

Βρυξέλλες, 25 Απριλίου 2025
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2025/0096(COD)

8259/25
ADD 6

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	24 Απριλίου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2025) 97 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει τα έγγραφα 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 Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων που καταγράφονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2025) 97 final.

σνημμ.: SWD(2025) 97 final

Βρυξέλλες, 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει τα έγγραφα

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

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων που καταγράφονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και για την κατάργηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Η παρούσα πρωτοβουλία επιδιώκει να αξιολογήσει και να βελτιώσει περαιτέρω τις επιπτώσεις των τριών οδηγιών της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο στην οδική ασφάλεια και στις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων. Παρά την ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ, καθώς και τις βελτιώσεις στην τεχνολογία των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων της ενεργητικής ασφάλειας και των ευφυών συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού στα νέα οχήματα, εξακολουθούν να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο της ΕΕ μη ασφαλή οχήματα που προκαλούν τροχαίες συγκρούσεις, είτε ως κύρια αιτία είτε ως παράγοντας συμβολής. Ορισμένα μη ασφαλή οχήματα εντοπίζονται στο πλαίσιο περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων ή οδικών επιθεωρήσεων, δηλαδή οχήματα με μειζόνες ή επικίνδυνες αστοχίες. Άλλα ενδέχεται να μην εντοπίζονται είτε επειδή οι περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις ή οι οδικές επιθεωρήσεις δεν μπορούν να τα εντοπίσουν είτε επειδή δεν υποβάλλονται σε τεχνικούς ελέγχους. Σε αυτά περιλαμβάνονται οχήματα που έχουν υποστεί παραποίηση σε σχέση με την ασφάλεια και οχήματα με φορτίο του οποίου η στοιβάση δεν είναι ορθή.

Το δεύτερο πρόβλημα είναι ο ανεπαρκής έλεγχος των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου από τα οχήματα. Ορισμένες από τις δοκιμές που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των σημερινών περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων δεν είναι πλέον αρκετά ευαίσθητες για τον εντοπισμό αστοχιών όσον αφορά τις εκπομπές και οι υφιστάμενες διαδικασίες δοκιμών δεν είναι κατάλληλες για την επίτευξη των στόχων πολιτικής της ΕΕ για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον θόρυβο. Η μέτρηση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) ή των τιμών του αριθμού σωματιδίων (στο εξής: PN) για τα καινούργια αυτοκίνητα εξακολουθεί να μην καλύπτεται από την ισχύουσα δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο, ενώ, επί του παρόντος, δεν υπάρχουν διατάξεις της ΕΕ σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο του αν τα οχήματα έχουν συστήματα μείωσης των NO_x ή φίλτρα σωματιδίων ντίζελ που έχουν υποστεί παρέμβαση ή είναι ελαττωματικά. Δεδομένων των ελλείψεων αυτών, η συμβολή της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο στη μείωση του αριθμού των οχημάτων υψηλών εκπομπών έχει καταστεί λιγότερο σημαντική. Επιπλέον, οι οδηγίες δεν συμβάλλουν αποτελεσματικά στην επιβολή των κανόνων για τη διασυνοριακή κυκλοφορία και το εμπόριο οχημάτων στην ΕΕ.

Οι οδηγίες της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο υποβλήθηκαν σε εκ των υστέρων αξιολόγηση που διενεργήθηκε παράλληλα με την εκτίμηση των επιπτώσεων. Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο πέτυχε μόνο εν μέρει τους στόχους της όσον αφορά τη συμβολή στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και στη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις οδικές μεταφορές. Τα ελαττωματικά οχήματα ενδέχεται να εξακολουθούν να μην εντοπίζονται πάντα, καθώς ορισμένες κατηγορίες οχημάτων δεν υπόκεινται σε περιοδική τεχνική επιθεώρηση ή οδική επιθεώρηση σε ορισμένα κράτη μέλη ή η συχνότητα ή το αντικείμενο του τεχνικού ελέγχου δεν προσαρμόζεται στους υψηλότερους κινδύνους για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Λόγω των αδυναμιών που εντοπίστηκαν στην υφιστάμενη δέσμη μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο, απαιτείται η προσαρμογή των οδηγιών, ώστε να αντιμετωπιστούν όχι μόνο οι τρέχουσες ανάγκες αλλά και οι μελλοντικές προκλήσεις, όπως ο τεχνικός έλεγχος προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού και αυτοματοποιημένων συστημάτων.

Οι οδικές μεταφορές, ιδίως οι εμπορευματικές μεταφορές, αποτελούν διεθνή τομέα, καθώς η έγκριση και η επιθεώρηση των οχημάτων υπόκεινται σε ρυθμίσεις σε επίπεδο ΕΕ και διεθνές επίπεδο (OEE/HE). Συνεπώς, οι οδικές μεταφορές έχουν μια σημαντική διασυνοριακή πτυχή. Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν υφίστανται σε ολόκληρη την Ένωση και έχουν τις ίδιες βασικές αιτίες.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Σε συμφωνία με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η πρωτοβουλία θα συμβάλει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ, της βιώσιμης κινητικότητας και στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων στην ΕΕ. Σε αυτό το πλαίσιο, οι ειδικοί στόχοι της πρωτοβουλίας είναι οι εξής: 1) η διασφάλιση της συνέπειας, της αντικειμενικότητας και της ποιότητας του τεχνικού ελέγχου των υφιστάμενων και των μελλοντικών οχημάτων· 2) η σημαντική μείωση των παραπονήσεων και η βελτίωση του εντοπισμού ελαττωματικών οχημάτων, ώστε να καταστεί δυνατός ο εντοπισμός ελαττωματικών/παραπονημένων συστημάτων ελέγχου της ασφάλειας και των εκπομπών (δηλαδή των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου), καθώς και η απάτη σε θέματα μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων· και 3) η βελτίωση της ηλεκτρονικής αποθήκευσης και ανταλλαγής συγκεκριμένων δεδομένων οχημάτων, με σκοπό την αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεπαρκούς διαθεσιμότητας των εν λόγω δεδομένων και της αμοιβαίας αναγνώρισης από τις αρχές επιβολής της νομοθεσίας.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Δεδομένου ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών και η αυτοκινητοβιομηχανία λειτουργούν σε διασυνοριακό επίπεδο στην εσωτερική αγορά και σε διεθνές επίπεδο, είναι πολύ πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τα ζητήματα να αντιμετωπιστούν σε επίπεδο ΕΕ απ' ό,τι σε επίπεδο κρατών μελών. Παρόλο που οι εθνικές πρακτικές παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις ιστορικά, ένα ορισμένο ελάχιστο επίπεδο εναρμόνισης όσον αφορά τους τεχνικούς ελέγχους οχημάτων και τις από κοινού συμφωνηθείσες λύσεις για την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τα οχήματα μεταξύ των κρατών μελών είναι αποτελεσματικότερο σε σύγκριση με την ύπαρξη πολλών μη συντονισμένων εθνικών λύσεων. Με την εφαρμογή κοινών κανόνων όσον αφορά τον τεχνικό έλεγχο των σύγχρονων τεχνολογιών οχημάτων [ηλεκτρικών οχημάτων, προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού (ADAS) και του πλέον πρόσφατου εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών], τα κράτη μέλη θα επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και οι κατασκευαστές εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου θα είναι σε θέση να δραστηριοποιούνται σε μια πιο ομοιογενή αγορά.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Εάν όχι, γιατί;

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων έχουν σχεδιαστεί τέσσερις επιλογές πολιτικής (ΕΠ1α, ΕΠ1β, ΕΠ2, ΕΠ3). Όλες οι επιλογές πολιτικής προσαρμόζουν τις περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις στα ηλεκτρικά οχήματα και περιλαμβάνουν νέα σημεία ελέγχου μέσω των ηλεκτρονικών περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων (συμπεριλαμβανομένου του τεχνικού ελέγχου της ακεραιότητας λογισμικού των συστημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια και τις εκπομπές). Περιλαμβάνουν, επίσης, νέες μεθόδους δοκιμών εκπομπών, τόσο για τα σωματίδια όσο και για τα NO_x, οι οποίες είναι αναγκαίες για την προσαρμογή σε πιο σύγχρονες τεχνολογίες ελέγχου των εκπομπών και για τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που έχουν υποστεί παραποίηση. Επίσης, σε όλες τις επιλογές πολιτικής απαιτείται τεχνικός έλεγχος μετά από κάθε σημαντική τροποποίηση που

περιλαμβάνει π.χ. την αλλαγή του συστήματος πρόωσης ή της κατηγορίας εκπομπών, καθώς και την ψηφιοποίηση του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, τη σύνδεση των εθνικών μητρώων οχημάτων και την επέκταση του συνόλου των εναρμονισμένων δεδομένων για τα οχήματα στα εν λόγω μητρώα. Όλες οι επιλογές πολιτικής προβλέπουν, επίσης, την υποχρέωση των κρατών μελών να καταγράφουν τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων στις εθνικές βάσεις δεδομένων και να θέτουν τα μητρώα αυτά στη διάθεση των άλλων κρατών μελών σε περίπτωση επαναταξινόμησης.

Εκτός από τα κοινά μέτρα, η **ΕΠ1α** επικεντρώνεται στην αποδοτικότερη χρήση των δεδομένων (ταξινόμησης και καθεστώτος) των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης αδειών κυκλοφορίας σε ψηφιακή μορφή. Η **ΕΠ1β** επικεντρώνεται σε αποτελεσματικότερες τεχνικές επιθεωρήσεις με τη χρήση τεχνολογίας τηλεμέτρησης, η οποία επιτρέπει τον εντοπισμό οχημάτων δυνητικά υψηλών εκπομπών που μπορούν είτε i) να ελέγχονται στο πλαίσιο μεταγενέστερου οδικού ελέγχου, αμέσως μετά τον εντοπισμό τους είτε ii) να καλούνται σε κέντρο τεχνικού ελέγχου για έλεγχο των εκπομπών. Θα καταργήσει, επίσης, τη δυνατότητα εξαίρεσης των μοτοσικλετών από τις περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις και θα καταστήσει υποχρεωτική τη διενέργεια ετήσιων ελέγχων των εκπομπών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και την επιθεώρηση της ασφαλούς στοιβασίας των φορτίων. Η ΕΠ1β προβλέπει, επίσης, υποχρεωτικές ετήσιες περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις για οχήματα ηλικίας 10 ετών και άνω. Η ΕΠ1β θα διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων υποχρεώνοντας το κράτος μέλος ταξινόμησης ενός οχήματος να αναγνωρίζει το πιστοποιητικό περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος για περίοδο έως έξι μηνών, υπό την προϋπόθεση ότι η επόμενη περιοδική τεχνική επιθεώρηση διενεργείται στο κράτος μέλος ταξινόμησης.

Η **ΕΠ2** συνδυάζει τα περισσότερα από τα μέτρα των ΕΠ1α και ΕΠ1β. Περιλαμβάνει ένα πρόσθετο μέτρο για τη διακυβέρνηση δεδομένων, με στόχο τον προσδιορισμό των διαδικασιών και των μέσων πρόσβασης στις τεχνικές πληροφορίες του οχήματος (συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων επί του οχήματος). Θα θεσπίσει, επίσης, οδικές επιθεωρήσεις για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η **ΕΠ3** είναι η πλέον φιλόδοξη επιλογή πολιτικής, καθώς προωθεί περαιτέρω την εναρμόνιση του αντικειμένου και των μεθόδων τεχνικού ελέγχου και της αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης. Πέραν των μέτρων που περιλαμβάνονται στην ΕΠ2, η ΕΠ3 προσθέτει την περαιτέρω επέκταση του αντικειμένου των περιοδικών τεχνικών επιθεωρήσεων ώστε να καλύπτει όλες ανεξαιρέτως τις μοτοσικλέτες και τα ελαφρά ρυμουλκούμενα, και επεκτείνει τις οδικές επιθεωρήσεις στις μοτοσικλέτες. Περιλαμβάνει, επίσης, την υποχρεωτική αναγνώριση των πιστοποιητικών περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης που εκδίδονται σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ από το κράτος μέλος ταξινόμησης χωρίς περιορισμούς.

Η ΕΠ2 είναι η προτιμώμενη επιλογή, δεδομένου ότι θεωρείται αποτελεσματική για την επίτευξη των στόχων πολιτικής, παρουσιάζει υψηλή αποδοτικότητα και καθαρά οφέλη και συνάδει με τις καθιερωμένες εθνικές πολιτικές στον τομέα αυτόν.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής τυγχάνει της στήριξης του κλάδου περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης (CITA, FSD και άλλοι), καθώς και των καταναλωτών (FIA) και των κατασκευαστών εξοπλισμού τεχνικού ελέγχου (EGEA) και μοτοσικλετών (ACEM). Υποστηρίζεται, επίσης, από ορισμένα κράτη μέλη, ιδίως από εκείνα που βασίζονται σε χιλιάδες μικρότερα κέντρα τεχνικού ελέγχου. Όσον αφορά την πρόσβαση και την ανταλλαγή

πληροφοριών, διάφοροι απαντήσαντες (συμπεριλαμβανομένων των CITA, EGEA και EReg) υπογράμμισαν τη σημασία της ελεύθερης και εύκολης πρόσβασης σε δεδομένα επί του οχήματος, ώστε να καταστεί δυνατή η κατάλληλη επιθεώρηση των οχημάτων. Οι αυστηρότερες απαιτήσεις ασφαλούς στοιβασίας φορτίου που περιλαμβάνονται στην επιλογή αυτήν υποστηρίζονται σθεναρά από τον κλάδο της εφοδιαστικής.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Η ΕΠ2 θα συμβάλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ, καθώς εκτιμάται ότι θα σωθούν 6 912 ζωές και θα αποφευχθούν 64 885 σοβαροί τραυματισμοί κατά την περίοδο 2026-2050, σε σχέση με το βασικό σενάριο. Θα συμβάλει, επίσης, στη βιώσιμη κινητικότητα με τη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου, με αποτέλεσμα εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους εκτιμώμενη σε 83,4 δισ. EUR (εκφραζόμενα ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο). Θα συμβάλει στη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων στην ΕΕ μέσω της άρσης των εμποδίων στην επαναταξινόμηση οχημάτων σε άλλο κράτος μέλος και της (περιορισμένης) αναγνώρισης των πιστοποιητικών περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η ΕΠ2 αναμένεται να αποφέρει σημαντικά οφέλη με την εισαγωγή μεθόδων τεχνικού ελέγχου για την επιθεώρηση ηλεκτρικών οχημάτων, τη βελτίωση των δοκιμών εκπομπών (μέτρηση NO_x και αριθμού σωματιδίων) και την εισαγωγή μεθόδων τεχνικού ελέγχου για ADAS και άλλα συστήματα ασφάλειας. Οι ετήσιοι τεχνικοί έλεγχοι οχημάτων ηλικίας άνω των 10 ετών όχι μόνο θα αποφέρουν μεγάλα οφέλη για την ασφάλεια και το περιβάλλον, αλλά θα δημιουργήσουν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, ιδίως στα κράτη μέλη όπου παρατηρούνται απώλειες θέσεων εργασίας στην αυτοκινητοβιομηχανία. Οφέλη αναμένονται, επίσης, από την καθιέρωση υποχρεωτικών επιθεωρήσεων της ασφαλούς στοιβασίας φορτίων και τη θέσπιση μέτρων διακυβέρνησης δεδομένων. Νέοι τρόποι τεχνικού ελέγχου, όπως η μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος και η τηλεμέτρηση για τον έλεγχο μεγάλου αριθμού οχημάτων ως προς τις εκπομπές ρύπων και θορύβου, θα καταστήσουν σημαντικά αποδοτικότερο τον εντοπισμό οχημάτων υψηλών εκπομπών.

Η ΕΠ2 αναμένεται να βελτιώσει τον εντοπισμό και, ως εκ τούτου, να οδηγήσει σε λιγότερα ελαττωματικά και παραπονημένα οχήματα, μεταξύ άλλων μέσω της επέκτασης των οδικών επιθεωρήσεων στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Αναμένεται, επίσης, να οδηγήσει σε σημαντική μείωση της παραποίησης των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων λόγω της υποχρέωσης καταγραφής των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων και διάθεσης των αρχείων σε περίπτωση επαναταξινόμησης. Αναμένεται, επίσης, να αποφέρει οφέλη λόγω του υποχρεωτικού ηλεκτρονικού πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, της εισαγωγής του εγγράφου ταξινόμησης οχημάτων σε ψηφιακή μορφή, της πρόσβασης στις εκθέσεις περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης στις εθνικές βάσεις δεδομένων και της επέκτασης των σχετικών δεδομένων οχημάτων που περιλαμβάνονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων. Τα συνολικά οφέλη της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής σε σχέση με το βασικό σενάριο εκτιμώνται σε 391,6 δισ. EUR, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Το συνολικό κόστος της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής (ΕΠ2) εκτιμάται σε 65,9 δισ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050. Από το εν λόγω κόστος, το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών είναι οι διοικητικές δαπάνες για

άλλες επιχειρήσεις (δηλαδή τους ιδιοκτήτες οχημάτων) που συνδέονται με τις πρόσθετες περιοδικές τεχνικές επιθεωρήσεις και τη συνεργασία στο πλαίσιο οδικών επιθεωρήσεων με τις δημόσιες αρχές (που αντιπροσωπεύουν περίπου το 39 % του συνολικού κόστους στην ΕΠ2), ακολουθούμενες από το κόστος προσαρμογής για τα κέντρα περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης (για εξοπλισμό, κατάρτιση και πρόσθετους επιθεωρητές για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων), οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 35 % του συνολικού κόστους στην ΕΠ2. Οι διοικητικές δαπάνες για τις εθνικές δημόσιες διοικήσεις αφορούν κυρίως τη δημιουργία της βάσης δεδομένων για τις ενδείξεις των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων και τη λειτουργία του συστήματος (3,6 % του συνολικού κόστους στην ΕΠ2). Από την άλλη πλευρά, οι διοικητικές δαπάνες για τους πολίτες εκτιμώνται στο 21 % του συνολικού κόστους της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής και οφείλονται στον υποχρεωτικό ετήσιο τεχνικό έλεγχο των οχημάτων ηλικίας άνω των 10 ετών, στην καθιέρωση οδικών επιθεωρήσεων για μοτοσυκλέτες και στους πρόσθετους ελέγχους εκπομπών για οχήματα που διαπιστώνεται ότι σχετίζονται με υψηλές εκπομπές. Οι λοιπές δαπάνες αντιπροσωπεύουν σχετικά μικρό μερίδιο του συνολικού κόστους.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Θα υπάρξει πρόσθετο κόστος για τα κέντρα επιθεώρησης που ανήκουν σε ΜΜΕ, το οποίο οφείλεται στην προσαρμογή στα ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα, τη συμπερίληψη της ηλεκτρονικής περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τον κανονισμό για τη γενική ασφάλεια, τους υποχρεωτικούς τεχνικούς ελέγχους αριθμού σωματιδίων και NO_x, τους πρόσθετους ελέγχους εκπομπών για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και τους ελέγχους θορύβου μοτοσυκλετών. Οι εν λόγω πρόσθετες δαπάνες αφορούν την κατάρτιση των επιθεωρητών και την απόκτηση του απαραίτητου εξοπλισμού. Ωστόσο, το πρόσθετο κόστος εξοπλισμού συνεπάγεται πρόσθετα έσοδα για τους κατασκευαστές εξοπλισμού συνεργείων, πολλοί από τους οποίους είναι επίσης ΜΜΕ. Ταυτόχρονα, οι φορείς περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης θα είναι σε θέση να ανακτήσουν τυχόν αύξηση του κόστους μέσω των χρεώσεων περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης, διατηρώντας με αυτόν τον τρόπο τα επίπεδα κέρδους τους και αποκτώντας παράλληλα νέες πηγές εσόδων. Οι 19 000 έως 20 000 νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν, χάρη στη διενέργεια συχνότερων και πιο εξειδικευμένων τεχνικών ελέγχων, θα αποβούν προς όφελος πρωτίστως των ΜΜΕ. Παρόλο που οι μεγάλοι φορείς περιοδικής τεχνικής επιθεώρησης ενδέχεται να είναι σε θέση να επωφεληθούν περισσότερο από τους μικρότερους φορείς, όλοι θα πρέπει καταρχήν να επωφελούνται. Τέλος, η αποτελεσματικότερη επιβολή του πλαισίου τεχνικού ελέγχου θα εξασφαλίσει δικαιότερο ανταγωνισμό, καθώς θα περιορίσει τα περιθώρια για πλεονέκτημα τιμής που αποκτάται με τη χρήση λιγότερο αυστηρών προτύπων για τα οχήματα και την αποφυγή της απαιτούμενης συντήρησης των οχημάτων.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να οδηγήσει σε εφάπαξ και επαναλαμβανόμενες διοικητικές δαπάνες για τις αρχές των κρατών μελών, το οποίο εκτιμάται σε 2,39 δισ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050. Το κόστος αυτό θα εξαρτηθεί από το μέτρο για την αντιμετώπιση της απάτης στους μετρητές χιλιομετρικών αποστάσεων, στο πλαίσιο του οποίου θα πρέπει να αναπτυχθεί σύστημα καταγραφής των ενδείξεων των μετρητών χιλιομετρικών αποστάσεων των οχημάτων στα συνεργεία αυτοκινήτων και σε άλλα συνεργεία επισκευής. Εκφραζόμενες ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050, οι συνολικές εφάπαξ και επαναλαμβανόμενες διοικητικές δαπάνες λόγω του μέτρου αυτού

εκτιμώνται σε 2,12 δισ. EUR. Επιπλέον, ο οδικός τεχνικός έλεγχος ημιφορτηγών θα επιφέρει επαναλαμβανόμενες διοικητικές δαπάνες (δηλαδή κόστος εργασίας για τις πρόσθετες επιθεωρήσεις), οι οποίες εκτιμώνται σε 107,5 εκατ. EUR, εκφραζόμενες ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050, σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Το συνολικό κόστος προσαρμογής για την προτιμώμενη επιλογή πολιτικής εκτιμάται σε 207,2 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία για την περίοδο 2026-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκ των οποίων 29,7 εκατ. EUR είναι εφάπαξ δαπάνες. Το σημαντικότερο πρόσθετο κόστος προσαρμογής για τις αρχές προκύπτει από την εισαγωγή της τηλεμέτρησης και την επιλογή της χρήσης της μέτρησης όπισθεν κινούμενου οχήματος για τη μέτρηση των εκπομπών NO_x από φορτηγά, καθώς και από την εγκατάσταση καμερών θορύβου. Αυτό συνεπάγεται εφάπαξ δαπάνες για την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού, τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής ΤΠ και τη σχετική κατάρτιση των επιθεωρητών, επαναλαμβανόμενες δαπάνες για τη συντήρηση του εξοπλισμού και τη διαχείριση των δεδομένων, καθώς και κόστος εργασίας για τους επιθεωρητές που διενεργούν τη μέτρηση όπισθεν κινούμενου οχήματος. Το συνολικό κόστος προσαρμογής λόγω του μέτρου αυτού κατά την περίοδο 2026-2050 εκτιμάται σε 192,9 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Η πρωτοβουλία αναμένεται, επίσης, να αποφέρει εξοικονόμηση κόστους για τις εθνικές διοικήσεις, η οποία προκύπτει από την εισαγωγή του πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σε ηλεκτρονική μορφή, τη διασύνδεση των εθνικών μητρώων οχημάτων και την έκδοση ψηφιακών αδειών κυκλοφορίας. Η εξοικονόμηση αναμένεται να είναι σημαντική και να ανέλθει σε 5,23 δισ. EUR, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2026-2050.

Αναλογικότητα

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής θεωρείται αναλογική προς ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη των συνολικών στόχων πολιτικής. Το πεδίο εφαρμογής της επιλογής περιορίζεται σε ό,τι μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο ΕΕ (όσον αφορά την εναρμόνιση των μεθόδων και του αντικειμένου των τεχνικών ελέγχων, καθώς και την εξεύρεση κοινών λύσεων για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ανταλλαγής και πρόσβασης στα απαραίτητα δεδομένα για τα οχήματα). Παρότι ορισμένα από τα μέτρα συνεπάγονται σημαντικό κόστος, τα οφέλη υπερτερούν σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με το κόστος.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Πέντε έτη μετά την εφαρμογή των αναθεωρημένων νομοθετικών πράξεων, η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο προκειμένου να εξακριβώσει σε ποιο βαθμό έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της πρωτοβουλίας και υποβάλλει τα κύρια πορίσματά της σχετικά με την εφαρμογή στην έκθεση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η έκθεση, εφόσον απαιτείται, συνοδεύεται από σχετικές συστάσεις.