



Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων & Ηλεκτρικών Οχημάτων
Μέλος Ομοσπονδίας Εργοδοτών & Βιομηχάνων (ΟΕΒ) Κύπρου, Συνδεδεμένο Μέλος της ACEA
Motor & Electric Vehicles Importers Association
Member of the Cyprus Employers & Industrialists Federation (OEB), Associate Member of ACEA

14 Ιουνίου 2024

Προς:

Τμήμα Οδικών Μεταφορών

Βασιλέως Παύλου 27,

2412 Έγκωμη,

Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: imiltiadou@rtd.mcw.gov.cy

«Με πλήρη επιφύλαξη δικαιωμάτων και άνευ βλάβης»

ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ

Κύριοι,

Θέμα: Πρόσκληση για Απόψεις – ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ –
Τροποποιήσεις: (α) των περί Μηχανοκινήτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών
και (β) των περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμών, για
σκοπού ρύθμισης της εγγραφής μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών
M2/M3/N1/N2/N3 από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αναφορικά με το ως άνω θέμα και την πρόσκληση σας ημερομηνίας 09.05.2024 (στο εξής η «Πρόσκληση»), για απόψεις σχετικά με τις αναφερόμενες τροποποιήσεις των (α) των περί Μηχανοκίνητων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984, ως έχουν τροποποιηθεί μέχρι σήμερα και (β) των περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμών του 2003, ως έχουν τροποποιηθεί μέχρι σήμερα, ως Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μηχανοκίνητων & Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΕΜΗΟ) (στο εξής αναφερόμενοι ως ο «ΣΕΜΗΟ»), απευθύνουμε την παρούσα επιστολή και αναφέρουμε τα ακόλουθα:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

1. Έχουμε λάβει γνώση του περιεχομένου της Πρόσκλησης και των εισηγήσεων σας για τροποποίηση των αναφερόμενων ημεδαπών Κανονισμών με σκοπό την ανάλογη ρύθμιση για εγγραφή μηχανοκίνητων οχημάτων όλων των κατηγοριών (M2/M3/N1/N2/N3) – πέραν της M1 – από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής η «ΕΕ»). Με τις εν λόγω τροποποιήσεις, στην ουσία επιδιώκεται να επιτραπεί η εισαγωγή και η εγγραφή μεταχειρισμένων και μη μηχανοκίνητων

οχημάτων από χώρες εκτός ΕΕ χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων με τα δύο ακόλουθα κριτήρια:

- Ηλικίας μέχρι 5 ετών,
- να έχει εκδοθεί για αυτά εθνική επιμέρους έγκριση οχήματος.

2. Αρχικά ως ΣΕΜΗΟ, τονίζουμε και υιοθετούμε τις θέσεις μας ως αυτές καταγράφονται στην επιστολή των νομικών συμβούλων μας Γιώργος Ζ. Γεωργίου & Συνεργάτες Δ.Ε.Π.Ε. (στο εξής οι «ΓΖΓ») ημερομηνίας 09.04.2024 (στο εξής η «Επιστολή»), η οποία αποστάλθηκε με ηλεκτρονικό μήνυμα ίδιας ημερομηνίας και παραδόθηκε με το χέρι στα γραφεία σας στις 11.04.2024, σημειώνοντας ότι μέχρι σήμερα δεν έχουμε λάβει οποιαδήποτε απάντηση.
3. Επισύρουμε εκ νέου την προσοχή σας στο περιεχόμενο της Επιστολής και στις σοβαρές παραβάσεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 - Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (στο εξής ο «Κανονισμός 2018/858»), οι οποίες προκύπτουν από την υφιστάμενη ημεδαπή νομοθεσία και κανονισμούς.

ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 2018/858 ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

Άρθρου 4(2)(α)(i) των ημεδαπών Κανονισμών

4. Διαπιστώνεται από το περιεχόμενο της Πρότασης σας, πως παρά τα όσα καταγράφονται και αναλύονται στην Επιστολή αναφορικά με τις σοβαρές παραβάσεις του Κανονισμού 2018/858 από την υφιστάμενη ημεδαπή νομοθεσία και κανονισμούς σε σχέση με τις προϋποθέσεις εισαγωγής μηχανοκίνητων οχημάτων κατηγορίας M1, εντούτοις με τις εν λόγω προτεινόμενες τροποποιήσεις, επιδιώκεται η επέκταση των αναφερόμενων σοβαρών παραβάσεων του Κανονισμού 2018/858 και στις κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M2/M3/N1/N2/N3.
5. Διαπιστώνεται επίσης ότι ουδεμία τεκμηριωμένη και νομότυπη αιτιολογία παρέχεται σχετικά με την ανάγκη της Πρότασης για τροποποίηση των ημεδαπών



κανονισμών και παράλληλα την επέκταση των σοβαρών παραβάσεων του Κανονισμού 2018/858.

6. Λαμβανομένου υπόψη το σκοπό και των **επιτακτικών υποχρεώσεων/απαιτήσεων** του Κανονισμού 2018/858 προς τα κράτη μέλη της ΕΕ, η συγκεκριμένη εξαίρεση του άρθρου 4(2)(α)(i) των ημεδαπών Κανονισμών χρίζει άμεσης διαγραφής και/ή τροποποίησης και σε ουδεμία περίπτωση τροποποίηση με την υφιστάμενη πρόνοια και ένταξη περαιτέρω κατηγοριών μηχανοκίνητων οχημάτων, ήτοι των κατηγοριών M2/M3/N1/N2/N3, αφού δεν προβλέπεται διαφορετική και/ή άλλη αντιμετώπιση από αυτή που ορίζει ο Κανονισμός 2018/858, ως προς τα εισαγόμενα μηχανοκίνητα οχήματα (μεταχειρισμένα και μη) από τρίτες χώρες.
7. Το υφιστάμενο καθεστώς, που επιτρέπει την εγγραφή επιβατικών οχημάτων (κατηγορίας M1) χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου και που επίσης θεωρούμε και τεκμηριώνεται στην Επιστολή, ότι δεν συνάδει με τις πρόνοιες του Κανονισμού 2018/858, διασφαλίζει αρνητικά ότι η Κύπρος υστερεί και θα υστερεί **κατ' ελάχιστο** κατά πέντε έτη από τα περιβαλλοντικά χρονοδιαγράμματα της ΕΕ και όχι μόνο.

Επιμέρους έγκριση

8. Επιπρόσθετα και ως η σχετική και τεκμηριωμένη αναφορά στην Επιστολή, η δυνατότητα επιμέρους έγκρισης είναι **εν γένει εξαιρετικού χαρακτήρα** και έχει εισαχθεί ώστε να χορηγείται άδεια σε μεμονωμένες περιπτώσεις οχημάτων οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 2018/858, αφού πρώτα διαπιστώνονται **σοβαροί λόγοι** για τη χορήγηση τέτοιου είδους έγκρισης και **όχι για τη μαζική έγκριση οχημάτων**. Σε μία τέτοια περίπτωση, ο σκοπός του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, ως ρητώς ορίζεται στη σκέψη (7) και που δεν είναι άλλος από την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς προς όφελος των καταναλωτών και των επιχειρήσεων και της παροχής υψηλού επιπέδου ασφάλειας της υγείας και περιβαλλοντικής προστασίας μέσα από τον καθορισμό εναρμονισμένων κανόνων και αρχών, καταστρατηγείται και στρεβλώνεται με την καταχρηστική εφαρμογή και επίκληση του εργαλείου αυτού.
9. Επομένως, η οποιαδήποτε μερική ή/και μαζική εισαγωγή των οχημάτων που εισάγονται στην Κυπριακή Δημοκρατία και εγκρίνεται μέσω της διαδικασίας επιμέρους έγκρισης, συνίσταται σε **καταχρηστική εφαρμογή των διατάξεων** του



Κανονισμού 2018/858, καθώς και **στρέβλωση του χαρακτήρα** των εν λόγω διατάξεων, καθιστώντας την εν γένει εξαιρετική αυτή διάταξη σε κανόνα.

10. Δεν μπορεί να παραληφθεί το γεγονός ότι, ενώ σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης εξελίσσονται, υιοθετούνται και επιβάλλονται **αυστηρότατες** προδιαγραφές και **εξαντλητικές** ευρωπαϊκές εγκρίσεις τύπου για όλους τους τύπους οχημάτων που κυκλοφορούν για πρώτη φορά σε ένα κράτος μέλος, είναι απαράδεκτο να επιτρέπεται πρακτική που καταχράται την επιμέρους έγκρισης τύπου. Αυτή η κατάχρηση στην Κύπρο, επιτρέπει σε όλα τα οχήματα, καινούργια και μεταχειρισμένα χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, να **παρακάμπτουν** τις εν λόγω προδιαγραφές του Κανονισμού 2018/858, σε οποιοδήποτε βαθμό.
11. Επιπρόσθετα, δεν παραγνωρίζεται το γεγονός ότι η επέκταση των αναφερόμενων παραβάσεων του Κανονισμού 2018/858 με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της Πρότασης στις κατηγορίες των ελαφριών εμπορικών/ημιφορτηγών/φορτηγών και λεωφορείων, στοχεύουν σε **διπλή παράκαμψη** των προνοιών του Κανονισμού 2018/858, αφού τόσο το πλαίσιο, όσο και το τελικό όχημα με αμάξωμα της εν λόγω κατηγορίας επιχειρείται να εισάγεται χωρίς την υποχρεωτική Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου.
12. Σημειώνουμε ότι, οι κατασκευαστές οχημάτων, είτε από μόνοι τους είτε μέσω εξουσιοδοτημένου δικτύου, δεν υιοθετούν τη χρήση της επιμέρους έγκρισης τύπου στην οποία βασίζεται η υφιστάμενη και προτεινόμενη παράκαμψη, για την κυκλοφορία ή εμπορία οχημάτων χωρίς ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Αντίθετα, επιλέγουν να **αποσύρουν** μοντέλα ή και να αποσύρουν κατηγορίες οχημάτων από την ευρωπαϊκή αγορά εάν δεν πληρούν πλέον τις απαιτήσεις για εξασφάλιση ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου.

Συνέπειες/Επιπτώσεις:

13. Ως εκ των πιο πάνω, οι παραβάσεις του Κανονισμού 2018/858 από την υφιστάμενη ημεδαπή νομοθεσία και κανονισμών, αλλά και τις εισηγήσεις της Πρότασης για τροποποίηση, επιφέρουν τις ακόλουθες επιπτώσεις:

Αναβολή εφαρμογής Ευρωπαϊκής πράσινης πολιτικής:

- Μονομερής αποφυγή και αναβολή εφαρμογής των σημερινών και μελλοντικών Ευρωπαϊκών περιβαλλοντικών υποχρεώσεων και χρονοδιαγραμμάτων.



Χρήση Ευρωπαϊκών κονδυλίων:

- Χρήση των Ευρωπαϊκών κονδυλίων για επιχορήγηση οχημάτων χαμηλών και μηδενικών ρύπων, ενώ αποφεύγονται οι Ευρωπαϊκές περιβαλλοντικές υποχρεώσεις.

Μη συμμόρφωση με Ευρωπαϊκές οδηγίες για τεχνολογίες ασφάλειας:

- Δυνατότητα επιλογής μη συμμόρφωσης με οδηγίες για υποχρεωτική υιοθέτηση τεχνολογιών ασφάλειας και πληροφόρησης στα νέα οχήματα με Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου.

Πρόσφατα παραδείγματα: Πακέτο General Safety Regulation-GSR για φορτηγά και λεωφορεία, speed limit function-SLIF, πρόνοια για alcohol interlock.

Ενθάρρυνση εισαγωγής οχημάτων χωρίς σύγχρονες τεχνολογίες:

- Ενθάρρυνση εισαγωγής οχημάτων χωρίς κοστοβόρες και περιοριστικές για τον οδηγό τεχνολογίες που προάγουν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Μειωμένη περιβαλλοντική συμμόρφωση:

- Μειωμένη συμμόρφωση στις απαιτήσεις ESG (Environmental, Social, Governance) για οργανισμούς και επιχειρήσεις, ειδικά στον τομέα των μεταφορών.

14. Σημειώνεται επίσης ότι, η υφιστάμενη πρακτική που ακολουθείται με την έγγραφη μηχανοκίνητων οχημάτων (κατηγορίας M1) χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, προκαλεί συσσώρευση τέτοιων οχημάτων που είναι βέβαιο ότι θα επιδεινώσει την ποιότητα του στόλου με την πάροδο του χρόνου. Η Κύπρος ήδη υποφέρει από αυτό το πρόβλημα και βρίσκεται μόλις πέντε χρόνια μακριά από τους αναθεωρημένους στόχους του Υπουργείου Μεταφορών για το 2030 (Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα). Επιπλέον, θα προκύψουν προβλήματα διαχείρισης των παλαιών οχημάτων στο τέλος της ζωής τους, ιδιαίτερα με τις άχρηστες μπαταρίες (μειωμένης χωρητικότητας, με βλάβη/ζημιά, επικίνδυνες) των ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων. Οι υποχρεώσεις αυτές διέπονται από συνεχώς αναβαθμιζόμενους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, όπως ο EU 2023/1542

h

για τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών. Τα οχήματα χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου δεν έχουν υποχρέωση να προνοήσουν ώστε να ικανοποιούν τις απαιτήσεις αυτών των κανονισμών που ισχύουν στη Ευρωπαϊκή Ένωση.

15. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις της Πρότασης, αναπόφευκτα, θα επιβαρύνουν περαιτέρω την κατάσταση που δημιουργείται από το υφιστάμενο καθεστώς, καθώς επεκτείνει την εφαρμογή του σε όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων, δηλαδή εμπορικά, φορτηγά και λεωφορεία.
16. Περαιτέρω, δεν μπορεί να παραληφθεί το γεγονός ότι τα οχήματα χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου δεν συνοδεύονται από επίσημες μετρήσεις ρύπων και κατανάλωσης, όπως αυτά με Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Στην Κύπρο, η άδεια κυκλοφορίας για επιβατικά οχήματα (M1) υπολογίζεται με βάση τους ρύπους, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό πρότυπο (WLTP). Δεδομένου ότι τα οχήματα αυτά που εγγράφονται χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, δεν έχουν τέτοιες μετρήσεις, ο υφιστάμενος ημεδαπός κανονισμός επιτρέπει την προσέγγιση υπολογισμού των ρύπων βάσει γενικών πληροφοριών κατανάλωσης, όπως για παράδειγμα από προσούρες ή οδηγούς της χώρας προέλευσης, σε συνδυασμό με γενικού περιεχόμενου φόρμουλα του Τμήματος Οδικών Μεταφορών (TOM).
17. Αυτό συχνά οδηγεί σε παράδοξα αποτελέσματα, όπου οι ρύποι των εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, να υπολογίζονται σε χαμηλότερα επίπεδα από του αντίστοιχου μοντέλου, κινητήρα και της ηλικίας του ή/και πιο καινούργιων, επιβάλλοντας χαμηλότερη ετήσια άδεια κυκλοφορίας από ό,τι θα έπρεπε.
18. Επιπρόσθετα, το θέμα της απαραίτητης εξασφάλισης της Ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου, αφορά επίσης την υποχρέωση **ορθής και ολοκληρωμένης πληροφόρησης** προς τους καταναλωτές, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες

Λ

2011/83/ΕΕ¹, (ΕΕ) 2019/2161², (ΕΕ) 2024/825³, καθώς και το ισχύον πρότυπο του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153⁴. Τα μηχανοκίνητα οχήματα που δεν διαθέτουν Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου αποτελούν έκπτωτα μηχανοκίνητα με σοβαρές αποκλίσεις από τους αναφερόμενους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, ως οι προαναφερθέντες πιο πάνω λόγοι.

Άμεση εφαρμογή του Κανονισμού 2018/858

19. Επίσης, λαμβάνοντας νομική συμβουλή από τους ΓΖΓ, η αναφορά σας στην παράγραφο 5 της Πρότασης «για σκοπούς **μερικής εναρμόνισης με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858**» είναι λανθασμένη, καθότι σύμφωνα με το άρθρο 288 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο κανονισμός έχει γενική ισχύ, είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος, χωρίς την επιλογή της «μερικής εναρμόνισης» από κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, ο Κανονισμός 2018/858, ο οποίος αφορά την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, είναι ένας **άμεσα δεσμευτικός κανονισμός για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης**. Κανονισμοί όπως αυτός, **εφαρμόζονται άμεσα σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και δεν απαιτείται να μεταφερθούν στην εθνική νομοθεσία μέσω διαδικασιών εναρμόνισης ή ενσωμάτωσης**, όπως απαιτείται για τις Οδηγίες. Πόσο μάλλον, δεν νοείται η οποιαδήποτε «μερική εναρμόνιση» και/ή

¹ Οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2011, σχετικά με τα δικαιώματα των καταναλωτών, την τροποποίηση της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 85/577/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

² Οδηγία (ΕΕ) 2019/2161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για την τροποποίηση της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, και των οδηγιών 98/6/ΕΚ, 2005/29/ΕΚ και 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την καλύτερη επιβολή και τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της Ένωσης για την προστασία των καταναλωτών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

³ Οδηγία (ΕΕ) 2024/825 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2024, για την τροποποίηση των οδηγιών 2005/29/ΕΚ και 2011/83/ΕΕ όσον αφορά την ενδυνάμωση των καταναλωτών για την πράσινη μετάβαση μέσω καλύτερης προστασίας από αθέμιτες πρακτικές και μέσω καλύτερης ενημέρωσης

⁴ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1153 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2017, για την ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού των παραμέτρων συσχέτισης που απαιτούνται για να αποτυπωθεί η αλλαγή στην κανονιστική διαδικασία δοκιμών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1014/2010 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

R

εφαρμογή του με τρόπο που να αναιρεί και να υποσκάπτει τον κυρίως σκοπό του και των δεσμευτικών και επιτακτικών απαιτήσεων, που ο ίδιος θέτει στα κράτη μέλη προς εφαρμογή. Σχετική είναι η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση **C-316/10 – Danske Svineproducenter v. Justitsministeriet**, ημερομηνίας **21.12.2011**⁵.

ΚΑΤΑΛΗΞΗ

20. Δια της παρούσης διαφωνούμε και απορρίπτουμε τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της Πρότασης και σας καλούμε σε άμεση τροποποίηση της ημεδαπής νομοθεσίας και κανονισμών που θα συμμορφώνεται και όχι να παραβιάζει και να καταστρατηγεί τον Κανονισμό 2018/858, ως η παρούσα/υφιστάμενη διάταξη «εξαίρεσης» του άρθρου 4(2)(α)(i) των περί Μηχανοκίνητων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών και της προτεινόμενης τροποποίησης του. Επίσης σας καλούμε στην άμεση λήψη διορθωτικών μέτρων ως προς την αυθαίρετη και καταχρηστική πρακτική της παροχής επιμέρους έγκρισης σε μηχανοκίνητα οχήματα εισαγόμενα από τρίτες χώρες.

21. Πέραν της έντονης διαφωνίας μας με το περιεχόμενο της Πρότασης, σημειώνουμε ότι, αναφορικά με τις σοβαρές παραβάσεις του Κανονισμού 2018/858 από την ημεδαπή νομοθεσία και κανονισμών, ως καταγράφονται πιο πάνω, αλλά και στο περιεχόμενο της Επιστολής, έχει υποβληθεί παράπονο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς επίσης η όλη πρακτική που ακολουθεί ο ΤΟΜ για την εγγραφή μηχανοκίνητων οχημάτων από τρίτες χώρες και χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, έχει αμφισβητηθεί και με προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Δικαστηρίου.

Ο ΣΕΜΗΟ επιφυλάσσει πλήρως όλα τα νόμιμα δικαιώματά του.

Κατ' εντολήν,

.....
Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μηχανοκίνητων & Ηλεκτρικών Οχημάτων

⁵ **C-316/10 – Danske Svineproducenter v. Justitsministeriet**, ημερομηνίας **21.12.2011**:

«38. Επί τούτου, υπογραμμίζεται ότι, κατά το άρθρο 288, δεύτερο και τρίτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, ενώ οι οδηγίες δεσμεύουν τα κράτη μέλη μόνον ως προς το προς επίτευξη αποτέλεσμα, αφήνοντας στις εθνικές αρχές την αρμοδιότητα όσον αφορά την επιλογή του τύπου και των μέσων, οι κανονισμοί είναι δεσμευτικοί ως προς όλα τα μέρη τους και ισχύουν άμεσα στα κράτη μέλη.»