με την ασφαλή στοιβασία του φορτίου.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το προσωπικό που χρησιμοποιείται για τους ελέγχους της ασφαλούς στοιβασίας του φορτίου είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο.

*****Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (EE L 260 της 30.9.2008, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).»·

- 12) στο άρθρο 14, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Η παραποίηση ή παρέμβαση στο σύστημα ελέγχου εκπομπών, στο σύστημα υψηλής τάσης, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διαχείρισης μπαταρίας, στον σιγαστήρα (σιλανσιέ) ή στα σχετικά με την ασφάλεια συστήματα του οχήματος, η οποία προκαλεί μείζονα ή επικίνδυνη αστοχία, επισύρει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις.»·

- 13) στο άρθρο 16, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Μετά την ολοκλήρωση διεξοδικότερου ελέγχου, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IV. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι χορηγείται στον οδηγό του οχήματος ηλεκτρονικό αντίγραφο της έκθεσης της επιθεώρησης.»·

14) το άρθρο 18 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Όταν διαπιστώνονται σε όχημα μη ταξινομημένο στο κράτος μέλος της επιθεώρησης μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες ή αστοχίες που συνεπάγονται περιορισμό ή απαγόρευση της χρήσης του οχήματος, ο σύνδεσμος κοινοποιεί στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος τα αποτελέσματα της επιθεώρησης. Η σχετική κοινοποίηση περιέχει τα στοιχεία της έκθεσης οδικής επιθεώρησης όπως ορίζονται στο παράρτημα IV και απευθύνεται στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων (σύστημα οδικών επιθεωρήσεων) που αναφέρεται στο άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2205 της Επιτροπής*****.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες κοινοποίησης οχημάτων που παρουσιάζουν μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες στον σύνδεσμο του κράτους μέλους ταξινόμησης δυνάμει του πρώτου εδαφίου του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.

***** Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2205 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με λεπτομερείς κανόνες για τις διαδικασίες κοινοποίησης των επαγγελματικών οχημάτων με μείζονες ή επικίνδυνες αστοχίες που διαπιστώνονται κατά τον οδικό τεχνικό έλεγχο (ΕΕ L 314 της 30.11.2017, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Σε περιπτώσεις όπου ένα κράτος μέλος που χρησιμοποιεί τηλεμέτρηση σύμφωνα με το άρθρο 9α έχει χαρακτηρίσει όχημα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος ως όχημα υψηλών εκπομπών εφαρμόζοντας τα όρια και τα επίπεδα ακρίβειας που καθορίζονται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 9α παράγραφος 2, το κράτος μέλος κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης, μέσω του συνδέσμου που αναφέρεται στο άρθρο 17, τα αποτελέσματα της τηλεμέτρησης και, κατά περίπτωση, τη διενέργεια επακόλουθης τεχνικής οδικής επιθεώρησης. Εάν δεν διενεργήθηκε επακόλουθη οδική επιθεώρηση, το κράτος μέλος που μέτρησε τις εκπομπές δύναται να ζητήσει από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ταξινόμησης να λάβει μέτρα επακολούθησης τα οποία θεωρεί κατάλληλα το κράτος μέλος ταξινόμησης, όπως η υποβολή του οχήματος σε οδική επιθεώρηση ή τεχνικό έλεγχο που περιλαμβάνει τη μέτρηση των σχετικών εκπομπών.»

15) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 18α:

«Άρθρο 18α

Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των αρχών των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Ανταλλάσσουν πληροφορίες και δεδομένα ιδίως με σκοπό να ελέγξουν, κατά την τεχνική οδική επιθεώρηση, το νομικό καθεστώς και την τεχνική κατάσταση του οχήματος, εφόσον απαιτείται, στο κράτος μέλος ταξινόμησής του.
 - α) Τα κράτη μέλη παρέχουν πρόσβαση στα δεδομένα ταξινόμησης των οχημάτων, στα δεδομένα σχετικά με το περιεχόμενο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης, εφόσον υπάρχουν, στο αποτέλεσμα του τεχνικού ελέγχου που αναγράφεται στο τελευταίο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, σε κάθε προσωρινό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου της ΕΕ που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών, στις εκθέσεις τεχνικής οδικής επιθεώρησης τουλάχιστον των τριών τελευταίων ετών και στο ιστορικό του μετρητή χιλιομετρικών αποστάσεων του οχήματος, τα οποία είναι αποθηκευμένα σε εθνικές βάσεις δεδομένων, στις αρμόδιες αρχές και στα κέντρα τεχνικού ελέγχου που είναι εξουσιοδοτημένα από άλλα κράτη μέλη.

- β) Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα σχετικά με τα δεδομένα που περιέχονται σε πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου και σχετικά με το ιστορικό των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB που έχει αναπτύξει η Επιτροπή, κατά τρόπο ώστε οι αρμόδιες αρχές οποιουδήποτε κράτους μέλους να μπορούν να ανατρέχουν στη σχετική βάση δεδομένων ή στο εθνικό μητρώο οχημάτων οποιουδήποτε άλλου κράτους μέλους σε πραγματικό χρόνο.
- γ) Η υποχρέωση που ορίζεται στο στοιχείο β) θεωρείται ότι πληρούται, εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν δικές τους εφαρμογές ή εφαρμογές τρίτων, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS), για την ανταλλαγή δεδομένων και τη σύνδεση με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.
2. Έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 2 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τη θέσπιση των αναγκαίων ρυθμίσεων για την εφαρμογή των λειτουργιών του ηλεκτρονικού συστήματος MOVE-HUB και σχετικά με τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων για τον μορφότυπο και το περιεχόμενο των πληροφοριών και των δεδομένων που πρέπει να ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη αναφορικά με τα οχήματα που υπόκεινται σε οδικές επιθεωρήσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις διασφαλίζουν την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2.
3. Οι διασυνδέσεις των ηλεκτρονικών συστημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 τίθενται σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.»

- 16) το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

Κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή

1. Έως την 31η Μαρτίου 2030 και στη συνέχεια έως την 31η Μαρτίου κάθε τρίτου έτους, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή μέσω της επιγραμμικής πλατφόρμας υποβολής εκθέσεων που αναφέρεται στο άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***** (στο εξής: ηλεκτρονική πλατφόρμα), τα δεδομένα που συλλέχθηκαν σχετικά με καθένα από τα τρία προηγούμενα ημερολογιακά έτη και αφορούν τα οχήματα που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση στην επικράτειά τους. Στα εν λόγω δεδομένα περιλαμβάνονται οι ακόλουθες πληροφορίες, ανά ημερολογιακό έτος:
- α) ο συνολικός αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση·
 - β) ο αριθμός των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση ανά κατηγορία·
 - γ) η χώρα ταξινόμησης κάθε οχήματος που υποβλήθηκε σε επιθεώρηση·
 - δ) σε περίπτωση διεξοδικότερων επιθεωρήσεων, τα πεδία που ελέγχθηκαν και τα σημεία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις, σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 10 της παρούσας οδηγίας.
- Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση με τα συλλεχθέντα δεδομένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον μορφότυπο για την κοινοποίηση των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 23 παράγραφος 2. Έως την έναρξη ισχύος των εν λόγω κανόνων, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το τυποποιημένο υπόδειγμα έκθεσης που παρατίθεται στο παράρτημα V.

3. Τα κράτη μέλη που έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή τη χρήση τηλεμέτρησης σύμφωνα με το άρθρο 9α παράγραφος 1, γνωστοποιούν στην Επιτροπή εντός ενός έτους από την εν λόγω κοινοποίηση τα επίπεδα εκπομπών καυσαερίων ή θορύβου, κατά περίπτωση, ανά κατηγορία οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις ακρίβειας, όπως επαναλαμβανόμενες μετρήσεις, που έχουν θεσπίσει για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών, μαζί με περιλήψεις των σχετικών αποτελεσμάτων μέτρησης. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τυχόν αλλαγές στα εν λόγω επίπεδα και απαιτήσεις.»

***** Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).»

- 17) στο άρθρο 21, η δεύτερη και η τρίτη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«– την επικαιροποίηση του παραρτήματος II σημείο 3 όσον αφορά τις μεθόδους σε περίπτωση που υπάρξουν αποτελεσματικότερες και αποδοτικότερες μέθοδοι ελέγχου χωρίς διεύρυνση του καταλόγου των σημείων προς έλεγχο,
– την προσαρμογή του παραρτήματος II σημείο 3, σε συνέχεια θετικής αξιολόγησης κόστους οφέλους, όσον αφορά τον κατάλογο των σημείων προς έλεγχο, τις μεθόδους, τους λόγους της αστοχίας και την αξιολόγηση των αστοχιών σε περίπτωση τροποποίησης των υποχρεωτικών απαιτήσεων σχετικά με την έγκριση τύπου στην ενωσιακή νομοθεσία για την ασφάλεια ή το περιβάλλον.»

18) το άρθρο 24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 24

Υποβολή εκθέσεων

Έως την 31η Μαρτίου 2032, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αναλύονται, ειδικότερα, τα αποτελέσματα σε σχέση με τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της μείωσης των εκπομπών.

παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 24α:

«Άρθρο 24α

Επανεξέταση

Η Επιτροπή, αφού λάβει εκθέσεις σχετικά με την τηλεμέτρηση σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 3 από τουλάχιστον πέντε κράτη μέλη, αξιολογεί την αποτελεσματικότητα της τηλεμέτρησης σύμφωνα με το άρθρο 9α.»

19) τα παραρτήματα II, III, IV και V τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία έως την [ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 3 έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών μέτρων εσωτερικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

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

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,
