

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΗ

ΕΚΘΕΣΗ

ΤΗΣ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ε., ΤΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΥΤΩΝ, ΩΣ ΤΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΗΜΕΡ. 11 ΜΑΡΤΙΟΥ 2025, ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ ΠΕΡΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΝΟΜΟΥ, ΚΕΦ. 44 (ΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ 37/1982, 84/1983, 119(I)/2011, 147(I)/2012, 22(I)/2013 ΚΑΙ 150(I)/2018.

ΣΗΜ:- Η Έκθεση συντάχθηκε από τον Πρόεδρο της Επιτροπής

Λευκωσία 11 Ιουλίου 2025

Μιχαλάκης Χριστοδούλου
Πρόεδρος

Μιχάλης Βορκάς και Θεοδόσης Χατζημιχαήλ
Μέλη

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Εθνική Υπηρεσία Ασφάλειας Οδικής Κυκλοφορίας (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA) των ΗΠΑ, στο πλαίσιο της αποστολής της για εμπέδωση συνθηκών οδικής ασφάλειας, προχώρησε, μεταξύ 2009-2016, σε έκδοση διαδοχικών εντολών προς την εταιρεία TK Holding Inc (“Takata”) για ανάκληση δεκάδων εκατομμυρίων οχημάτων εφοδιασμένων με αερόσακους Takata, οι οποίοι κρίθηκαν επικίνδυνοι λόγω φουσκωτών μηχανισμών.

Όπως καταγράφεται στην τελευταία έκθεση της NHTSA ημερ. 30.06.2016, η οποία υπήρξε και η τελευταία στη σειρά (τροποποιημένη) εντολή της προς την Takata, οι υπό αναφορά αερόσακοι χρησιμοποιούσαν προωθητική ουσία με βάση το νιτρικό αμμώνιο, χωρίς ξηραντικό, ουσία που οδηγούσε σε εκρήξεις του φουσκωτήρα με εκσφενδονισμό μεταλλικών θραυσμάτων μέσα στην καμπίνα των επιβατών, προκαλώντας σοβαρούς τραυματισμούς ή θανάτους.

Οι ανακλήσεις οχημάτων, εφοδιασμένων με αερόσακους Takata, δεν περιορίστηκαν μόνο στις ΗΠΑ, όπου ανακλήθηκαν πέραν των εξήντα (60) εκατομμυρίων οχημάτων. Επεκτάθηκαν ανά το παγκόσμιο, και με όσα τέθηκαν ενώπιον της Ερευνητικής

Επιτροπής, ο αριθμός των ανακληθέντων οχημάτων που ήταν εφοδιασμένα με αερόσακους Takata υπερέβη κατά πολύ τα εκατό (100) εκατομμύρια.

Έχοντας θέσει –πολύ συνοπτικά– το παγκόσμιο σκηνικό σ' ό,τι αφορά τις ανακλήσεις οχημάτων εφοδιασμένων με αερόσακους Takata, είναι προφανές ότι τα οχήματα που κυκλοφορούσαν και/ή κυκλοφορούν στην Κύπρο δεν θα αποτελούσαν εξαίρεση.

Την πρώτη πληροφόρηση για τα καθ' ημάς την αντλήσαμε από απόφαση του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας ημερ. 25.01.2016 στην αγωγή 9630/2010, με ενάγοντες την εταιρεία Χαράλαμπος Πηλακούτας Λτδ ν. Α.Δ. Η εν λόγω αγωγή αφορούσε αξίωση των εναγόντων, αντιπροσώπων/διανομέων στην Κύπρο της αυτοκινητοβιομηχανίας BMW για προσφερθείσες υπηρεσίες συντήρησης, επιδιόρθωσης και αγοράς εξαρτημάτων στο αυτοκίνητο με αρ. εγγραφής KSA220, μάρκας BMW, μοντέλο X5, μεταξύ των οποίων, και την αντικατάσταση του αερόσακου του οχήματος, τύπου Takata.

Ήταν θέση/υπεράσπιση του εναγόμενου ότι περί τον Σεπτέμβριο του 2010 ο αερόσακος του αυτοκινήτου του άνοιξε αναίτια, και σε επικοινωνία που είχε με το εργοστάσιο της BMW και το γκαράζ των εναγόντων τού αναφέρθηκε ότι το συγκεκριμένο πρόβλημα παρουσιάστηκε και σε άλλα αυτοκίνητα του ιδίου τύπου, και όλα τα έξοδα ελέγχου/αντικατάστασης του αερόσακου θα καλύπτονταν από τους ενάγοντες.

Η πιο πάνω αγωγή οδηγήθηκε σε ακρόαση, στο πλαίσιο της οποίας, εκ μέρους των εναγόντων, δόθηκε μαρτυρία πως «... το 2008 το εργοστάσιο BMW κάλεσε με δημόσια ανακοίνωση τους ιδιοκτήτες οχημάτων BMW X5, παραγωγής 1.3.2001 μέχρι 28.2.2002, για έλεγχο του πολλαπλού συστήματος αερόσακων λόγω προβλημάτων που παρουσιάστηκαν, το οποίο η εταιρεία προσέφερε χαριστικά σε όλους τους ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων οχημάτων και επειδή ο προηγούμενος (Άγγλος) ιδιοκτήτης δεν παρουσίασε το όχημα του για έλεγχο σύμφωνα με την τεχνική καμπάνια της BMW, δεν θα καλύπτονταν όλα τα έξοδα συντήρησης/επιδιόρθωσης, αλλά μέρος των εξόδων και εάν ο εναγόμενος είχε οποιαδήποτε απαίτηση, να την διεκδικούσε από τον προηγούμενο ιδιοκτήτη του οχήματος».

Το σημαντικό στην πιο πάνω υπόθεση είναι, αφενός, ότι το 2008 η αυτοκινητοβιομηχανία BMW είχε προβεί σε καμπάνια, με την οποία καλούσε τους ιδιοκτήτες των προαναφερθέντων οχημάτων να τα παρουσιάσουν στα κατά τόπους γκαράζ για έλεγχο του αερόσακου τους και, αφετέρου, η κατάληξη του Δικαστηρίου ότι δυνάμει του άρθρου 4(1) του περί Ελαττωματικών Προϊόντων (Αστική Ευθύνη) Νόμου του 1995 (Ν.105(Ι)/1995), «... δεν μπορεί να λεχθεί ότι το συγκεκριμένο μοντέλο συγκεκριμένης παραγωγής BMW μπορεί να θεωρηθεί ως ελαττωματικό. Καμιά μαρτυρία δεν προσκομίστηκε που να δεικνύει ότι δεν υπήρχε ασφάλεια κατά τη χρήση του συγκεκριμένου οχήματος». Περαιτέρω, σύμφωνα με την Λ. Ιωαννίδης ν. Καλλία (2011)/ΑΑΔ1522, «τυχόν ευθύνη ενός κατασκευαστή μπορεί να

αποφευχθεί, εφόσον δοθούν αναγκαίες οδηγίες και προειδοποιήσεις, κάτι που είναι παραδεκτό ότι στην παρούσα υπόθεση έγινε από την BMW και την εκστρατεία ενημέρωσης των καταναλωτών που έγινε το 2008».

Και ενώ οι ανακλήσεις οχημάτων, εφοδιασμένων με αερόσακους Takata, βρίσκονταν σε πλήρη εξέλιξη επί παγκοσμίου κλίμακος και ενώ τέτοιες ανακλήσεις άρχισαν να διενεργούνται και στην Κύπρο, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ) σε ουδεμίαν ενέργεια προέβη, πέραν από το να εφοδιάζει τους αντιπροσώπους/διανομείς των κατασκευαστριών εταιρειών στην Κύπρο (στο εξής ΔΤΚ) με τα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων.

Η δεύτερη περίπτωση που τέθηκε ενώπιον της Επιτροπής αφορούσε την υπ' αρ. 1942/20 αγωγή του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λευκωσίας. Ενάγοντας στην αγωγή αυτή ήταν ο Αλέξανδρος Λούγκου και εναγόμενοι η εταιρεία Χαρ. Πηλακούτας Λτδ και η αυτοκινητοβιομηχανία BMW Γερμανίας, με αντικείμενο την αξίωση του ενάγοντα για αποζημιώσεις λόγω του σοβαρού τραυματισμού του συνέπεια έκρηξης του αερόσακου του υπ' αρ. εγγραφής ΗΤΜ767 αυτοκινήτου μάρκας BMW σειρά 3(E46) που οδηγούσε. Οι τραυματισμοί του, όπως προκύπτει από εκθέσεις του αστυνομικού εξεταστή του ατυχήματος και του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών (ΗΜΥ), οφείλονταν σε θραύσματα από την έκρηξη του αερόσακου του οδηγού τύπου Takata. Ό,τι εδώ χρειάζεται να λεχθεί είναι ότι η υπό αναφορά

αγωγή αποσύρθηκε στις 26.4.2024 ως αποτέλεσμα εξώδικης διευθέτησης και, το σημαντικότερο, ουδεμίας κρατικής αρχής ο μηχανισμός ενεργοποιήθηκε για ενημέρωση του κοινού για την επικινδυνότητα των εν λόγω αερόσακων, καθώς και για τη λήψη οποιονδήποτε μέτρων προς αποφυγή παρόμοιων ατυχημάτων.

Η τρίτη περίπτωση αφορούσε τον θανάσιμο τραυματισμό του 24χρονου Κυριάκου Όξινου, στις 24.1.2023, λόγω εκσφενδονισμού θραυσμάτων από έκρηξη του αερόσακου τύπου Takata του αυτοκινήτου HEH737, μάρκας BMW 318i, ατύχημα που επίσης εξετάστηκε από την Αστυνομία και την ΗΜΥ. Και ενώ στον σοβαρό τραυματισμό του νεαρού Αλέξανδρου, ημερ. 30.7.2017, δεν δόθηκε οποιαδήποτε δημοσιότητα και/ή δεν ευαισθητοποίησε οποιαδήποτε κρατική αρχή ή υπηρεσία για λήψη μέτρων, αυτό δεν επαναλήφθηκε με τον θανάσιμο τραυματισμό του Κυριάκου. Το δυστύχημα απασχόλησε τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ), τη Βουλή των Αντιπροσώπων, τον Υπουργό Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων (στο εξής ο Υπουργός), αλλά και το Υπουργικό Συμβούλιο. Και αυτό, αφενός, λόγω της συνάντησης που είχε ο πατέρας του Κ. Όξινου με τον Υπουργό και, αφετέρου, λόγω κυρίως της αντίδρασης της μητέρας του Κυριάκου, Μαρίας Λούη, η οποία, μέσα στον πόνο της, αναζητούσε απαντήσεις στα βασανιστικά ερωτήματα που περιστρέφονταν γύρω από το τι έφταιξε στο να χάσει τον γιό της.

Η τέταρτη περίπτωση αφορούσε στον θανάσιμο τραυματισμό της 19χρονης Στυλιανής Γεωργαλλή, στις 21.10.24, λόγω έκρηξης και πάλι του αερόσακου τύπου Takata του αυτοκινήτου KRP825, μάρκας Toyota Vitz, ατύχημα που επίσης εξετάστηκε από την Αστυνομία και την ΗΜΥ.

Κατ' ακολουθία των πιο πάνω, αλλά και λόγω καταγγελιών βουλευτών και δημοσιευμάτων στο τύπο, ο Υπουργός διόρισε στις 22.11.24 τον Αν. Διευθυντή Ελέγχου του Υπουργείου Μεταφορών και Έργων (ΥΜΕΕ) κ. Κ. Κοτζιάπασιη, να διεξαγάγει Διοικητική Έρευνα, προκειμένου «... να διαπιστωθεί εάν όντως προκύπτει εύλογη υπόνοια για διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος σε σχέση με το περιεχόμενο της εγκυκλίου του Τμήματος Οδικών Μεταφορών με θέμα «Ανακλήσεις Οχημάτων (Recall of Vehicles)», με αρ. φακ. 12.03.001.007 και 16.11.043.006 ημερομηνίας 21.3.2017, καθώς και εάν το ενδεχόμενο αυτό πειθαρχικό αδίκημα είναι δυνατό να έχει διαπραχθεί από συγκεκριμένο δημόσιο υπάλληλο».

Η διαταχθείσα Διοικητική Έρευνα ολοκληρώθηκε, με την υποβολή, στις 30.1.2025, σχετικής έκθεσης στον Υπουργό. Με κατάληξη πως από την έρευνα δεν προέκυψε «.. οποιαδήποτε εύλογη υπόνοια για διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος σε σχέση με το περιεχόμενο της εν λόγω εγκυκλίου».

Η Έκθεση Κοτζιάπασιη δεν σηματοδότησε και το τέλος των ενεργειών του Υπουργού για διερεύνηση των αιτίων και αιτιατών που οδήγησαν στον σοβαρό τραυματισμό του νεαρού Αλέξανδρου

και τον θανάσιμο τραυματισμό των Κυριάκου Όξυνου και Στυλιανής Γιωργαλλή. Ο Υπουργός ενέγραψε το θέμα στο Υπουργικό Συμβούλιο, το οποίο διόρισε τριμελή Ερευνητική Επιτροπή για διεξαγωγή ενδεδειγμένης έρευνας επί όλων των παραμέτρων του θέματος. Για λόγους όμως που δεν ενδιαφέρουν την παρούσα, το Υπουργικό Συμβούλιο ανακάλεσε την απόφαση του και, εν τέλει, στις 11 Μαρτίου 2025 ο Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας διόρισε, δυνάμει των σχετικών διατάξεων του περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου, Κεφ.44 (όπως τροποποιήθηκε), την παρούσα Επιτροπή με τους ακόλουθους Όρους Εντολής:

«4.(1) Η Ερευνητική Επιτροπή εντέλλεται όπως προβεί στη διεξαγωγή πλήρους και ενδεδειγμένης έρευνας με αντικείμενο τη διακρίβωση όλων εκείνων των συνθηκών, γεγονότων, ενεργειών, πράξεων ή παραλείψεων, αποφάσεων και ευθυνών, καθώς και τη διακρίβωση του ενωσιακού και εθνικού δικαίου, σε σχέση με τη διάθεση στη κυπριακή αγορά οχημάτων από την Ε.Ε. και την εισαγωγή οχημάτων από τρίτες χώρες καθώς και των θεμάτων ανάκλησης όλων των πιο πάνω οχημάτων, για την περίοδο που αρχίζει από την ένταξη της Δημοκρατίας στην Ε.Ε., μέχρι την έκδοση του παρόντος Διατάγματος.

(2) Ανεξάρτητα και χωρίς επηρεασμό της υπό-παραγράφου (1), η Ερευνητική Επιτροπή εντέλλεται, μεταξύ άλλων, όπως διερευνήσει-

(α) Την διάθεση στην κυπριακή αγορά οχημάτων από την Ε.Ε. ή/και την εισαγωγή οχημάτων, είτε αυτά φέρουν έγκριση τύπου, είτε φέρουν

έγκριση τύπου E.E., είτε μεμονωμένη έγκριση, είτε δεν φέρουν οποιαδήποτε έγκριση,

(β)(i) τις ρυθμίσεις και διαδικασίες που ακολουθήθηκαν στη Δημοκρατία για τις ανακλήσεις οχημάτων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη της E.E.,

(β)(ii) τις ρυθμίσεις και διαδικασίες που ακολουθήθηκαν στη Δημοκρατία για τις ανακλήσεις οχημάτων, που προέρχονται από τρίτες χώρες,

(γ) τα γεγονότα, τις συνθήκες και τους λόγους που οδήγησαν στην έκδοση της εγκυκλίου του Τμήματος Οδικών Μεταφορών, ημερ. 21 Μαρτίου 2017, που αφορούσε στις ανακλήσεις οχημάτων, καθώς και την εν γένει διαδικασία έκδοσης, παρακολούθησης και εφαρμογής της εν λόγω εγκυκλίου,

(δ) κατά πόσο επιβάλλετο να ασκηθεί και εάν ασκήθηκε εποπτεία, είτε βάσει του ενωσιακού δικαίου, είτε βάσει του εθνικού δικαίου, επί της διάθεσης στην κυπριακή αγορά, οχημάτων από άλλα κράτη μέλη της E.E., εισαγωγής οχημάτων από τρίτες χώρες καθώς και επί των ανακλήσεων οχημάτων, είτε αυτά φέρουν έγκριση τύπου, είτε φέρουν έγκριση τύπου E.E., είτε μεμονωμένη έγκριση, είτε δεν φέρουν οποιαδήποτε έγκριση,

(ε) τη νομιμότητα και/ή ορθότητα και/ή κατά πόσο υπήρχαν και/ή ασκήθηκαν και/ή τηρήθηκαν αποτελεσματικοί μηχανισμοί ελέγχου και/ή εποπτείας από τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, και/ή

υπηρεσίες και/ή όργανα και/ή αξιωματούχους και/ή υπαλλήλους του δημόσιου τομέα,

(στ) τον τρόπο αντίδρασης, τις ενέργειες ή παραλείψεις οποιουδήποτε προσώπου περιλαμβανομένων αλλά όχι περιορισμένων των διανομέων, αντιπροσώπων του κατασκευαστή, εισαγωγέων, επί καινούργιων και μεταχειρισμένων οχημάτων, τα οποία διατίθενται στη Δημοκρατία, τόσο επί αυτών που προέρχονται από την Ε.Ε., όσο και επί αυτών που προέρχονται από τρίτες χώρες, είτε αυτά φέρουν έγκριση τύπου, είτε φέρουν έγκριση τύπου Ε.Ε., είτε μεμονωμένη έγκριση, είτε δεν φέρουν οποιαδήποτε έγκριση καθώς και επί των ανακλήσεων των εν λόγω οχημάτων,

(ζ) κατά πόσο από τα ευρήματα της έρευνας, προκύπτουν οποιαδήποτε στοιχεία ή γεγονότα τα οποία δυνατό να καταδεικνύουν ευθύνες σε οποιοδήποτε εμπλεκόμενο πρόσωπο, οι οποίες προκύπτουν από πράξεις ή παραλείψεις του,

(η) αξιολόγηση και εισηγήσεις για τον τρόπο βελτίωσης και ενίσχυσης του νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου περιλαμβανομένης της κείμενης νομοθεσίας καθώς και του τρόπου εφαρμογής της προς αποφυγή παρόμοιων ζητημάτων στο μέλλον· και

(θ) οποιεσδήποτε άλλες συναφείς πτυχές ή ζητήματα ή θέματα που σχετίζονται με τα πιο πάνω, κατά την κρίση της Ερευνητικής Επιτροπής.»

Κεφ. Ι

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή ορκίστηκε ενώπιον του Γενικού Εισαγγελέα της Δημοκρατίας στις 12.3.2025 και στη βάση της παρ. 6 του Διατάγματος κλήθηκε να ολοκληρώσει την έρευνα και να «... υποβάλει την αιτιολογημένη έκθεση της στον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας εντός 3 μηνών ... ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία, ως ήθελε αποφασίσει ο Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας, μετά από αίτημα της Ερευνητικής Επιτροπής σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο».

Ενόψει της πιο πάνω πρόνοιας, αλλά και της σημασίας ολοκλήρωσης του έργου μας το συντομότερο, συνήλθαμε αυθημερόν σε πρώτη συνεδρία, κατά την οποία μελετήσαμε τους Όρους Εντολής. Διαμορφώσαμε την άποψη ότι το καθήκον μας δεν εξαντλείτο μόνο στην κατάληξη σε ευρήματα και συμπεράσματα κατά πόσον «... προκύπτουν οποιαδήποτε στοιχεία ή γεγονότα τα οποία δυνατό να καταδεικνύουν **ευθύνες** σε οποιοδήποτε εμπλεκόμενο πρόσωπο, οι οποίες προκύπτουν από πράξεις ή παραλείψεις του» (παρ. 4(2)(ζ) Διατάγματος) σ' ό,τι αφορά τα προαναφερθέντα ατυχήματα, αλλά είχε ευρύτερη διάσταση. Αφορούσε και:-

1. Την εν γένει **εισαγωγή και διάθεση** στην κυπριακή αγορά οχημάτων από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και τρίτες χώρες, **τη διακρίβωση του ενωσιακού και εθνικού δικαίου** σε

σχέση με το θέμα αυτό, καθώς και των θεμάτων **ανάκλησης** των υπό αναφορά οχημάτων (Παρ. 4(1), 4(2)(α), 4(2)(β), 4(2)(βi) και 4(2)(βii) του Διατάγματος).

2. Τους λόγους και τις συνθήκες που οδήγησαν στην έκδοση της **εγκυκλίου/επιστολής του ΤΟΜ ημερ. 21.3.2017** για το θέμα των ανακλήσεων οχημάτων (Παρ. 4(2)(γ) του Διατάγματος).
3. Το θέμα **εποπτείας** της διάθεσης, εισαγωγής και ανάκλησης οχημάτων από κράτη μέλη της Ε.Ε. και τρίτες χώρες (Παρ. 4(2)(δ) και (ε) του Διατάγματος).
4. **Την αντίδραση** όλων των εμπλεκόμενων στην εισαγωγή και διάθεση στην κυπριακή αγορά καινούργιων ή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και
5. **Την αξιολόγηση και εισηγήσεις** του ρυθμιστικού και νομοθετικού πλαισίου προς αποφυγή προβλημάτων (ως τα προαναφερθέντα δυστυχήματα) στο μέλλον.

Έχοντας διαμορφώσει σαφή αντίληψη του έργου μας, προχωρήσαμε στον σχεδιασμό των ενεργειών μας επί του πρακτέου και, σε πρώτο στάδιο, καταρτίσαμε κατάλογο των προσώπων, τα οποία –κατά την άποψή μας– είναι και/ή υπήρξαν άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενα στο αντικείμενο της έρευνας. Θεωρήσαμε ωστόσο ότι θα έπρεπε να δοθεί η δυνατότητα και σε κάθε άλλο πρόσωπο που δυνατό να είχε γνώση και/ή να κατέχει στοιχεία και το οποίο επιθυμούσε να τα θέσει υπόψη της Επιτροπής, να το πράξει. Προς τούτο, δημοσιοποιήσαμε

ανακοίνωση, στις 21.3.2025, με την οποία καλούσαμε κάθε πρόσωπο:-

- (i) Το οποίο γνώριζε και/ή κατείχε στοιχεία ή/και πληροφορίες για τα υπό διερεύνηση ζητήματα, τα οποία μπορούσαν να βοηθήσουν το έργο της Επιτροπής, όπως τα κοινοποιήσει στην Επιτροπή εντός 10 ημερών είτε στην ηλεκτρονική της διεύθυνση είτε ιδιοχείρως ή ταχυδρομικώς προς τη Γραμματεία της Επιτροπής.
- (ii) Του οποίου η συμπεριφορά αποτελούσε αντικείμενο της Έρευνας της Επιτροπής ή το οποίο, ενδεχομένως, εμπλέκετο με οποιοδήποτε τρόπο στα υπό διερεύνηση ζητήματα, πως δικαιούτο να αντιπροσωπεύεται κατά τη διεξαγωγή των δημοσίων συνεδριάσεων της Επιτροπής από δικηγόρο ή άλλο δεόντως εξουσιοδοτημένο πρόσωπο. Προς τούτο το εν λόγω πρόσωπο θα έπρεπε να κοινοποιήσει στην Επιτροπή εντός 5 ημερών σχετικό ενδιαφέρον στην ηλεκτρονική διεύθυνση της Επιτροπής εκθέτοντας και τον λόγο που ζητείτο η εκπροσώπησή του.

Ως αποτέλεσμα των προαναφερθέντων, τελικά, κατέθεσαν ενώπιον της Επιτροπής σαράντα πέντε (45) μάρτυρες, η μαρτυρία των οποίων θα συνοψισθεί στο κατάλληλο στάδιο. Να σημειώσουμε ωστόσο ότι, ανάλογα με την ιδιότητα των μαρτύρων και των στοιχείων που αναμενόταν να καταθέσουν,

έγινε προσπάθεια να κλητεύονται κατά ομάδες, και προς τούτο τούς αποστέλλονταν ηλεκτρονικά κλήσεις δυνάμει του άρθρου 7(γ)(δ) και (ε) του περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου και με συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο.

Συνολικά έγιναν έντεκα (11) δημόσιες συνεδρίες, και σε όλες η Επιτροπή εξηγούσε, αφενός, το αντικείμενο και τη φύση της έρευνας και, αφετέρου, διευκρίνιζε ότι δεν ενεργεί ως πειθαρχικό ή ανακριτικό όργανο ούτε και ως δικαστήριο.

Έχοντας περιγράψει σε συντομία τον σχεδιασμό και τις ενέργειες της Επιτροπής, προκειμένου να ολοκληρώσει την αποστολή της το συντομότερο, προχωρούμε κατωτέρω στην παράθεση της μαρτυρίας που αφορά στα δυστυχήματα που προκλήθηκαν λόγω της έκρηξης των αερόσακων Takata και τα οποία λειτούργησαν για τον διορισμό της Επιτροπής.

Κεφ. II

ΤΑ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ

Οι συνθήκες, υπό τις οποίες συνέβησαν τα προαναφερθέντα τρία (3) δυστυχήματα, δεν αμφισβητούνται. Όπως δεν αμφισβητείται και το γεγονός ότι η εμπλοκή αυτή καθαυτή των τριών οχημάτων στα υπό αναφορά δυστυχήματα ήταν τέτοια που δεν δικαιολογούσε τον σοβαρό τραυματισμό του 19χρονου (τότε) Α. Λούγκου και τον θανάσιμο τραυματισμό των Κ. Όξινου και Στ. Γεωργαλλή. Αιτία του σοβαρού τραυματισμού του Α. Λούγκου και του θανάσιμου τραυματισμού των άλλων δύο νεαρών προσώπων –ηλικίας 24 και 19 ετών αντίστοιχα– ήταν η εκτόξευση μεταλλικών θραυσμάτων λόγω της έκρηξης του αερόσακου των οχημάτων που οδηγούσαν. Σχετικές επί του θέματος είναι:-

1. Οι αστυνομικές εκθέσεις που κατατέθηκαν στην Επιτροπή από τους εξεταστές των δύο (2) πρώτων δυστυχημάτων [REDACTED] καθώς και η έκθεση για το τρίτο δυστύχημα, η οποία κατατέθηκε [REDACTED] περιέχονται στο φάκελο των Γραπτών Δηλώσεων ως Έγγραφο Ι, Η και Θ, αντίστοιχα.

2. Οι εκθέσεις της ΗΜΥ, οι οποίες αναφέρονται και στις αστυνομικές εκθέσεις και κατατέθηκαν στην Επιτροπή από τον

Αν. Διευθυντή της ΗΜΥ Π. Γιαβρή (Μ.34), ο οποίος κατέθεσε και τέταρτη έκθεση της Υπηρεσίας του για ακόμη μία έκρηξη αερόσακου. Οι εν λόγω εκθέσεις ευρίσκονται στον φάκελο τεκμηρίων ως Τεκμήριο 29α, 29β, 29γ και 29δ.

Αυτοκίνητο που οδηγούσε ο Α. Λούγκου (Όχημα ΗΤΜ767)

- *«Εξέτασα το όχημα, το οποίο είναι κατασκευής BMW σειράς 3 (E46), έφερε αριθμό πλαισίου WBAAL32020AZ13649 και αριθμό εγγραφής ΗΤΜ767. Έφερε ζημιές στο μπροστινό μέρος του αμαξώματος που προκλήθηκαν από δυστύχημα. Στο χώρο επιβατών, στην αριστερή πλευρά του ταμπλό, ο αερόσακος συνοδηγού ήταν ξεδιπλωμένος, αλλά βρισκόταν στερεωμένος στη θέση του, όπως προβλέπεται. Ο αερόσακος οδηγού απουσίαζε από τη θέση του που είναι στη μέση του τιμονιού. Ο εξεταστής με ενημέρωσε ότι ο υφασμάτινος αερόσακος και κάποια άλλα εξαρτήματα που βρέθηκαν πεταγμένα εντός του οχήματος, φυλάσσονταν στο γραφείο του»*

και

- *«Κατά τη μελέτη του θέματος στο διαδίκτυο, διαπίστωσα ότι ο συγκεκριμένος κατασκευαστής αερόσακων (TAKATA) έχει παραδεχτεί την ελαττωματική κατασκευή κάποιων από τους αερόσακους του. Ανά το παγκόσμιο, έχουν ανακληθεί δεκάδες εκατομμύρια οχημάτων διαφόρων κατασκευαστών, περιλαμβανομένης και της BMW, για αντικατάσταση αερόσακων TAKATA. Επικοινωνήσα με τον αντιπρόσωπο της BMW στη Κύπρο, την εταιρεία Char. Pilakoutas Ltd, και ενημερώθηκα από τον*

Τεχνικό της Διευθυντή ότι μετά από οδηγία του κατασκευαστή, προχώρησαν σε ανάκληση πολλών οχημάτων σειράς E46 και αντικατέστησαν δωρεάν τους αερόσακους οδηγού. Του ζήτησα να ελέγξει εάν ο αριθμός πλαισίου του υπό εξέταση οχήματος περιλαμβανόταν στην ανάκληση και αφού έλεγξε, μου απάντησε ότι δεν περιλαμβανόταν. Μου ανέφερε ότι θα ενημερώσει το εργοστάσιο για το συμβάν».

Αυτοκίνητο που οδηγούσε ο Κ. Όξυνος (Όχημα HEH737)

- *«Εξέτασα το όχημα, το οποίο ήταν κατασκευής BMW σειράς 3 (τύπου E46), έφερε αριθμό πλαισίου WBAAL32030FH58583 και αριθμό εγγραφής HEH737. Έφερε εκτεταμένες ζημιές στην αριστερή πλευρά και στο εσωτερικό του που προκλήθηκαν από σφοδρή πλευρική σύγκρουση σε δέντρο. Στο χώρο επιβατών, ήταν ξεδιπλωμένοι τέσσερις αερόσακοι, ήτοι οι δύο τύπου κουρτίνας και οι δύο στις μπροστινές πόρτες. Ο αερόσακος συνοδηγού βρισκόταν στη θέση του χωρίς να έχει ενεργοποιηθεί. Το τιμόνι απουσίαζε από τη θέση του και, όπως με ενημέρωσε ο κ. Σανταφιανός, φυλασσόταν στο γραφείο του μαζί με τον αερόσακο οδηγού και κάποια άλλα εξαρτήματα που βρέθηκαν πεταγμένα εντός του οχήματος. Παρατήρησα ότι η βάση του τιμονιού ήταν σπασμένη, ενώ το ταμπλό του οχήματος είχε μετακινηθεί λόγω της σύγκρουσης. Θεωρώ ότι το ταμπλό κτύπησε πλευρικά το τιμόνι, σπάζοντας έτσι τη βάση του».*
- *«Κατά τη μελέτη του θέματος, διαπίστωσα ότι ο συγκεκριμένος κατασκευαστής αερόσακων (TAKATA) έχει παραδεχτεί την ελαττωματική κατασκευή κάποιων από τους αερόσακους του. Ανά το παγκόσμιο, έχουν*

ανακληθεί δεκάδες χιλιάδες οχημάτων διαφόρων κατασκευαστών, περιλαμβανομένης και της BMW, για αντικατάσταση αερόσακων ΤΑΚΑΤΑ. Επικοινωνήσα με τον αντιπρόσωπο της BMW στη Κύπρο, την εταιρεία Char. Pilakoutas Ltd, και ενημερώθηκα από τον Τεχνικό της Διευθυντή ότι μετά από οδηγία του κατασκευαστή, προχώρησαν σε ανάκληση πολλών οχημάτων σειράς E46 και αντικατέστησαν δωρεάν τους αερόσακους οδηγού. Του ζήτησα να ελέγξει εάν ο αριθμός πλαισίου του υπό εξέταση οχήματος περιλαμβανόταν στην ανάκληση και, αφού έλεγξε, μου απάντησε ότι περιλαμβανόταν, αλλά δεν προσήλθε για την αντικατάσταση».

Αυτοκίνητο που οδηγούσε η Στ. Γιωργαλλή (Όχημα KPP825)

- «Στις 30 Οκτωβρίου 2024, επιθεώρησα στην παρουσία της Ε/Αστ. 5009, το όχημα με αριθμό εγγραφής KPP825, κατασκευής Toyota Vitz, στην Αστυνομική Διεύθυνση Αμμοχώστου, όπου μεταφέρθηκε μετά την εμπλοκή του σε δυστύχημα.

Από το δυστύχημα το όχημα υπέστη ζημιές στην αριστερή πλευρά του μπροστινού μέρους, ενώ ενεργοποιήθηκαν και οι δύο αερόσακοι, οδηγού και συνοδηγού. Κατά την εξέταση διαπίστωσα ότι ο αερόσακος συνοδηγού λειτούργησε όπως προβλέπεται, ενώ ο αερόσακος οδηγού αντί να παραμείνει στη θέση του κατά και μετά την ανάπτυξή του, κομματιάστηκε, εκσφενδονίζοντας μεταλλικά μέρη του στο χώρο των επιβαινόντων».

- «Τα πιο πάνω ευρήματα με οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι η ένταση της εκτόνωσης των αερίων ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη και προκάλεσε τη βίαιη αποκόλληση του εσωτερικού

κυλίνδρου της γεννήτριας αερίων και τον τεμαχισμό του στα δύο. Το ένα τεμάχιο εκτοξεύθηκε προς τον οδηγό, αφού τρύπησε τον αερόσακο, και το δεύτερο προκάλεσε την παραμόρφωση της βάσης στερέωσης, αφήνοντας και υπολείμματα γύρω από την κεντρική βίδα του τιμονιού».

Δυστύχημα οχήματος με αρ. εγγραφής KRG160

- «Στις 19 Φεβρουαρίου 2025, μετά από οδηγίες του έντιμου Υπουργού Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, επιθεώρησα το όχημα με αρ. εγγρ. KRG160 στην οδό Ύδρας στην περιοχή Ομονοίας στη Λεμεσό. Το όχημα βρισκόταν έξω από φανοποιείο, όπου μεταφέρθηκε μετά την εμπλοκή του σε δυστύχημα που έγινε τον Οκτώβριο του 2024.

Από το δυστύχημα το όχημα υπέστη εκτεταμένες ζημιές στο μπροστινό μέρος, ενώ ενεργοποιήθηκαν και οι δύο αερόσακοι, οδηγού και συνοδηγού. Στην οροφή του οχήματος υπήρχε τρύπα σχήματος οβάλ προς ορθογώνιο, που δημιουργήθηκε από μέσα προς τα έξω.

Κατά την εξέταση διαπίστωσα ότι ο αερόσακος συνοδηγού λειτούργησε όπως προβλέπεται, ενώ ο αερόσακος οδηγού, αντί να παραμείνει στη θέση του κατά και μετά την ανάπτυξή του, αυτός κομματιάστηκε, εκσφενδονίζοντας ένα μεταλλικό κομμάτι του, δια μέσου του υφασμάτινου αερόσακου προς την οροφή, δημιουργώντας την τρύπα που προανέφερα».

- «Τα πιο πάνω ευρήματα με οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι η ένταση της εκτόνωσης των αερίων ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη και προκάλεσε τη βίαιη αποκόλληση του εσωτερικού κυλίνδρου της γεννήτριας αερίων και τον τεμαχισμό του. Ένα τεμάχιο

τρύπησε τον αερόσακο και την οροφή και ένα άλλο προκάλεσε την απόσπαση της βάσης στερέωσης, αφήνοντας και υπολείμματα γύρω από την κεντρική βίδα του τιμονιού. Η οξείδωση που υπήρχε σε όλα τα γυμνά σιδερένια μέρη του οχήματος οφείλεται στην έκθεση τους στις καιρικές συνθήκες για χρονικό διάστημα πέραν των τεσσάρων μηνών».

Οι πιο πάνω εκθέσεις, επεξήγησε ο Αν. Διευθυντής της ΗΜΥ, κοινοποιήθηκαν αποκλειστικά στην Αστυνομία για δύο βασικούς λόγους. Ο πρώτος, αυτή είναι η πάγια πρακτική της Υπηρεσίας του και, ο δεύτερος, δεν ενημερώθηκε το ΤΟΜ και/ή το ΥΜΕΕ, γιατί ενδεχομένως να επηρεαζόταν το ανακριτικό έργο της Αστυνομίας και «... σε περίπτωση που η αστυνομία θα προχωρούσε εναντίον του Δ/ντή του ΤΟΜ ή οποιουδήποτε άλλου υπαλλήλου για παραλήψεις, αυτό θα οδηγούσε την υπόθεση να καταρρεύσει στο Δικαστήριο». Εξάλλου, ισχυρίστηκε, η Υπηρεσία του «... με ένα απλό σερφάρισμα, με μια απλή έρευνα στο διαδίκτυο έχει εξάξει όλη αυτήν την πληροφόρηση ...», δηλαδή ότι είχαν ανακληθεί ανά το παγκόσμιο δεκάδες εκατομμύρια οχήματα λόγω της ελαττωματικότητας των αερόσακων Takata –κάτι που θα μπορούσε να το κάνει οποιοσδήποτε. Επιπλέον, ισχυρίστηκε πως την πληροφόρηση αυτή θα μπορούσε η Αστυνομία, εφόσον δεν θα κινείτο νομικά εναντίον οποιουδήποτε, να την κοινοποιήσει είτε στο ΥΜΕΕ είτε στο ΤΟΜ είτε ακόμα και να τη μεταφέρει και στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, στο οποίο συμμετέχει, ενώ η δική του Υπηρεσία συμμετέχει στο εν λόγω Συμβούλιο τα τελευταία τρία (3) χρόνια μόνο για το θέμα της

φωτοεπισήμανσης. Άρα, κατέληξε, θεωρεί πως «... αυτά τα θέματα θα έπρεπε η Αστυνομία να τα φέρει ενώπιον του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, για να ληφθούν εκεί, που είναι το κατάλληλο μέρος που συμμετέχουν όλοι, αν έκρινε η ίδια ότι δεν θα πάρει Δικαστήριο κάποιον, να τα θέσει εκεί στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, για να λάβουν τα απαραίτητα...»

Θεωρούμε επίσης χρήσιμο να παραθέσουμε αυτούσιες τις παρ. 5, 6, 9, 10, 11 και 12 της έκθεσης Σανταφιανού, οι οποίες αφορούν στον θανάσιμο τραυματισμό του Κ. Όξυνου στο δυστύχημα της 24.1.2023. Αυτές έχουν ως ακολούθως:-

5. «Σύμφωνα με την εταιρεία **Char. Pilakoutas Ltd** το όχημα ενέπιπτε σε ανάκληση από το Δεκέμβριο του 2019 και οι οδηγίες ως προς την ανάκληση και την διαδικασία δόθηκαν από την κατασκευάστρια εταιρεία BMW Γερμανίας. Σχετικά ενημερώθηκε το TOM για παραχώρηση στοιχείων των ιδιοκτητών οχημάτων που ενέπιπταν σε ανάκληση. Τον Ιανουάριο του 2020 άρχισε η ενημέρωση των ιδιοκτητών οχημάτων που ενέπιπταν σε ανάκληση.
6. Το **TOM** ενημερώθηκε για την ανάκληση των αεροσάκων από την εταιρεία **Charalambos Pilakoutas** στις 4.12.2019. Εφοδίασε την εταιρεία με στοιχεία των εγγεγραμμένων ιδιοκτητών, για τα οχήματα BMW από το 1997 και μετά, ώστε να τους ενημερώσει σχετικά για το θέμα ανάκλησης. Λόγω του ότι, κάποιοι ιδιοκτήτες οχημάτων, δεν παρουσίαζαν τα οχήματα τους, προχώρησε στην δημιουργία εφαρμογής στο μηχανογραφικό σύστημα, μέσω της οποίας

εξουσιοδοτημένος λειτουργός του διανομέα του κατασκευαστή είχε την δυνατότητα να καταχωρήσει περιγραφή ανάκλησης, στην οποία θα καταχωρούνταν τα οχήματα, τα οποία μετά από καθορισμένες ενημερώσεις δεν παρουσιάζονται για επιδιόρθωση ανάκλησης. Η πιο πάνω εφαρμογή ετοιμάστηκε το 2022 και στις 16.11.2022 ενημερώθηκαν οι διανομείς του κατασκευαστή με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ότι, μπορούν να αρχίσουν να καταχωρούν ανακλήσεις στην πιο πάνω εφαρμογή. Η Εταιρεία *Charalambos Pilakoutas* δεν έλαβε το αναφερόμενο μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου».

9. «Από την έρευνα στην διαδικτυακή πύλη *Safety Gate Alert* της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (**σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης της ΕΕ για επικίνδυνα μη εδώδιμα προϊόντα**), διαπιστώθηκε ότι στις **12.6.2020** δημοσιεύτηκε από την Γερμανία η προειδοποίηση με αριθμό **A12/00852/20**, η οποία αφορά Μηχανοκίνητα επιβατικά οχήματα μάρκας *BMW* τα οποία κατασκευάστηκαν το χρονικό διάστημα 03.6.1997 και 30.6.2020. Τα αναφερόμενα οχήματα έφεραν Έγκριση/Υπόδειγμα τύπου *EK* υπ αριθμούς: *e1*98/14*0097*, *e1*98/14*0144*, *e1*2001/116*0144*, *e1*98/14*0167*, *e1*2001/116*0167*, *e1*98/14*0112*, *e1*2001/116*0112*, *e1*98/14*0146*, *e1*2001/116*0146* και τύπου *EK 346L, 346X, 346K, 346C, 346R*. Ο κωδικός ανάκλησης του κατασκευαστή είχε αριθμούς **0032960200, 0032970200, 0032980200**. Στον κωδικό ανάκλησης με αριθμό 0032980200 ενέπιπτε και το όχημα *HEH737*.

Στη προειδοποίηση με αριθμό **A12/00852/20**, στο πεδίο περιγραφής κινδύνου καταγράφονται τα εξής: «Τα οχήματα που επηρεάζονται ενδέχεται να έχουν εξοπλιστεί με γεννήτριες αερίου Takata non-azide οδηγού (NADI) στις οποίες η ανεπαρκής σφράγιση της γεννήτριας αερίου θα μπορούσε να επιτρέψει την είσοδο υγρασίας και, ως εκ τούτου, να οδηγήσει στην υποβάθμιση του προωθητικού. Αν αναπτυχθεί ο αερόσακος, αυτό θα μπορούσε να προκαλέσει υποδιόγκωση ή έκρηξη της γεννήτριας αερίου. Σε περίπτωση υποπληθωρισμού το προστατευτικό αποτέλεσμα δεν δίνεται. Σε περίπτωση ανάπτυξης υπερπίεσης μεταλλικά μέρη μπορούν να εισέλθουν στο εσωτερικό του οχήματος, αυτό θα μπορούσε να προκαλέσει σοβαρούς ή θανατηφόρους τραυματισμούς στους επιβάτες του οχήματος

10. Εξετάσεις σε όλες τις αντιπροσωπίες/διανομείς οχημάτων στην Κύπρο. Το περιεχόμενο βρίσκεται εντός του ανακριτικού φακέλου της υπόθεσης.
11. Από τις εξετάσεις Παγκύπρια για άλλα δυστυχήματα που επισυνέβησαν λόγω ελαττωματικής δυσλειτουργίας αερόσακου εντοπίστηκαν τα ακόλουθα δυστυχήματα:
 - Δυστύχημα ημερομηνίας 30.7.2017 στην Λευκωσία με ενεχόμενο το αυτοκίνητο HTM767, μάρκας BMW 318i με αριθμό πλαισίου WBAAL32020AZ13649 και χρονολογία κατασκευής 1999, κατά το οποίο τραυματίστηκε σοβαρά ο οδηγός του οχήματος.

- Δυστύχημα ημερομηνίας 24.1.2023 στη Λευκωσία με ενεχόμενο το αυτοκίνητο με αριθμούς εγγραφής HEH737 μάρκας BMW 318i με αριθμό πλαισίου WBAAL32030FH58583 και χρονολογία κατασκευής 1999, κατά το οποίο τραυματίστηκε θανάσιμα ο οδηγός του οχήματος
- Δυστύχημα ημερομηνίας 21.10.2024 στην Αμμόχωστο με ενεχόμενο όχημα το αυτοκίνητο KPP825 μάρκας TOYOTA Vitz με αριθμό πλαισίου NCP130054084 και χρονολογία κατασκευής 2003, κατά το οποίο τραυματίστηκε θανάσιμα η οδηγός του οχήματος.
- Από εξετάσεις στις κυρίαρχες περιοχές των Βρετανικών Βάσεων διαπιστώθηκε/διερευνήθηκε από τον Αστυνομικό Σταθμό Βρετανικών Βάσεων Επισκοπής, δυστύχημα ημερομηνίας 1.10.2024 στο Κολόσσι με ενεχόμενο όχημα το αυτοκίνητο KRG160, μάρκας TOYOTA Vitz με αριθμό πλαισίου SCP130026289 και χρονολογία κατασκευής 2004, για το οποίο δεν υπάρχει πληροφορία για τραυματισμό του οδηγού του οχήματος.

12. Έγινε δειγματοληπτική επικοινωνία με τους ιδιοκτήτες αυτούς και διαπιστώθηκαν τα εξής:

- (1) Μερικοί εκ των ιδιοκλήτων του συνόλου των οχημάτων που περιλάμβανε ο κατάλογος δεν κατείχαν οχήματα που υπόκειντο σε ανάκληση, (π.χ. τα οχήματα δεν είχαν εφαρμοσμένους αερόσακους)
- (2) Λόγω του χρονικού διαστήματος που παρήλθε δεν θυμόνταν κατά πόσο είχαν ενημερωθεί. (3) Είχαν λάβει επιστολή ενημέρωσης αλλά λόγω του ότι το όχημα δεν οδηγείτο ενόψει δυστυχήματος ή μηχανικής βλάβης αγνόησαν το περιεχόμενο της επιστολής (4) Ανάφεραν ότι δεν

είχαν ειδοποιηθεί ποτέ. (5) Κάποιοι είχαν λάβει επιστολή και το παρουσίασαν για έλεγχο και επιδιόρθωση χωρίς να θυμούνται τον λόγο της ανάκλησης. Για να διαπιστωθεί εάν ενημερώθηκε η ιδιοκτήτρια του οχήματος ΗΕΗ737, λήφθηκε κατάθεση από Λειτουργό ταχυδρομικών Υπηρεσιών στην οποία αναφέρει ότι δεν είναι δυνατόν να εντοπιστεί οποιαδήποτε αλληλογραφία, χωρίς να τους γνωστοποιηθεί ο αριθμός παρακολούθησης της αλληλογραφίας».

Ενώπιον της Επιτροπής κατέθεσε και ο Διευθυντής Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου, Χάρης Ευριπίδου (Μ.45), ο οποίος αναφέρθηκε σε πρόνοιες τόσο του περί Οδικής Ασφάλειας Νόμου του 1986 (Ν.174/1986, όπως τροποποιήθηκε) όσο και στον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμο του 1972 (Ν.86/1972, όπως τροποποιήθηκε), καθώς και των συνυφασμένων με τον Νόμο αυτό Κανονισμών (Κ.Δ.Π. 66/1984). Προς τούτο, κατέθεσε γραπτή δήλωση (βλ. Έγγραφο ΙΑΑ).

Για τους σκοπούς της παρούσας, ενδιαφέρουν τα άρθρα 3 και 4 του περί Οδικής Ασφάλειας Νόμου, τα οποία προνοούν, αφενός, τη σύσταση Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και, αφετέρου, τις αρμοδιότητες του εν λόγω Συμβουλίου. Συγκεκριμένα:-

Το Συμβούλιο απαρτίζεται από τον Υπουργό του ΥΜΕΕ ως Πρόεδρο και (α) τους Γενικούς Διευθυντές των Υπουργείων Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων, Εσωτερικών, Παιδείας

Αθλητισμού και Νεολαίας, Υγείας και Οικονομικών, (β) τον Αρχηγό Αστυνομίας, (γ) τους Διευθυντές του Τμήματος Δημοσίων Έργων, του ΤΟΜ, και της ΗΜΥ (για θέματα του συστήματος φωτοεπισήμανσης) και (δ) τον Πρόεδρο του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου ή εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους τους ως μέλη, ενώ σ' αυτό συμμετέχει και ο Υπουργός Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως (άρθρο 3).

Οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου προνοούνται στο άρθρο 4 του Νόμου, το οποίο έχει ως ακολούθως:-

Αρμοδιότητες Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

«4.- (1) Το Συμβούλιον Οδικής Ασφαλείας μελετά:-

(α) Τους τρόπους και τας διαδικασίας εφαρμογής του παρόντος Νόμου ως και ετέρων συναφών Νόμων και Κανονισμών, τα έχοντα σχέσιν προς την ασφαλή διακίνησιν του κοινού εις τας δημοσίας οδούς και άλλους δημοσίους χώρους

(β) την αναγκαιότητα, σκοπιμότητα ή δυνατότητα υιοθετήσεως νέων θεσμικών ή πρακτικών μέτρων προς βελτίωσιν του επιπέδου οδικής ασφαλείας εν τη Δημοκρατία

(γ) την αναγκαιότητα τροποποιήσεως ή καταργήσεως ή εισαγωγής νέων διατάξεων εν σχέσει προς την νομοθεσίαν την αναφερομένη εις την οδικήν ασφάλειαν ή την τροχαίαν κίνησιν.

(δ) οιαδήποτε άλλα θέματα ήθελον ανατεθή εις αυτό υπό του Υπουργού.

- (2) Το Συμβούλιον Οδικής Ασφαλείας, μελετών τα εις το εδάφιον (1) αναφερόμενα θέματα, υποβάλλει σχετικές αποφάσεις και εισηγήσεις προς το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων.
- (3) Κατά την διάρκεια της εξέτασης των εν τω εδαφίω (1) αναφερομένων θεμάτων, το Συμβούλιον Οδικής Ασφαλείας δύναται να ζητήσει τις επ' αυτών απόψεις ατόμων ή οργανώσεων.
- (4) Το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας δύναται να αποφασίζει τη σύσταση διϋπηρεσιακών επιτροπών και ομάδων εργασίας για τεχνική επεξεργασία των θεμάτων που αναφέρονται στο εδάφιο (1)».

Με αναφορά στις πρόνοιες του πιο πάνω Νόμου, ο Διευθυντής Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου, διευκρίνισε ενώπιον της Επιτροπής, ότι (α) συνήθως τον Αρχηγό της Αστυνομίας ενώπιον του Συμβουλίου εκπροσωπεί ο εκάστοτε Διευθυντής του Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου, (β) η Αστυνομία ζητά πάντα μηχανική εξέταση των οχημάτων, όταν προκληθεί θάνατος ή όταν υπάρχει υπόνοια για μηχανική βλάβη ή όταν διαπιστωθεί εξόφθαλμα κατά τους συνήθεις ελέγχους στους δρόμους ότι κάποιο όχημα έχει μηχανική βλάβη και (γ) έχει καταστεί συνήθης πρακτική η Αστυνομία να προσκομίζει ενώπιον του Συμβουλίου στατιστικά στοιχεία σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών συνεπεία οδικών συγκρούσεων, ως και ενημέρωση του Συμβουλίου για τις εκστρατείες διαφώτισης και αστυνόμευσης, στις οποίες προβαίνει. Κατέληξε δε λέγοντας ότι η Αστυνομία δεν ενημέρωσε το Συμβούλιο

για τα υπό αναφορά δυστυχήματα για δύο λόγους. Ο πρώτος, δεν προβαίνει σε ενημέρωση του Συμβουλίου για μεμονωμένα δυστυχήματα και, ο δεύτερος, δεν υπήρχε τέτοιο θέμα στην Ημερήσια Διάταξη που ετοιμάζει ο Πρόεδρος του Συμβουλίου. Εν πάση περιπτώσει, το Συμβούλιο μπορούσε να τύχει ενημέρωσης από την ΗΜΥ η οποία υπάγεται στο ΥΜΕΕ, ο Υπουργός του οποίου είναι Πρόεδρος του Συμβουλίου, και σ' αυτό συμμετέχει και ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου.

Ακολουθεί σύνοψη της μαρτυρίας των Γ. Όξυνου (Μ.15), πατέρα του Κ. Όξυνου, Μαρίας Λούη (Μ.16), μητέρας του Κ. Όξυνου, Γ. Γιωργαλλή (Μ.17), πατέρα της Στ. Γιωργαλλή και του Αλ. Λούγκου (Μ.35).

Βασικά, ο Γ. Όξυνος ανέφερε πώς δεν είχαν οποιαδήποτε ενημέρωση από τον Όμιλο Πηλακούτα για ανάκληση του οχήματος που οδηγούσε ο γιός του και το οποίο ήταν εγγεγραμμένο επ' ονόματι της γιαγιάς του, προς την οποία η οικογένεια το είχε κάνει δώρο επ' ευκαιρία των γενεθλίων της το 1999. Μετά το δυστύχημα, στις 26.4.2023, συναντήθηκε με τον (νεοδιορισθέντα) Υπουργό ΥΜΕΕ, τον οποίο εφοδίασε με διάφορα έγγραφα –μεταξύ αυτών και δημοσιεύματα– που έδειχναν πόσο σοβαρό ήταν το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata, ο δε Υπουργός τού υποσχέθηκε ότι θα εξετάσει με σοβαρότητα το πρόβλημα και θα πράξει ό,τι πρέπει να γίνει.

Η λέξη Takata, ανέφερε στην Επιτροπή η μητέρα του Κ. Όξυνου, μπήκε στη ζωή της, όταν έχασε το γιό της και ενημερώθηκε σχετικά για το τραγικό συμβάν από την Αστυνομία. Μέσα στον πόνο της, συνέχισε, άρχισε να ερευνά στο διαδίκτυο το όλο θέμα και τότε διαπίστωσε ότι το πρόβλημα ήταν παγκόσμιο, αφού ανακλήθηκαν παγκοσμίως πέραν των εκατό εκατομμυρίων οχημάτων εφοδιασμένα με αερόσακους Takata, και την ίδια στιγμή, στη Κύπρο, *«εσφυρούσαν όλοι αδιάφορα»*. Αυτά ως επιτομή των όσων ανέφερε η κ. Λούη, η οποία επιδόθηκε σε έναν δημόσιο αγώνα για ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, αφενός, και ενεργοποίηση των κυβερνητικών υπηρεσιών, αφετέρου, για να εγκύψουν με σοβαρότητα στο πρόβλημα, προκειμένου να προληφθούν περαιτέρω θύματα.

Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και η μαρτυρία του πατέρα της Στυλιανής, Γ. Γιωργαλλή (Μ.17), ο οποίος έχασε τη 19χρονη κόρη του λόγω έκρηξης του αερόσακου Takata, ενώ οδηγούσε το αυτοκίνητο KPP825, μάρκας Toyota Vitz, το οποίο αγοράστηκε μεταχειρισμένο στη Κύπρο, και απ' ό,τι του είπαν από την αντιπροσωπία, το αυτοκίνητο αυτό δεν είχε ανάκληση, γιατί *«είναι της Ιαπωνίας»*.

Τέλος, σ' αυτή την ενότητα, παραθέτουμε και τη μαρτυρία του Αλ. Λούγκου, ο οποίος τραυματίστηκε πολύ σοβαρά στο πρόσωπο και στο χέρι ως αποτέλεσμα της έκρηξης του αερόσακου Takata, του αυτοκινήτου HTM767, μάρκας BMW σειρά 3 (E46), που

οδηγούσε. Για τους τραυματισμούς του, ανέφερε, χρειάστηκε να υποβληθεί σε 18 εγχειρήσεις στη Κύπρο, και μετά την εξώδικη διευθέτηση της αγωγής και της αποζημίωσης που του κατέβαλε η εταιρεία BMW Γερμανίας –για την οποία υπέγραψε σύμφωνο εχεμύθειας– συνεχίζει τη θεραπεία στην Ισπανία.

Με την παράθεση της πιο πάνω μαρτυρίας ολοκληρώνεται η παρούσα ενότητα, και τα ερωτήματα που εγείρονται στο πλαίσιο των Όρων Εντολής της Επιτροπής περιστρέφονται γύρω από δύο άξονες. Ο πρώτος, κατά πόσον η ΗΜΥ όφειλε να ενημερώσει το ΤΟΜ και/ή το ΥΜΕΕ, ευθύς εξ αρχής, για το πρόβλημα των αερόσακων Takata και τους συναφείς κινδύνους στην οδική ασφάλεια και, ο δεύτερος, κατά πόσον η Αστυνομία κα/ή η ΗΜΥ όφειλαν να ενημερώσουν το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας για το ίδιο θέμα. Πρόκειται για σοβαρά, κατά την άποψή μας, ερωτήματα, τα οποία θα εξετάσουμε στο κεφάλαιο που θα πραγματευτεί το θέμα ΕΥΘΥΝΗ.

Σ' ό,τι αφορά το υπόλοιπο μαρτυρικό υλικό που τέθηκε ενώπιον της Επιτροπής, αυτό θα παρατεθεί, αφού πρώτα σκιαγραφήσουμε το Εθνικό και Ενωσιακό Δίκαιο ως οι Όροι Εντολής μας. Και αυτό γιατί, με την παράθεση του υπό αναφορά Δικαίου, θα καταστεί ευχερέστερη η παρακολούθηση της μαρτυρίας των υπολοίπων τριάντα έξι (36) μαρτύρων.

Κεφ. ΙΙΙ

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΝΩΣΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ (Όρος 4(1) Εντολής)

Α. Εθνικό Δίκαιο

Για τους σκοπούς της Έρευνας της Επιτροπής, ενδιαφέρουν οι πιο κάτω Νόμοι:-

1. Ο **περί Εγκρίσεως Τύπου Οχημάτων Νόμος του 2000** (Ν.18(Ι)/2000), ο οποίος τροποποιήθηκε με τον Ν.18(Ι)/2002 για σκοπούς εναρμόνισης με τις πράξεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Με τον τροποποιητικό Νόμο ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία η Οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

Με τον Νόμο αυτό εισάγεται στην εθνική έννομη τάξη η υποχρέωση εξασφάλισης **έγκρισης τύπου** για όλα τα οχήματα, μοτοποδήλατα κ.λπ., πριν αυτά τεθούν σε κυκλοφορία. Σύμφωνα δε με τους ορισμούς του άρθρου 2 του Νόμου, **έγκριση τύπου** σήμαινε τη διαδικασία, σύμφωνα με την οποία η αρμόδια αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου κ.λπ., πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στους **περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμούς του 2003 (Κ.Δ.Π. 773/2003)**, οι οποίοι εκδόθηκαν από το Υπουργικό

Συμβούλιο, και σχετικός είναι ο κανονισμός 4 σύμφωνα με τον οποίο:-

« 4. Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου μεμονωμένου οχήματος χορηγείται από την αρμόδια αρχή εφόσον –

(α) Η αρμόδια αρχή ικανοποιηθεί ότι το σχετικό όχημα πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και τις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τη χορήγηση τέτοιου πιστοποιητικού, οι οποίες προβλέπονται στα σχετικά διατάγματα».

Ως αρμόδια αρχή ορίστηκε ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, ενώ με Διατάγματα του Υπουργού του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων ημερ. 22.10.2004 καθορίστηκαν και οι τεχνικές προδιαγραφές και κατασκευαστικές απαιτήσεις.

2. Ο περί Εγκρίσεως Τύπου Οχημάτων Νόμος του 2005 (Ν. 61(I)/2005) θεσπίστηκε για σκοπούς εναρμόνισης με τις Οδηγίες 70/156/ΕΟΚ, 2002/24/ΕΚ, 2003/37/ΕΚ και 97/68/ΕΚ. Επί του παρόντος, παραθέτουμε αυτούσιες τις παρ. (1)(3)(4) και 5(α) του άρ.8 του εν λόγω Νόμου, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.45(I)/2010. Έχει ως ακολούθως:-

Αρμοδιότητες και εξουσίες της αρμόδιας αρχής.

8.- (I) Η αρμόδια αρχή –

(α) είναι υπεύθυνη για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου,

(β) χορηγεί και ανακαλεί πιστοποιητικά έγκρισης τύπου,

(γ) αναλαμβάνει την επικοινωνία με τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών και τρίτων χωρών.

«(3) Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή διαπιστώνει ότι όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο, σύστημα ή χωριστή τεχνική μονάδα ή σχετικό εξάρτημα ή εξοπλισμός δε συνάδει προς τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, πριν προβεί σε οποιαδήποτε καταγγελία δυνάμει των διατάξεων του παρόντος Νόμου, δύναται να επιδίδει ειδοποίηση στον κατασκευαστή ή στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του με την οποία να επισημαίνεται η παράβαση και ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του να καλείται να συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, μέσα σε χρονικό διάστημα που καθορίζεται στην ειδοποίηση ανάλογα με τη φύση της παράβασης.

(4) Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή διαπιστώνει ότι όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο, σύστημα ή χωριστή τεχνική μονάδα ή σχετικό εξάρτημα ή εξοπλισμός ενέχει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή για την ασφάλεια του χρήστη ή τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος εφαρμόζει άμεσα τις διατάξεις των Κανονισμών που αφορούν στην κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και στην ενημέρωση των άλλων κρατών μελών και της Επιτροπής.

(5)(α) Άνευ επηρεασμού της εξουσίας της αρμόδιας αρχής να ανακαλεί ή να αναστέλλει ή να ακυρώνει έγκριση τύπου ή μεμονωμένη έγκριση, που χορηγείται δυνάμει του Νόμου, η

αρμόδια αρχή δύναται να εξετάζει κατά πόσο ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του ή πρόσωπο που η ίδια έχει εγκρίνει, δυνάμει του άρθρου 11 του παρόντος Νόμου, παραβαίνει τις απαγορευτικές ή επιτακτικές διατάξεις οποιωνδήποτε Κανονισμών ή διαταγμάτων ή σχετικών Ευρωπαϊκών Κανονισμών ή τεχνικών, διοικητικών ή άλλων απαιτήσεων που αυτή καθορίζει, δυνάμει του εδαφίου (1) του παρόντος Νόμου για πρόσωπα που η ίδια εγκρίνει, δυνάμει του εν λόγω άρθρου 11 του παρόντος Νόμου για πρόσωπα που η ίδια εγκρίνει, δυνάμει του εν λόγω άρθρου και, σε περίπτωση που διαπιστώσει παράβαση, μπορεί να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο ανάλογα με τη φύση, τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης μέχρι και τρεις χιλιάδες λίρες. Σε περίπτωση δεύτερης ή μεταγενέστερης παράβασης, η αρμόδια αρχή έχει εξουσία να επιβάλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι και πέντε χιλιάδες λίρες.

Σημαντικός για τους σκοπούς της Έρευνας είναι ο κανονισμός **30 της Κ.Δ.Π. 218/2010** με υπότιτλο **«Μετάκληση Οχημάτων»** που έχει ως ακολούθως:-

30.-(1) Σε περίπτωση που κατασκευαστής, στον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου οχήματος από την αρμόδια αρχή, υποχρεούται σύμφωνα με τις διατάξεις μιας από τις εφαρμοστέες επιμέρους τεχνικές Οδηγίες, κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ, Ευρωπαϊκού Κανονισμού ή διατάγματος ή του περί της Γενικής Ασφάλειας των Προϊόντων Νόμου, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, να

*μετακαλέσει οχήματα που έχουν ήδη πωληθεί, εγγραφεί ή τεθεί σε κυκλοφορία διότι ένα ή περισσότερα συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν τοποθετηθεί στο όχημα, ανεξαρτήτως του εάν έχουν εγκριθεί δεόντως σύμφωνα με τους παρόντες Κανονισμούς, **παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια**, τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος, ενημερώνει αμέσως την αρμόδια αρχή προτείνοντας ταυτόχρονα σειρά κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την εξουδετέρωση του προαναφερθέντος κινδύνου.*

(2) Η αρμόδια αρχή ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών για τα διορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο (1) και, στην περίπτωση που ενημερωθεί από αυτές ότι τα εν λόγω μέτρα δεν θεωρούνται επαρκή ενημερώνει ανάλογα τον κατασκευαστή.

(3) Όταν η αρμόδια αρχή δεν ικανοποιείται η ίδια με τα μέτρα του κατασκευαστή, λαμβάνει κάθε απαιτούμενο προστατευτικό μέτρο, συμπεριλαμβανομένης και της ανάκλησης της έγκρισης τύπου οχήματος και των ενεργειών που αναφέρονται στο άρθρο 8 του Νόμου, εφόσον ο κατασκευαστής δεν προτείνει και δεν εφαρμόζει ουσιαστικά επανορθωτικά μέτρα. Σε περίπτωση ανάκλησης έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, η αρμόδια αρχή ενημερώνει, εντός είκοσι εργάσιμων ημερών, τον κατασκευαστή, τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα.

Σημαντικοί επίσης είναι οι περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμοί του 2003 (Κ.Δ.Π. 773/2003) και ειδικά ο Καν. 4, σύμφωνα με τον οποίο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου μεμονωμένου οχήματος χορηγείται από την αρμόδια αρχή, εφόσον η αρμόδια αρχή ικανοποιηθεί ότι το σχετικό όχημα πληροί τις προδιαγραφές και τις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τη χορήγηση τέτοιου πιστοποιητικού, οι οποίες προβλέπονται σε διατάγματα. Τα διατάγματα αυτά –21 τον αριθμό– εκδόθηκαν την 19^η Οκτωβρίου 2004 από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, και για τον έλεγχο των τεχνικών προδιαγραφών και κατασκευαστικών απαιτήσεων χρησιμοποιείται εγχειρίδιο, στο οποίο καθορίζονται οι σχετικές διαδικασίες, το οποίο λήφθηκε από την αντίστοιχη υπηρεσία του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι σχετικοί έλεγχοι που καθορίστηκαν με τα προαναφερθέντα διατάγματα διενεργούνται από τον ιδιωτικό τομέα σε εργαστήρια Ελέγχου Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένου Οχήματος, και σήμερα λειτουργούν πέντε (5) τέτοια εργαστήρια. Τα PARIS BOND/Λάρνακα, ΕΙ.Κ.Τ.Ε.Ο. Λτδ/Λεμεσός, ESVA & SVA TEST CENTER/Λεμεσός, APK SVA TEST CENTRE/Αλάμπρα και Α.Α. CHRYSANTHOS MOTOR SPORT LTD/Πάφος (Βλ. Γραπτή Δήλωση Γ. Λουκά (Μ.21) Διευθυντή ΤΟΜ, Παράρτημα Π4).

Επί του θέματος σχετική επίσης είναι και η Γραπτή Δήλωση (Έγγραφο Ζ) του εκ των διευθυντών της Paris Bond (Cyprus) Ltd, Α. Κίτσιου (Μ.24), όπου βασικά υπεραμύνεται της αξιοπιστίας από κάθε άποψη του συστήματος έγκρισης μεμονωμένου οχήματος SVA που ακολουθείται στην Κύπρο. Επιγραμματικά, διατείνεται τα ακόλουθα:-

1. Πριν από την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ, δεν υπήρχαν επίσημες απαιτήσεις για τη συμμόρφωση των οχημάτων. Οποιοδήποτε όχημα με βασικά χαρακτηριστικά –4 τροχούς, φώτα και πόρτες– μπορούσε να καταχωρισθεί ανεξαρτήτως προέλευσης ή τεχνικών προδιαγραφών.
2. Κατά τις διαπραγματεύσεις για την ένταξη στην ΕΕ, μία από τις κύριες υποχρεώσεις ήταν η εισαγωγή ενός συστήματος έγκρισης τύπου οχήματος, και προς συμμόρφωση η Κύπρος εισήγαγε τη διαδικασία SVA για τα οχήματα κατηγορίας M1 (επιβατικά) και N1 (επαγγελματικά).
3. Κατ' ακολουθία των απαιτήσεων της ΕΕ, ψηφίστηκαν οι Ν.18(I)/2000 και 18(I)/2002, οι οποίοι καταργήθηκαν από το Ν.61(I)/2005. Παράλληλα, εκδόθηκαν και οι περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμοί του 2003 (ΚΔ.Π. 773/2003), και το Ηνωμένο Βασίλειο υποστήριξε τη μετάβαση αυτή, παρέχοντας εξειδικευμένη εκπαίδευση τόσο στο προσωπικό της εταιρείας όσο και σε κρατικό προσωπικό, και

η υπό αναφορά διαδικασία άρχισε να εφαρμόζεται στην Κύπρο τον Οκτώβριο του 2004 και

4. Η διαδικασία SVA στη Κύπρο είναι απ' όλες τις απόψεις χρήσιμη και αξιόπιστη, με στόχο την ασφαλή ένταξη οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες στο οδικό δίκτυο και την ευθυγράμμιση με τις ευρωπαϊκές ρυθμιστικές απαιτήσεις. Και αυτό υπό την προϋπόθεση ότι είναι ηλικίας μέχρι πέντε (5) ετών.

Δεκαπέντε (15) χρόνια μετά τη τροποποίηση του Ν.61(Ι)/2005 από το Ν.45(Ι)/2010 και αφού συνέβησαν τα δυστυχήματα του Κεφ. ΙΙ, ο Νομοθέτης προχώρησε σε ακόμη δύο (2) τροποποιήσεις του βασικού νόμου με τους Ν.1(Ι)/25 και 64(Ι)/25. Και αυτό, για τους λόγους που παρατίθενται στο προοίμιο των υπό αναφορά Νόμων. Δεν χρειάζεται, νομίζουμε, να παραθέσουμε τις τροποποιήσεις που κρίθηκαν αναγκαίες να γίνουν. Ωστόσο θα ήταν χρήσιμο να παραθέσουμε τους ορισμούς των όρων «ανάκληση», «διανομέας» και «εισαγωγέας» που εισάγονται στο άρθρο 2 του βασικού νόμου. Σύμφωνα λοιπόν με την εισαγωγή των εν λόγω ορισμών στο άρθρο 2,

- **«ανάκληση»** έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό στο άρθρο 2 του περί Γενικής Ασφάλειας Προϊόντων Νόμου.

Ο όρος «ανάκληση» στο περί Γενικής Ασφάλειας Προϊόντων Νόμο του 2004 (Ν.41(Ι)/2004) σημαίνει κάθε μέτρο

που αποβλέπει στην επιστροφή ενός επικίνδυνου προϊόντος, το οποίο ο παραγωγός ή ο διανομέας του έχει ήδη προμηθεύσει ή διαθέσει στους καταναλωτές.

- «**διανομέας**» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό στο άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Ο όρος «**διανομέας**» στο Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 σημαίνει:- έμπορος ή οποιοδήποτε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην αλυσίδα εφοδιασμού, εξαιρουμένου του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα, που διαθέτει στην αγορά όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα.

- «**εισαγωγέας**» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό στο άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Ο όρος «**εισαγωγέας**» στο Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 σημαίνει:- φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση, το οποίο διαθέτει στην αγορά όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό που έχει κατασκευαστεί σε τρίτη χώρα.

Περαιτέρω αναφορά στους ορισμούς και πρόνοιες του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 θα γίνει πιο κάτω υπό τον τίτλο «Ενωσιακό Δίκαιο». Δεν θα ήταν όμως χωρίς σημασία να παραθέσουμε στο παρόν στάδιο και την έννοια του όρου

«κατασκευαστής», όπως αυτός χρησιμοποιείται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Σημαίνει:- φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου κ.λπ. ... ανεξαρτήτως αν το εν λόγω πρόσωπο συμμετέχει ή δεν συμμετέχει άμεσα σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής του εν λόγω οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας.

Πριν γίνει αναφορά στο Ενωσιακό Δίκαιο, θεωρούμε πως θα πρέπει να διευκρινίσουμε πως ο **περί Γενικής Ασφάλειας Προϊόντων Νόμος του 2004 (Ν.41(Ι)/2004) δεν σχετίζεται με το αντικείμενο της έρευνας μας**. Ο Νόμος αυτός αφορά γενικά «προϊόντα», τα οποία, σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται στο άρθρο 2, σημαίνει:- *κάθε προϊόν που προορίζεται για τους καταναλωτές ή ενδέχεται, κάτω από εύλογα προβλεπτές συνθήκες, να χρησιμοποιηθεί από καταναλωτές και στην αλυσίδα του εφοδιασμού εμπλέκονται οι διανομείς και οι παραγωγοί του προϊόντος μόνο*. Σ' ό,τι όμως αφορά τα οχήματα, γι' αυτά ειδικά εφαρμόζεται ο περί Τύπου Οχημάτων Νόμος και ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858, και το γεγονός ότι κλήθηκε ενώπιον της Επιτροπής ο Διευθυντής της Υπηρεσίας Καταναλωτή, ο κ. Καραγιώργης (Μ.30), απέβλεπε μόνο στην άντληση πληροφόρησης κατά πόσον η Υπηρεσία του κοινοποίησε στο ΤΟΜ οποιεσδήποτε προειδοποιήσεις που έλαβε μέσω του

συστήματος Safety Gate (πρώην RAPEX) σε σχέση με επικίνδυνα προϊόντα και, εάν ναι, πόσες, πότε και ποιες.

Το Safety Gate (πρώην RAPEX), εξήγησε ο κ. Καραγιώργης, είναι το σύστημα που χρησιμοποιείται για την ταχεία ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ σχετικά με επικίνδυνα προϊόντα που κυκλοφορούν στην αγορά της Ένωσης. Η Υπηρεσία του είναι η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας και η αποστολή της είναι η διαβιβάζει άμεσα όλες τις κοινοποιήσεις επικίνδυνων προϊόντων που λαμβάνει στις αρμόδιες εποπτικές αρχές της Κύπρου για ενημέρωση και για τις δικές τους περαιτέρω ενέργειες, σύμφωνα με τις νομοθεσίες που εφαρμόζουν. Τώρα, σ' ό,τι αφορά το TOM, από το 2011 μέχρι το 2025, η Υπηρεσία του διαβίβασε στο TOM συνολικά 4966 κοινοποιήσεις του συστήματος Safety Gate, από τις οποίες οι 73 αφορούσαν στους αερόσακους Takata. Σύμφωνα δε με τις ακολουθητέες διαδικασίες, καλούσε το TOM όπως «... σε περίπτωση που εντοπίσετε κάποιο από αυτά (δηλ. τα επικίνδυνα προϊόντα) παρακαλείσθε να μας ενημερώσετε για τις ενέργειες που έχει προβεί η Υπηρεσία σας το συντομότερο δυνατό, για να μπορέσουμε και εμείς με τη σειρά μας να ενημερώσουμε το σύστημα έγκαιρα ...» και «Σε περίπτωση που δεν έχουμε απάντηση σας σε 15 εργάσιμες ημέρες από την ημερομηνία του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, θα θεωρήσουμε ότι δεν έχετε εντοπίσει τα

αναφερόμενα προϊόντα στη Κυπριακή Αγορά». Το TOM, κατέληξε, δεν ανταποκρίθηκε σε καμία από τις εν λόγω κοινοποιήσεις.

Η Γραπτή Δήλωση του Καραγιώργη κατατέθηκε ως Έγγραφο ΙΖ, και σ' αυτό επισυνάπτεται και ο κατάλογος με τις 73 προειδοποιήσεις. Σημειώνεται ότι (α) κατά το 2013 κοινοποιήθηκαν στο TOM από Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή, 2 τέτοιες προειδοποιήσεις, (β) το 2015, 4 (γ) το 2016, 4 και σ' αυτές περιλαμβάνεται και μια (1) που αφορούσε σε αυτοκίνητο Honda και η οποία καταχωρίστηκε στο σύστημα από την Κύπρο, (δ) το 2017, 4, (ε) το 2018, 1, (στ) το 2019, 5, (ζ) το 2020, 15, (η) το 2021, 9, (θ) το 2022, 5, (ι) το 2023, 11, (ια) το 2024, 11 και (ιβ) Ιανουάριο του 2025, 2.

Στη βάση των πιο πάνω, είναι προφανές ότι το TOM, αφενός, δεν ανταποκρίθηκε στις προειδοποιήσεις που του κοινοποιούσε η Υπηρεσία Προστασίας του Καταναλωτή και, αφετέρου, δεν καταχώριζε στο σύστημα –εκτός από 1 το 2016– μέσω της εν λόγω Υπηρεσίας αντίστοιχες περιπτώσεις στην Κύπρο, όπως τα τρία (3) δυστυχήματα του Κεφ. ΙΙ.

B. Ενωσιακό Δίκαιο

Την 1^η Σεπτεμβρίου του 2020 τέθηκε σε ισχύ ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30^{ης} Μαΐου 2018** για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκινήτων οχημάτων

και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και τεχνικών μονάδων που προσδιορίζονται 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.

Οι λόγοι έκδοσης του υπό αναφορά Κανονισμού εκτίθενται σε εξήντα τέσσερις (64) παραγράφους/σκέψεις και θα ήταν πλεονασμός να γίνει ειδική αναφορά σ' αυτούς. Να τονίσουμε όμως ότι, ως Κανονισμός της ΕΕ, τύγχανε άμεσης εφαρμογής στο εθνικό δίκαιο και μάλιστα υπερισχύει τούτου. Κατά συνέπεια, οποιεσδήποτε διατάξεις του προϋπάρχοντος εθνικού δικαίου δεν συνήδαν με τις πρόνοιες του Κανονισμού έπαυσαν να ισχύουν, και έκτοτε μόνο εφαρμοστικές διατάξεις θα είχαν θέση στο εθνικό δίκαιο.

Επιγραμματικά, ο Κανονισμός 2018/858 καθορίζει το νομικό πλαίσιο έγκρισης τύπου οχημάτων στην ΕΕ και ορίζει ότι οι εγκρίσεις από ένα κράτος-μέλος πρέπει να αναγνωρίζονται από όλα τα υπόλοιπα. Συναφώς, προβλέπει τρία (3) είδη εγκρίσεων, τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ (EU Type Approval) και την επιμέρους έγκριση οχήματος (Individual Vehicle Approval) που αναγνωρίζονται άνευ ετέρου από όλα τα κράτη-μέλη και την εθνική έγκριση (National Type Approval), η οποία ισχύει μόνο στην επικράτεια του κράτους που εξέδωσε τέτοια έγκριση. Σκοπός δε του Κανονισμού, είναι η εναρμόνιση και η

διαφάνεια, χωρίς να εμποδίζεται η καινοτομία ή οι «ειδικές περιπτώσεις»

Συγκεκριμένα, ο Κανονισμός καθορίζει τις διοικητικές διατάξεις και τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και τη διάθεση στην αγορά όλων των νέων οχημάτων, των συστημάτων κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, ως και τις επιμέρους εγκρίσεις οχημάτων.

Υπάρχουν σε αυτόν ρητές πρόνοιες σχετικές με την εποπτεία της αγοράς των οχημάτων, συστημάτων κ.λπ., καθώς επίσης για τα θέματα που σχετίζονται με τις ανακλήσεις των πιο πάνω.

Κεντρικός άξονας του Κανονισμού είναι η διασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος μέσα από τη συνεργασία των κρατών μελών.

Πρόκειται για έναν καθ' όλα εμπειριστατωμένο Κανονισμό που περιλαμβάνει με την πληρότητα που απαιτείται όλες εκείνες τις πρόνοιες που απαιτούνται για τους σκοπούς που αυτός έχει καταρτισθεί, και για σκοπούς της έρευνάς μας παραθέτουμε πρώτα τους πιο κάτω ορισμούς από το άρθρο 3 του Κανονισμού.

Ορισμοί:-

- *«έγκριση τύπου»*: η διαδικασία με την οποία μια αρχή έγκρισης πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού

στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις

- **«έγκριση τύπου ΕΕ»:** η διαδικασία με την οποία μια αρμόδια αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού
- **«εποπτεία της αγοράς»:** δραστηριότητες που διεξάγονται και μέτρα που λαμβάνονται από τις αρχές εποπτείας της αγοράς προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες, καθώς και τα εξαρτήματα και ο εξοπλισμός που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις τις οποίες ορίζει η σχετική ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης και δεν θέτουν σε κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια, το περιβάλλον ή άλλες πτυχές της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος
- **«αρχή εποπτείας της αγοράς»:** η εθνική αρχή ή οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την εποπτεία της αγοράς στην επικράτεια του κράτους μέλους
- **«αρχή έγκρισης»:** η αρχή ή οι αρχές κράτους μέλους που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή από το εν λόγω κράτος μέλος και που είναι αρμόδιες για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, ή την επιμέρους έγκριση οχήματος, για τη διαδικασία χορήγησης άδειας για εξαρτήματα και εξοπλισμό, για την

έκδοση και, κατά περίπτωση, την ανάκληση ή την απόρριψη πιστοποιητικών έγκρισης, για να λειτουργεί ως σημείο επαφής για τις αρχές έγκρισης των άλλων κρατών μελών, για τον ορισμό των τεχνικών υπηρεσιών και για να εξασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής τηρεί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής

- **κατασκευαστής**»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, ή την επιμέρους έγκριση οχήματος, ή τη διαδικασία χορήγησης άδειας για εξαρτήματα και εξοπλισμό, για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, καθώς και για ζητήματα εποπτείας της αγοράς όσον αφορά το εν λόγω παραγόμενο όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό, ανεξαρτήτως εάν το εν λόγω πρόσωπο συμμετέχει ή δεν συμμετέχει άμεσα σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής του εν λόγω οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας
- **«αντιπρόσωπος του κατασκευαστή**»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση, δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον κατασκευαστή ώστε να εκπροσωπεί τον κατασκευαστή ενώπιον της αρχής έγκρισης ή της αρχής εποπτείας της αγοράς και να ενεργεί για λογαριασμό του, για τα ζητήματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός

- *«εισαγωγέας»:* φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση το οποίο διαθέτει στην αγορά όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό που έχει κατασκευαστεί σε τρίτη χώρα
- *«διανομέας»:* έμπορος ή οποιοδήποτε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην αλυσίδα εφοδιασμού, εξαιρουμένου του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα, που διαθέτει στην αγορά όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό
- *«οικονομικός φορέας»:* ο κατασκευαστής, ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, ο εισαγωγέας ή ο διανομέας
- *«εναλλακτικές απαιτήσεις»:* διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις που αποσκοπούν στην εξασφάλιση επιπέδου λειτουργικής ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και επαγγελματικής ασφάλειας όσο το δυνατόν ισοδύναμου προς το επίπεδο που προβλέπεται από μία ή περισσότερες κανονιστικές πράξεις που αναφέρονται στο παράρτημα II

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη συγκροτούν ή διορίζουν τις δικές τους αρχές έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τη συγκρότηση και τον διορισμό των εν λόγω αρχών. Η γνωστοποίηση περιλαμβάνει την επωνυμία των εν

λόγω αρχών, τη διεύθυνσή τους, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής τους διεύθυνσης, και τους τομείς αρμοδιοτήτων τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία επικοινωνίας των εγκρινουσών αρχών και των αρχών εποπτείας της αγοράς. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι δικές τους αρχές έγκρισης και οι αρχές εποπτείας της αγοράς εφαρμόζουν σαφή διαχωρισμό ρόλων και αρμοδιοτήτων και κάθε μία από αυτές λειτουργεί ανεξάρτητα από την άλλη. Οι εν λόγω αρχές είναι δυνατόν να υπάγονται στον ίδιο οργανισμό, υπό τον όρο ότι διοικούνται χωριστά, ως μέρη χωριστών δομών.

4. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν μόνο τη διάθεση στην αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

7. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίσουν ότι οι αρχές εποπτείας της αγοράς, όποτε το κρίνουν σκόπιμο και δικαιολογημένο, έχουν δικαίωμα να εισέρχονται στις εγκαταστάσεις οικονομικών φορέων στην επικράτειά τους και να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα δείγματα οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων για σκοπούς δοκιμών συμμόρφωσης.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις των αρχών έγκρισης

1. Οι αρχές έγκρισης εγκρίνουν μόνον οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

3. Για να δοθεί στις αρχές εποπτείας της αγοράς η δυνατότητα να διενεργούν ελέγχους, οι αρχές έγκρισης θέτουν στη διάθεση των αρχών εποπτείας της αγοράς τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν την έγκριση τύπου των οχημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των χωριστών τεχνικών μονάδων που υποβάλλονται σε ελέγχους επαλήθευσης της συμμόρφωσης. Οι εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα στοιχεία που περιέχονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ και στα συνημμένα σε αυτό έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 1. Οι αρχές έγκρισης παρέχουν τις εν λόγω πληροφορίες στις αρχές εποπτείας της αγοράς χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Όταν μια αρχή έγκρισης ενημερώνεται σύμφωνα με το κεφάλαιο XI, ότι υπάρχει η υπόνοια ότι ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο ή μη-συμμόρφωση, λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την επανεξέταση της χορηγηθείσας έγκρισης τύπου και, κατά περίπτωση, για τη διόρθωση ή την ανάκληση της έγκρισης

τύπου ανάλογα με τους λόγους και τη σοβαρότητα των αποκλίσεων που διαπιστώνονται.

Άρθρο 8

Υποχρεώσεις των αρχών εποπτείας της αγοράς

1. Οι αρχές εποπτείας της αγοράς διενεργούν τακτικούς ελέγχους προκειμένου να επαληθεύουν ότι τα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις. Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται σε κατάλληλη κλίμακα μέσω ελέγχων εγγράφων και, κατά περίπτωση, μέσω δοκιμών σε εργαστήρια και στον δρόμο που έχουν διενεργηθεί στη βάση στατιστικώς αξιόπιστων δειγμάτων.

Κατά τη διενέργεια των ελέγχων αυτών οι αρχές εποπτείας της αγοράς λαμβάνουν υπόψη:

- α) καθιερωμένες αρχές αξιολόγησης κινδύνου
- β) στοιχειοθετημένες καταγγελίες και
- γ) κάθε άλλη σχετική πληροφορία, περιλαμβανομένων των πληροφοριών που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο του φόρουμ και τυχόν αποτελέσματα δοκιμών που δημοσιεύουν αναγνωρισμένα τρίτα μέρη τα οποία ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 10.

6. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει ετησίως γενική επισκόπηση των προγραμματισμένων του ελέγχων εποπτείας της αγοράς και την υποβάλλει στο φόρουμ το αργότερο την 1^η Μαρτίου.

7. Ανά διετία, κάθε κράτος μέλος συντάσσει έκθεση με τα πορίσματά του από κάθε έλεγχο επαλήθευσης της συμμόρφωσης που πραγματοποίησε κατά τα δύο προηγούμενα έτη. Η εν λόγω έκθεση υποβάλλεται στο φόρουμ έως τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που έπεται της λήξης της διετούς περιόδου που καλύπτει η έκθεση.

10. Οι αρχές εποπτείας της αγοράς λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να ειδοποιούν τους χρήστες στην επικράτειά των κρατών μελών τους μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα για τους κινδύνους που οι ίδιες ή η Επιτροπή έχουν εντοπίσει σε σχέση με οποιοδήποτε όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα, ώστε να αποτραπεί ή να μειωθεί ο κίνδυνος σωματικής ή άλλης βλάβης, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης των εν λόγω πληροφοριών στον ιστότοπο της αρχής εποπτείας της αγοράς.

Οι αρχές εποπτείας της αγοράς συνεργάζονται με τους οικονομικούς φορείς όσον αφορά ενέργειες που θα μπορούσαν να αποτρέψουν ή να μειώσουν τους κινδύνους που οφείλονται σε οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν διατεθεί στην αγορά από τους εν λόγω οικονομικούς φορείς.

Άρθρο 12

Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων

“1. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το κοινό ασφαλές ηλεκτρονικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 27 για πιστοποιητικά έγκρισης τύπου ΕΕ και τα συνημμένα σε αυτά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 1, συμπεριλαμβανομένων όλων των εκθέσεων δοκιμών, καθώς και των τροποποιήσεων, των απορρίψεων ή των ανακλήσεων οποιασδήποτε έγκρισης τύπου ΕΕ.

Για την εποπτεία της αγοράς, τις ανακλήσεις και άλλες συναφείς δραστηριότητες μεταξύ των αρχών εποπτείας της αγοράς, των κρατών μελών και της Επιτροπής, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το σύστημα ταχείας ανταλλαγής πληροφοριών της ΕΕ (RAPEX), που θεσπίζεται στην οδηγία 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (και το σύστημα πληροφόρησης και επικοινωνίας για την εποπτεία της αγοράς (ICSMS), που θεσπίζεται στην οδηγία (ΕΚ) αριθ.765/2008”.

Άρθρο 13

Γενικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών

“1. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν κατασκευάσει και που διατίθενται στην αγορά, έχουν κατασκευαστεί και έχουν λάβει έγκριση σύμφωνα με τις

απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και, ειδικότερα, εκείνες του άρθρου 5.

4. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου ΕΕ οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, κατασκευαστής ο οποίος είναι εγκατεστημένος εκτός της Ένωσης διορίζει έναν μοναδικό αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης για να τον αντιπροσωπεύει ενώπιον της αρχής έγκρισης. Ο εν λόγω κατασκευαστής διορίζει επίσης έναν μοναδικό αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης για τους σκοπούς της εποπτείας της αγοράς, ο οποίος μπορεί να είναι ο ίδιος αντιπρόσωπος με αυτόν που έχει διοριστεί για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου ΕΕ.

7. Οι κατασκευαστές εξετάζουν τυχόν καταγγελίες που έχουν λάβει για κινδύνους, ύποπτα συμβάντα ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης όσον αφορά οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα και εξοπλισμό που έχουν διαθέσει στην αγορά.

Οι κατασκευαστές διατηρούν αρχείο των εν λόγω καταγγελιών, όπου για κάθε μία υπάρχει, μεταξύ άλλων, περιγραφή του ζητήματος και οι λεπτομέρειες που απαιτούνται για τον επακριβή εντοπισμό του τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας, εξαρτήματος ή εξοπλισμού που αφορά η καταγγελία και, σε περίπτωση τεκμηριωμένων

καταγγελιών, οι κατασκευαστές ενημερώνουν σχετικά τους διανομείς και τους εισαγωγείς τους.”

Άρθρο 14

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών σχετικά με οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα και εξοπλισμό τους που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ή που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο

“1. Όταν όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμός που έχει διατεθεί για πρώτη φορά στην αγορά ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό ή όταν η έγκριση τύπου έχει χορηγηθεί βάσει λανθασμένων δεδομένων, ο κατασκευαστής λαμβάνει αμέσως τα διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση, την απόσυρση από την αγορά ή την ανάκληση του εν λόγω οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας, εξαρτήματος ή εξοπλισμού, κατά περίπτωση.

Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την αρχή έγκρισης η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση, παρέχοντας λεπτομέρειες σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.

2. Όταν όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμός παρουσιάζει σοβαρό

κίνδυνο, ο κατασκευαστής παρέχει αμέσως στις αρχές έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τον κίνδυνο και τα μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.”

Άρθρο 15

Υποχρεώσεις των αντιπροσώπων του κατασκευαστή

“1. Ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή εκτελεί τα καθήκοντα που προσδιορίζονται στην εντολή που λαμβάνει από τον κατασκευαστή. Η εν λόγω εντολή προβλέπει για τον αντιπρόσωπο τουλάχιστον τα εξής:

(γ) να συνεργάζεται με τις αρχές έγκρισης ή τις αρχές εποπτείας της αγοράς, κατόπιν αιτήματός τους, σε σχέση με οποιοδήποτε μέτρο που λαμβάνεται για την εξάλειψη των σοβαρών κινδύνων που ενέχουν τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία, οι χωριστές τεχνικές μονάδες, τα εξαρτήματα ή ο εξοπλισμός που εμπίπτουν στην εν λόγω εντολή

(δ) να ενημερώνει αμέσως τον κατασκευαστή σχετικά με καταγγελίες και αναφορές για κινδύνους, ύποπτα συμβάντα ή ζητήματα μη συμμόρφωσης σχετικά με οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα ή εξοπλισμό που εμπίπτουν στην εν λόγω εντολή”.

Άρθρο 16

Υποχρεώσεις των εισαγωγέων

“1. Οι εισαγωγείς διαθέτουν στην αγορά μόνον οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Πριν από την πρώτη διάθεση στην αγορά οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που έχει λάβει έγκριση τύπου, οι εισαγωγείς επαληθεύουν ότι καλύπτεται από έγκυρο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ και ότι το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα φέρει το απαιτούμενο σήμα έγκρισης τύπου και συμμορφώνεται με το άρθρο 13 παράγραφος 8. Στην περίπτωση οχήματος, ο εισαγωγέας επιβεβαιώνει ότι το όχημα συνοδεύεται από το απαραίτητο πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

3. Όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή μια χωριστή τεχνική μονάδα δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, και ειδικότερα όταν δεν ανταποκρίνεται στην έγκριση τύπου που έχει λάβει, οι εισαγωγείς δεν διαθέτουν στην αγορά, δεν επιτρέπουν τη θέση σε κυκλοφορία ή την ταξινόμηση του οχήματος, του συστήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της χωριστής τεχνικής μονάδας έως ότου επιτευχθεί συμμόρφωση.

4. Όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμός παρουσιάζουν

σοβαρό κίνδυνο, οι εισαγωγείς ενημερώνουν σχετικά τον κατασκευαστή και τις αρχές εποπτείας της αγοράς. Για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν λάβει έγκριση τύπου, οι εισαγωγείς ενημερώνουν επίσης σχετικά την αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου.

7. Για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των καταναλωτών, οι εισαγωγείς τηρούν αρχείο με τις καταγγελίες και τις αποσύρσεις σε σχέση με οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα ή εξοπλισμό τα οποία έχουν διαθέσει στην αγορά και τηρούν ενήμερους τους διανομείς σχετικά με τις εν λόγω καταγγελίες και αποσύρσεις.

8. Οι εισαγωγείς ενημερώνουν αμέσως τον ενδιαφερόμενο κατασκευαστή σχετικά με τυχόν καταγγελίες και αναφορές ου έχουν λάβει για κινδύνους, ύποπτα συμβάντα ή ζητήματα μη συμμόρφωσης όσον αφορά οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα ή εξοπλισμό που έχουν εκείνοι διαθέσει στην αγορά.

9. Οι εισαγωγείς εξασφαλίζουν ότι, κατά την περίοδο της ευθύνης τους για όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα, οι συνθήκες αποθήκευσης και μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.''

Άρθρο 17

Υποχρεώσεις των εισαγωγέων όσον αφορά τα μη συμμορφούμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα και εξοπλισμό τους ή που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο

1. Όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμός που έχει διατεθεί για πρώτη φορά στην αγορά από εισαγωγείς δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, οι εισαγωγείς λαμβάνουν αμέσως τα διορθωτικά μέτρα που απαιτούνται για τη συμμόρφωση υπό την εποπτεία του κατασκευαστή, την απόσυρση από την αγορά ή την ανάκληση του εν λόγω οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας, εξαρτήματος ή εξοπλισμού κατά περίπτωση. Οι εισαγωγείς ενημερώνουν επίσης τον κατασκευαστή και την αρχή έγκρισης που έχει χορηγήσει τη έγκριση τύπου ΕΕ.

4. Οι εισαγωγείς, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος εθνικής αρχής, παρέχουν στην εν λόγω αρχή όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για να καταδειχθεί η συμμόρφωση οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής

τεχνικής μονάδας, σε γλώσσα που μπορεί να γίνει ευκόλως κατανοητή από την εν λόγω αρχή. Οι εισαγωγείς, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος από εθνική αρχή, συνεργάζονται με την εν λόγω αρχή σε σχέση με οποιαδήποτε μέτρα λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 για την εξάλειψη των κινδύνων που ενέχει το όχημα, το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο, η χωριστή τεχνική μονάδα, το εξάρτημα ή ο εξοπλισμός που έχουν διαθέσει στην αγορά.

Άρθρο 18

Υποχρεώσεις των διανομέων

«1. Πριν από τη διάθεση στην αγορά ενός οχήματος συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή μιας χωριστής τεχνικής μονάδας, οι διανομείς εξακριβώνουν ότι το όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα φέρει την απαιτούμενη υποχρεωτική πινακίδα ή το σήμα έγκρισης τύπου, ότι συνοδεύεται από τα απαιτούμενα έγγραφα και από οδηγίες χρήσης και πληροφορίες ασφάλειας, όπως απαιτείται από το άρθρο 59, στην επίσημη γλώσσα ή στις επίσημες γλώσσες του οικείου κράτους μέλους, και ότι ο κατασκευαστής και ο εισαγωγέας έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 8 και στο άρθρο 16 παράγραφος 5 αντίστοιχα.

2. Οι διανομείς ενημερώνουν αμέσως τον ενδιαφερόμενο κατασκευαστή σχετικά με τυχόν καταγγελίες και αναφορές ου έχουν λάβει για κινδύνους, ύποπτα συμβάντα ή ζητήματα μη συμμόρφωσης όσον αφορά οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα ή εξοπλισμό ου έχουν διαθέσει στην αγορά.

3. Οι διανομείς εξασφαλίζουν ότι, κατά την περίοδο της ευθύνης τους για όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα, οι συνθήκες αποθήκευσης και μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.»

Άρθρο 19

Υποχρεώσεις των διανομέων όσον αφορά τα μη συμμορφούμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα και εξοπλισμό τους ή που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο

«1. Όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμός δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, οι διανομείς ενημερώνουν σχετικά τον κατασκευαστή, τον εισαγωγέα και την αρχή έγκρισης που χορήγησαν τη σχετική έγκριση τύπου ΕΕ και δεν διαθέτουν στην αγορά το όχημα, το

σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή τη χωριστή τεχνική μονάδα, το εξάρτημα ή τον εξοπλισμό, έως ότου επιτευχθεί συμμόρφωση.

2. Όταν ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα εξάρτημα ή εξοπλισμός που έχουν διαθέσει στην αγορά οι διανομείς δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνουν τον κατασκευαστή, τον εισαγωγέα και την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.»

Άρθρο 20

Περιπτώσεις στις οποίες οι υποχρεώσεις των κατασκευαστών εφαρμόζονται στους εισαγωγείς και στους διανομείς

«Ένας εισαγωγέας ή διανομέας θεωρείται κατασκευαστής για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και υπόκειται στις υποχρεώσεις που ισχύουν για τον κατασκευαστή δυνάμει των άρθρων 8, 13 και 14, στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν ο εισαγωγέας ή ο διανομέας διαθέτει στην αγορά, ή είναι υπεύθυνος για τη θέση σε κυκλοφορία ενός οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή μιας χωριστής τεχνικής μονάδας υπό την επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του ή τροποποιεί ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή

μια χωριστή τεχνική μονάδα κατά τρόπο ώστε το όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα ενδέχεται να μη συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις.»

Άρθρο 51

Αποτίμηση σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες σοβαρού κινδύνου ή μη συμμόρφωσης

«Όταν, με βάση τις δικές τους δραστηριότητες εποπτείας της αγοράς ή με βάση πληροφορίες που προέρχονται από αρχή έγκρισης ή από κατασκευαστή ή βάσει καταγγελιών, οι αρχές εποπτείας ενός κράτους μέλους έχουν επαρκείς λόγους να πιστεύουν ότι ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή μια χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για τη υγεία ή την ασφάλεια των προσώπων ή για άλλες πτυχές της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό ή δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, διενεργούν αποτίμηση του σχετικού οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, η οποία καλύπτει όλες τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Οι οικείοι οικονομικοί φορείς και οι οικείες αρχές έγκρισης συνεργάζονται πλήρως με τις αρχές

εποπτείας της αγοράς, μεταξύ άλλων για τη διαβίβαση των αποτελεσμάτων όλων των σχετικών ελέγχων ή δοκιμών που έγιναν σύμφωνα με το άρθρο 31.

Το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 εφαρμόζεται για την αξιολόγηση κινδύνου του σχετικού οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας.»

Άρθρο 52

Εθνικές διαδικασίες που εφαρμόζονται για οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο ή δεν συμμορφώνονται με τη νομοθεσία

1. Όταν η αρχή εποπτείας της αγοράς ενός κράτους μέλους, αφότου διενεργήσει την αποτίμηση του άρθρου 51, διαπιστώσει ότι ένα όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για την υγεία ή την ασφάλεια προσώπων ή για άλλες πτυχές της προστασίας των δημοσίων συμφερόντων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, απαιτεί αμελλητί από τον οικείο οικονομικό φορέα να λάβει κάθε κατάλληλο διορθωτικό μέτρο προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το οικείο όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή

τεχνική μονάδα, όταν διατεθεί στην αγορά, ταξινομηθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία, δεν θα παρουσιάζει πλέον τον εν λόγω κίνδυνο.

2. Εάν, μετά την αποτίμηση σύμφωνα με το άρθρο 51, η αρχή εποπτείας της αγοράς ενός κράτους μέλους διαπιστώσει ότι ένα όχημα, σύστημα, μηχανικό μέρος ή χωριστή τεχνική μονάδα δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, αλλά δεν παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, απαιτεί αμελλητί από τον οικείο οικονομικό φορέα να λάβει κάθε κατάλληλο διορθωτικό μέτρο εντός εύλογου χρονικού διαστήματος να επιφέρει συμμόρφωση του οχήματος, συστήματος, μηχανικού μέρους ή χωριστής τεχνικής μονάδας. Η προθεσμία αυτή είναι ανάλογη της σοβαρότητας της μη συμμόρφωσης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το όχημα, το σύστημα, το μηχανικό μέρος ή η χωριστή τεχνική μονάδα θα συμμορφώνεται, όταν διατεθεί στην αγορά, ταξινομηθεί ή τεθεί σε κυκλοφορία. Οι οικονομικοί φορείς, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στα άρθρα 13 έως 21, εξασφαλίζουν τη λήψη όλων των κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για όλα τα σχετικά οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν διαθέσει στην αγορά ή έχουν ταξινομήσει ή έχουν θέσει σε κυκλοφορία στην Ένωση.

3. Όταν οι οικονομικοί φορείς δεν λάβουν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή 2 ή εάν ο κίνδυνος καθιστά αναγκαία την ταχεία δράση, οι εθνικές

αρχές λαμβάνουν όλα τα δέοντα προσωρινά περιοριστικά μέτρα για να εμποδίσουν ή να περιορίσουν τη διάθεση στην αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία των σχετικών οχημάτων, συστημάτων κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων στην εθνική τους αγορά ή για την απόσυρσή τους από την αγορά ή την ανάκλησή τους.

Άρθρο 53

Διορθωτικά και περιοριστικά μέτρα σε επίπεδο Ένωσης

«1. Το κράτος μέλος που λαμβάνει διορθωτικά ή περιοριστικά μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 52 τα κοινοποιεί αμελλητί στην Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη, μέσω του ICSMS. Ενημερώνει επίσης αμελλητί την αρχή έγκρισης που χορήγησε την έγκριση σχετικά με τα πορίσματά του. Οι πληροφορίες που παρέχονται περιλαμβάνουν όλες τις διαθέσιμες λεπτομέρειες, ιδίως τα στοιχεία που απαιτούνται για την ταυτοποίηση του συγκεκριμένου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, την προέλευσή τους, τη φύση της εικαζόμενης μη συμμόρφωσης και τον ενεχόμενο κίνδυνο, τη φύση και τη διάρκεια των εθνικών διορθωτικών και περιοριστικών μέτρων που λαμβάνονται και τα επιχειρήματα που προβάλλει ο οικείος οικονομικός φορέας.

2. Το κράτος μέλος που λαμβάνει το διορθωτικό ή περιοριστικό μέτρο, αναφέρει επίσης αν ο κίνδυνος ή η μη συμμόρφωση οφείλεται σε κάποιον από τους παρακάτω λόγους: α) το όχημα, το σύστημα, το κατασκευαστικό στοιχείο ή η χωριστή τεχνική μονάδα δεν πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν την υγεία ή την ασφάλεια των προσώπων, την προστασία του περιβάλλοντος ή άλλες πτυχές προστασίας του δημοσίου συμφέροντος που καλύπτει ο παρών κανονισμός ή β) υπάρχουν ελλείψεις στις σχετικές κανονιστικές πράξεις που αναφέρονται στο παράρτημα II.

8. Όταν ένα διορθωτικό μέτρο κρίνεται δικαιολογημένο σύμφωνα με το παρόν άρθρο ή υπόκειται σε εκτελεστικές πράξεις όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 ή 6, το εν λόγω μέτρο παρέχεται δωρεάν στους κατόχους των αδειών των οχημάτων που θίγονται. Όταν έχουν πραγματοποιηθεί επισκευές ε δαπάνη του κατόχου άδειας πριν από την υιοθέτηση του διορθωτικού μέτρου, ο κατασκευαστής επιστρέφει τις δαπάνες των εν λόγω επισκευών μέχρι του ύψους του κόστους των επισκευών που απαιτούνται βάσει του εν λόγω διορθωτικού μέτρου.»

Άρθρο 55

Διάθεση στην αγορά και θέση σε κυκλοφορία μερών ή εξαρτημάτων που ενδέχεται να συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για την ορθή λειτουργία ουσιαστικών συστημάτων

«1. Εξαρτήματα ή εξοπλισμός που ενδέχεται να συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για την ορθή λειτουργία συστημάτων που είναι ουσιώδη για την ασφάλεια του οχήματος ή για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του δεν διατίθενται στην αγορά ούτε τίθενται σε κυκλοφορία και απαγορεύονται, εκτός εάν έχουν λάβει άδεια από αρχή έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 56»

Άρθρο 84

Κυρώσεις 1

«1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων από οικονομικούς φορείς και τεχνικές υπηρεσίες του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Οι προβλεπόμενες οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Ιδίως, ι εν λόγω κυρώσεις είναι αναλογικές ως προς τη σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης και ως προς τον αριθμό των μη συμμορφούμενων οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που έχουν διατεθεί στην αγορά του οικείου κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, έως την 1^η Σεπτεμβρίου 2020, τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τα επηρεάζει.»

Άρθρο 85

Διοικητικά πρόστιμα για τη στήριξη διορθωτικών και περιοριστικών μέτρων σε επίπεδο Ένωσης

«1. Όταν η Επιτροπή λαμβάνει αποφάσεις σύμφωνα με το άρθρο 53, μπορεί να επιβάλλει διοικητικά πρόστιμα στους σχετικούς οικονομικούς φορείς για μη συμμόρφωση του οχήματος, του συστήματος, του μηχανικού μέρους ή της χωριστής τεχνικής μονάδας προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Τα προβλεπόμενα διοικητικά πρόστιμα είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά. Ειδικότερα, τα πρόστιμα είναι αναλογικά προς τον αριθμό των μη συμμορφούμενων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην αγορά της Ένωσης ή προς τον αριθμό των μη συμμορφούμενων συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χριστών τεχνικών μονάδων που έχουν διατεθεί στην αγορά της Ένωσης.

Τα διοικητικά πρόστιμα δεν επιβάλλονται από την Επιτροπή επιπλέον των προστίμων που επιβάλλονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 84 για την ίδια παράβαση. Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται από την Επιτροπή δεν υπερβαίνουν τις 30.000 EUR ανά μη συμμορφούμενο όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή ξεχωριστή τεχνική μονάδα.

Η Επιτροπή δεν δύναται να κινήσει ή να επαναλάβει ή να συνεχίσει τη διαδικασία βάσει του παρόντος άρθρου έναντι οικονομικών φορέων για παράβαση του παρόντος κανονισμού, σε σχέση με την

οποία, βάσει προγενέστερης απόφασης που δεν υπόκειται πλέον σε προσφυγή, στους εν λόγω οικονομικούς φορείς είτε είχε ήδη επιβληθεί κύρωση είτε είχε κριθεί ότι δεν φέρουν ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 84».

Κεφ. IV

ΕΚΘΕΣΗ Κ. ΚΟΤΖΙΑΠΑΣΙΗ (Μ1) και Όρος Εντολής 4(2)(γ)

Στις 22.11.2024 ο Υπουργός διόρισε τον Αν. Διευθυντή της Διεύθυνσης Ελέγχου του Υπουργείου του να διεξαγάγει διοικητική έρευνα κατά πόσον προκύπτει εύλογη υπόνοια για διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος από δημόσιο υπάλληλο σε σχέση με το περιεχόμενο της Εγκυκλίου του ΤΟΜ με θέμα «*Ανακλήσεις Οχημάτων (Recall of Vehicles)*» ημερ. 21.3.2017 (στο εξής η Εγκύκλιος του 2017).

Η υπό αναφορά εγκύκλιος βρίσκεται στον φάκελο της Διοικητικής Έρευνας του Κοτζιάπασιη και κοινοποιήθηκε ταχυδρομικώς στον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων Οχημάτων (ΣΕΜΟ) –μεταγενέστερα Σύνδεσμο Μηχανοκινήτων και Ηλεκτρικών Οχημάτων, (ΣΕΜΗΟ)– με επιστολή του ΤΟΜ ημερ. 21.3.2017 και κοινοποίηση στον Γενικό Διευθυντή ΥΜΕΕ, και έχει ως ακολούθως:-

«Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων Οχημάτων

Κύριοι,

Θέμα: Ανακλήσεις Οχημάτων (Recall of Vehicles)

Αναφέρομαι στο πιο πάνω θέμα και σας επισυνάπτω τη νέα διαδικασία που θα ακολουθείται για τις ανακλήσεις οχημάτων από την ημερομηνία λήψης της παρούσας επιστολής. Η εν λόγω διαδικασία αντικαθιστά τη διαδικασία που στάληκε με την επιστολή το Τμήματος Οδικών Μεταφορών με αρ. Φακ. 12.03.001.007 και 16.11.043.006, ημερ. 31.1.2011.

2. Παρακαλώ όπως κοινοποιήσετε την παρούσα επιστολή σε όλα σας τα μέλη, με την παράκληση να μας ενημερώσουν για μία ηλεκτρονική διεύθυνση ώστε να τους στείλουμε το αρχείο που αναφέρεται στο σημείο 5(γ) της συνημμένης διαδικασίας (Η πληροφορία να σταλεί ηλεκτρονικά στην ηλεκτρονική διεύθυνση [REDACTED])

Με τιμή

(Γιάννης Νικολαΐδης)

για Διευθυντή

Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Κοιν:- Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων»

Η εγκύκλιος του 2017 φέρει τον τίτλο «Διαδικασία που ακολουθείται για τις ανακλήσεις οχημάτων (Recall of Vehicles)» και όπως σημειώνεται στην παρ. 2, «Το θέμα της ανάκλησης οχημάτων, εφόσον

αυτά παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή το περιβάλλον, ανεξάρτητα αν έχουν προηγουμένως εγκριθεί δεόντως, ρυθμίζεται...» από το άρθρο 32 της Οδηγίας 2007/46/EK, το οποίο μεταφέρθηκε στον Καν. 30 των περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων (Κατηγορίες M,N,O) των Κανονισμών του 2010 και στην Οδηγία 2001/95/EK, η οποία έχει μεταφερθεί στον περί της Γενικής Ασφάλειας Προϊόντων Νόμο του 2004 (Ν. 41(I)/2004). Σημειώνεται δε στην Εγκύκλιο ότι το κείμενό της έγινε *«... σε συνεργασία με τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων Οχημάτων...»* (Παρ.3) και στη συνέχεια καθορίζεται η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται, καθώς και οι σχετικές με το θέμα υποχρεώσεις των διανομέων του κατασκευαστή (ΔΤΚ).

Θεωρούμε πως δεν χρειάζεται να παραθέσουμε αυτούσιο το κείμενο της εν λόγω Εγκυκλίου, εφόσον αυτή βρίσκεται στον φάκελο της Διοικητικής Έρευνας του Κ. Κοτζιάπασιη, αλλά θα ήταν χρήσιμο να παραθέσουμε, αφενός, αυτούσια την παρ. 6 της Εγκυκλίου που απαλλάττει τους ΔΤΚ από την ευθύνη για *«... τα οχήματα που εγγράφονται στην Κύπρο ως μεταχειρισμένα και προέρχονται από τρίτες χώρες...»* και, αφετέρου, τη μέχρι τότε ισχύουσα Εγκύκλιο ημερ. 31.1.2011 που επίσης είχε αποσταλεί στον ΣΕΜΟ.

Η παρ. 6 της Εγκυκλίου του 2017 έχει τίτλο:-

«6. **Οχήματα που ενεγράφησαν στην Κύπρο ως μεταχειρισμένα ή/και μέσω δικτύου που δεν ελέγχεται από τον ΔΤΚ ή/και από μεμονωμένα πρόσωπα.**

α. Οχήματα με Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου που περιλαμβάνονται στους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων για τα οποία γίνεται συγκεκριμένη ανάκληση

Για τα οχήματα αυτά ο ΔτΚ ενεργεί ωσάν τα οχήματα αυτά να ενεγράφησαν μέσω του δικτύου που ελέγχει.

Για τις περιπτώσεις οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή αλλά εγγράφονται στην Κύπρο μετά την ημερομηνία που ο ΔτΚ ζητά πληροφορίες για τη συγκεκριμένη ανάκληση (ημερομηνία που αναγράφεται στο Έντυπο Ανάκλησης Αρ. 1α και, στην περίπτωση που χρησιμοποιείται το Έντυπο Ανάκλησης Αρ. 1β, ημερομηνία που αναγράφεται στο έντυπο αυτό) ο ΔτΚ

—

i. προβαίνει στις αναγκαίες εργασίες/επιδιορθώσεις που προβλέπονται για τη συγκεκριμένη ανάκληση ωσάν τα οχήματα αυτά να ενεγράφησαν μέσω του δικτύου που ελέγχει, εφόσον ο ιδιοκτήτης/κάτοχος αποταθεί στον ΔτΚ για το σκοπό αυτό πριν τη λήξη της συγκεκριμένης ανάκλησης,

ii. προβαίνει στις αναγκαίες εργασίες/επιδιορθώσεις που προβλέπονται για τη συγκεκριμένη ανάκληση ωσάν τα

οχήματα αυτά να ενεγράφησαν μέσω του δικτύου που ελέγχει, εφόσον το όχημα προσέλθει για οποιοδήποτε λόγο (π.χ. συντήρηση – «service», επιδιόρθωση κλπ) στα τεχνικά τμήματα του ΔτΚ ή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες του για τεχνικά θέματα (π.χ. *Authorised Service Centers*) πριν τη λήξη της συγκεκριμένης ανάκλησης,

iii. στην περίπτωση που τα αναφερόμενα στις υποπαραγράφους (i) και (ii) συμβούν μετά τη λήξη της συγκεκριμένης ανάκλησης, ο ΔτΚ συμβουλεύει τον ιδιοκτήτη του οχήματος αναλόγως και ακολουθεί τις εκάστοτε σχετικές οδηγίες του Κατασκευαστή του οχήματος.

b. Άλλα οχήματα για τα οποία ΔΕΝ υπάρχει Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου

Η παράγραφος αυτή αφορά κυρίως τα οχήματα που εγγράφονται στην Κύπρο ως μεταχειρισμένα και προέρχονται από τρίτες χώρες, τα οποία είναι της αντίστοιχης μάρκας που ο ΔτΚ αντιπροσωπεύει ή διανέμει.

Για τα οχήματα αυτά και εφόσον ο ΔτΚ δεν εμπίπτει στο δίκτυο διανομής των συγκεκριμένων οχημάτων, ο ΔτΚ δεν θεωρείται ότι φέρει ευθύνη, επειδή η πληροφόρηση για ανακλήσεις δεν απευθύνεται από τον κατασκευαστή στον ΔτΚ στην Κύπρο και, επιπρόσθετα, ούτε και παρέχεται στον ΔτΚ στην Κύπρο η

τεχνική καθοδήγηση και υποστήριξη του κατασκευαστή για τους σκοπούς λήψης των κατάλληλων τεχνικών μέτρων που αφορούν ενδεχόμενη ανάκληση. Ως εκ τούτου, στο βαθμό που τα προαναφερθέντα ισχύουν, δεν αναμένεται να προβαίνει σε ενέργειες αντίστοιχες με τις περιπτώσεις οχημάτων που ενεγράφησαν μέσω του δικτύου που ελέγχει ή που αναφέρονται στην παράγραφο (α) αμέσως πιο πάνω.

Όσον δε αφορά στην Εγκύκλιο του 2011, η οποία απευθύνεται στην Ομοσπονδία Εργοδοτών και Βιομηχάνων (ΟΕΒ) και σε έντεκα (11) ΔΤΚ, έχει ως ακολούθως:-

«Κύριοι,

Θέμα: Μετακλήσεις οχημάτων (Recall of vehicles)

Αναφέρομαι στο πιο πάνω θέμα και σας πληροφορώ τα ακόλουθα:

1. Σύμφωνα με το άρθρο 32 της Οδηγίας 2007/46/EK της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Κυπριακή Αρμόδια Αρχή Έγκρισης Τύπου, δηλαδή το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, είναι υπεύθυνο για την επιτήρηση των μετακλήσεων οχημάτων που βρίσκονται στην Κυπριακή Δημοκρατία.
2. Με βάση την κείμενη νομοθεσία, υποχρεούστε να κοινοποιείται στο Τμήμα μου όλες τις λεπτομέρειες που αφορούν τις μετακλήσεις οχημάτων των μοντέλων για τα οποία ενεργείτε ως αντιπρόσωπος, δηλαδή το λόγο μετάκλησης, τα διορθωτικά μέτρα που θα λάβετε, τους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων που επηρεάζονται και ποια από αυτά τα οχήματα ενεγράφησαν ως καινούρια στην Κύπρο. Για τους

σκοπούς μετάκλησης οχημάτων θα πρέπει να ακολουθείται η διαδικασία που περιγράφεται στο συνημμένο Παράρτημα. Η κοινοποίηση θα πρέπει να αποστέλλεται στο Τμήμα μου ηλεκτρονικά στη διεύθυνση:

3. Επίσης, θα πρέπει να μας κοινοποιήσετε ένα ηλεκτρονικό ταχυδρομείο για να σας αποστέλλουμε περιπτώσεις οχημάτων που σας αφορούν σε σχέση με την κάθε μετάκληση, για τα οποία ενδεχομένως να μην έχετε στοιχεία λόγω του ότι μεταφέρθηκαν ή εισάχθηκαν στην Κυπριακή Δημοκρατία ως μεταχειρισμένα. Στο ίδιο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο θα σας αποστέλλονται και περιπτώσεις που μας κοινοποιούνται από την Υπηρεσία Ανταγωνισμού και Προστασίας Καταναλωτών, η οποία είναι η αρμόδια αρχή για το συντονισμό του Ευρωπαϊκού δικτύου RAPEX (δίκτυο ταχείας ανταλλαγής πληροφοριών για επικίνδυνα προϊόντα). Σε περίπτωση που τα οχήματα αυτά βρίσκονται στην Κυπριακή Δημοκρατία θα πρέπει να μας ενημερώνετε για τις ενέργειες σας ως προς την απόλεια του κινδύνου που εντοπίζεται.

Με τιμή

(Σωτήρης Κολέττας)

Διευθυντής

Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Κοιν.: - Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μηχανοκίνητων Οχημάτων

(Με την παράκληση να κοινοποιήσετε την παρούσα επιστολή σε όποιο μέλος σας δεν βρίσκεται στον πίνακα αποδεκτών)

Παράρτημα

Διαδικασία που ακολουθείται για τις μετακλήσεις οχημάτων (Recall of vehicles)

- *Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ως Κυπριακή Αρμόδια Αρχή Έγκρισης Τύπου είναι υπεύθυνο για την επιτήρηση των μετακλήσεων οχημάτων που βρίσκονται στην Κυπριακή δημοκρατία.*
- *Ο κατασκευαστής ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος αρχίζει την μετάκληση, από την ημερομηνία της έκδοσης της ανακοίνωσης μετάκλησης και την ολοκληρώνει εντός προγραμματισμένης χρονικής περιόδου. Εάν για οποιοδήποτε λόγο αποτύχει να ολοκληρώσει την μετάκληση εντός της προγραμματισμένης χρονικής περιόδου, ενημερώνει το Τμήμα Οδικών Μεταφορών για την αναβολή της προθεσμίας της ανάκλησης.*
- *Από την ημερομηνία έκδοσης της ανακοίνωσης μετάκλησης, ο κατασκευαστής ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος, υποβάλλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο ανάκλησης, μια φορά κάθε 3 μήνες, δηλώνοντας το συνολικό αριθμό οχημάτων που έχουν επιδιορθωθεί και το ποσοστό των οχημάτων που έχουν επιδιορθωθεί σε σχέση με το συνολικό αριθμό των οχημάτων που έχουν μετακληθεί. Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών μπορεί, βάσει του αποτελέσματος, να καθορίσει εάν ο κατασκευαστής ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος πρέπει να λάβει επιπρόσθετα μέτρα για να επισπεύσει τη διαδικασία.*
- *Για κάθε επιδιορθωμένο όχημα, ο κατασκευαστής ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος διατηρεί αρχείο στο οποίο αναγράφονται οι λεπτομέρειες της ανάκλησης και η συμπλήρωση των διορθωτικών μέτρων. Αντίγραφο του αρχείου αυτού παραχωρείται στον ιδιοκτήτη του οχήματος.*
- *Ο κατασκευαστής ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος, υποβάλλει συνοπτική έκθεση στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών εντός ενός μηνός*

από την ολοκλήρωση της προγραμματισμένης μετάκλησης και ενημερώνει για το αποτέλεσμα.

- *Σε περίπτωση που το Τμήμα Οδικών Μεταφορών θεωρεί ότι η μετάκληση που διευθύνεται από τον κατασκευαστή ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο δεν επιτυγχάνει το αναμενόμενο αποτέλεσμα, μπορεί να απαιτήσει από τον κατασκευαστή ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο να λάβει επιπρόσθετα μέτρα.*
- *Όταν το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ενημερωθεί για τους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων που θα μετακληθούν, αναζητεί στη βάση δεδομένων του αν εγγράφηκαν ως μεταχειρισμένα στην Κυπριακή Δημοκρατία. Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων αυτών θα ενημερώνονται άμεσα από τον αντιπρόσωπο, με τη βοήθεια του Τμήματος Οδικών Μεταφορών αν ο αντιπρόσωπος δεν διαθέτει στοιχεία επικοινωνίας μαζί τους.»*

Όπως εύκολα συνάγεται από τη σύγκριση του κειμένου των δύο Εγκυκλίων, η μεν Εγκύκλιος του 2011 δεν εξαιρούσε τους ΔΤΚ από τις διαδικασίες ανακλήσεων μεταχειρισμένων οχημάτων από τρίτες χώρες (στο εξής τα γκρίζα οχήματα), η δε Εγκύκλιος του 2017 τους εξαιρούσε, χωρίς να καθορίζεται οποιαδήποτε εναλλακτική διαδικασία για τα εν λόγω οχήματα. Με απλά λόγια, καμιά πρόβλεψη δεν έγινε για τις εκατοντάδες χιλιάδες γκρίζων οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους της Κύπρου σε περίπτωση που αυτά συνιστούσαν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

Παρά τα πιο πάνω, ο κ. Κοτζιάπασιης καταλήγει ότι «... δεν μπορεί να προκύψει οποιαδήποτε εύλογη υπόνοια για διάπραξη πειθαρχικού παραπτώματος σε σχέση με το περιεχόμενο της εν λόγω

εγκυκλίου». Οι λόγοι της κατάληξης αυτής διατυπώνονται στη παρ. Γ της Έκθεσης, υπό τον τίτλο «Διαπιστώσεις/σχόλια/Απόψεις» και κυρίως στις υποπαραγράφους 8-23, τις οποίες μεταφέρουμε αυτούσιες στη παρούσα:-

- «8. Από τα στοιχεία που έχω εντοπίσει, διαπιστώνεται ότι η ετοιμασία της εγκυκλίου άρχισε το φθινόπωρο του 2016 και οριστικοποιήθηκε στις 21.3.2017 όπου στάλθηκε στο ΣΕΜΟ για την εφαρμογή από τα μέλη του. Το αρχικό προσχέδιο της εγκυκλίου περιλάμβανε και την παράγραφο 6.b. της τελικής εγκυκλίου που εξαιρεί τα γκρίζα οχήματα από τις αρμοδιότητες των ΔτΚ, σχεδόν ίδια με την τελική. Διαφοροποιήθηκε η λεκτική διατύπωση της παραγράφου αυτής, όμως το νόημα είναι το ίδιο, δηλαδή η εξαίρεση των γκρίζων οχημάτων από τις αρμοδιότητες των ΔτΚ. Το γεγονός αυτό ενδεχόμενα να καταδεικνύει ότι η παράγραφος 6.b. της τελικής εγκυκλίου δεν ήταν προϊόν πιέσεων ή/και παρεμβάσεων από τρίτους κατά τη διαμόρφωση της εγκυκλίου.
9. Η εγκύκλιος αφορά γενικά τις ανακλήσεις οχημάτων για διάφορους λόγους και όχι ειδικά για τις ανακλήσεις εξαιτίας των αερόσακων Takata. Εξάλλου από τα στοιχεία φαίνεται ότι η ετοιμασία της εγκυκλίου άρχισε πριν εμφανιστεί, σε έντονο τουλάχιστον βαθμό, το θέμα των αερόσακων Takata. Και όπως σημειώθηκε πιο πάνω το θέμα των ανακλήσεων οχημάτων ήταν στην ατζέντα των συζητήσεων

μεταξύ TOM και ΣΕΜΟ αρκετά πριν την έναρξη ετοιμασίας της εγκυκλίου.

10. Η εξαίρεση των γκρίζων οχημάτων από τις ευθύνες και αρμοδιότητες των ΔτΚ ήταν πάγια θέση του ΣΕΜΟ. Για υποστήριξη της θέσης τους αυτής έθεταν το επιχείρημα ότι δεν γνώριζαν οτιδήποτε για τα οχήματα αυτά. Ότι δεν είχαν οποιαδήποτε πληροφόρηση για αυτά και ούτε μπορούσαν να αποκτήσουν τέτοια πληροφόρηση.
11. Στην καλυπτική επιστολή που στάλθηκε το αρχικό προσχέδιο της εγκυκλίου στον ΣΕΜΟ, αναφέρεται ότι με τη νέα προτεινόμενη διαδικασία απλοποιείται και τυποποιείται η διαδικασία των ανακλήσεων που ίσχυε από τις 31/01/2011 και διευκρινίζονται ορισμένα θέματα που προέκυψαν κατά την εφαρμογή της ισχύουσας διαδικασίας. Δηλαδή η πρόθεση για ετοιμασία νέας εγκυκλίου, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, φαίνεται να ήταν η κάλυψη των κενών και ασαφειών της προηγούμενης εγκυκλίου και η επίλυση των προβλημάτων που προκλήθηκαν κατά την εφαρμογή της.
12. Οι ΔτΚ δεν ήταν ποτέ συνεργάσιμοι για συζήτηση και εξεύρεση λύσης χειρισμού των γκρίζων οχημάτων, ιδιαίτερα για θέματα ανακλήσεων τους. Ήταν πάγια θέση τους ότι δεν είχαν οποιαδήποτε ενημέρωση ή πληροφόρηση από τους κατασκευαστές ή από αλλού για τα οχήματα αυτά και ούτε μπορούσαν να εξασφαλίσουν τέτοια πληροφόρηση. Έθεταν επίσης θέμα ότι οι ΔτΚ στην Κύπρο ήταν υπόλογοι στους Αντιπροσώπους στην Ευρώπη και όχι στους κατασκευαστές στην Ιαπωνία ή άλλη Τρίτη χώρα. Συνεπώς η ευθύνη τους περιορίζεται για

τα οχήματα που έχουν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου και κατασκευάστηκαν για Ευρωπαϊκές χώρες.

13. Διαπιστώνεται ότι υπήρχε και απ' ότι φαίνεται εξακολουθεί να υπάρχει σοβαρή αντιπαράθεση μεταξύ ΔτΚ και Εισαγωγέων γκρίζων οχημάτων στην Κύπρο. Προφανώς τα αίτια αυτής της αντιπαράθεσης είναι κυρίως οικονομικά και ο διαμερισμός της πίττας σ' ότι αφορά την εισαγωγή και εμπορία οχημάτων στην Κύπρο.
14. Η πάγια θέση των ΔτΚ ότι για τα γκρίζα οχήματα δεν έχουν τη δυνατότητα να έχουν την πληροφόρηση και δεν μπορούν να χειριστούν τις ανακλήσεις τέτοιων οχημάτων, αλλά και ούτε έχουν την ευθύνη και αρμοδιότητα για τα οχήματα αυτά, αφού αυτοί είναι υπόλογοι μόνο στον Αντιπρόσωπο Ευρώπης, φαίνεται να είχε γίνει αποδεκτή από το ΤΟΜ, γι' αυτό και από το πρώτο προσχέδιο της εγκυκλίου περιλήφθηκε αναφορά για εξαίρεσή τους από την ευθύνη των ΔτΚ.
15. Η παράγραφος 6.b. της εγκυκλίου αναφέρει τους λόγους που εξαιρέθηκαν τα γκρίζα οχήματα από την ευθύνη των ΔτΚ. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι **«Για τα οχήματα αυτά και εφ' όσον ο ΔτΚ δεν εμπίπτει στο δίκτυο διανομής των συγκεκριμένων οχημάτων, ο ΔτΚ δεν θεωρείται ότι φέρει ευθύνη, επειδή η πληροφόρηση για ανακλήσεις δεν απευθύνεται από τον Κατασκευαστή στον ΔτΚ στην Κύπρο και επιπρόσθετα ούτε παρέχεται στον ΔτΚ στην Κύπρο η τεχνική καθοδήγηση και υποστήριξη του Κατασκευαστή για τους σκοπούς λήψης των**

κατάλληλων τεχνικών μέτρων που αφορούν ενδεχόμενη ανάκληση».

Επιπλέον στη διατύπωση της παραγράφου 6.b. προϋποθέτει ότι στον βαθμό που ισχύουν τα πιο πάνω, δεν αναμένεται ο ΔτΚ να προβαίνει σε ενέργειες ανάλογες με της παραγράφου 6.a. (περιπτώσεις μεταχειρισμένων οχημάτων που διαθέτουν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου, δηλαδή προέρχονται από Ευρωπαϊκή αγορά). Συγκεκριμένα αναφέρει ότι **«Ως εκ τούτου, στο βαθμό που τα προαναφερθέντα ισχύουν, δεν αναμένεται να προβαίνει σε ενέργειες αντίστοιχες με τις περιπτώσεις οχημάτων που ενεγράφησαν μέσω του δικτύου που ελέγχει ή που αναφέρονται στην παράγραφο (α) αμέσως πιο πάνω».** Δηλαδή αυτή η διατύπωση δύναται να ερμηνευτεί ότι η εξαίρεση της ευθύνης των ΔτΚ για τα γκρίζα οχήματα ισχύει νοουμένου ότι ισχύουν οι λόγοι για τους οποίους έγινε η εξαίρεση όπως διατυπώθηκαν στην παράγραφο 6.b. και ενδεχομένως αν στην πορεία υπήρχε διαπίστωση ότι αυτοί οι λόγοι δεν ίσχυαν, ενδεχομένως να ετίθετο θέμα για την εξαίρεση αυτή.

16. Η εγκύκλιος του ΤΟΜ απευθυνόταν στο ΣΕΜΟ και τα μέλη του, δηλαδή τους ΔτΚ. Εφ' όσον απ' ό,τι φαίνεται έγινε δεκτό από το ΤΟΜ, η πάγια θέση των ΔτΚ, ότι δεν έχουν οποιαδήποτε πληροφόρηση για τα γκρίζα οχήματα και συνεπώς δεν έχουν ευθύνη για αυτά, συμπεριλήφθηκε στην εγκύκλιο αναφορά για εξαίρεση από τους ΔτΚ η ευθύνη για χειρισμό των γκρίζων οχημάτων. Συνεπώς δεν θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στην εγκύκλιο αυτή οποιαδήποτε

αναφορά για χειρισμό των γκρίζων οχημάτων από άλλους, εφ' όσον η εγκύκλιος απευθυνόταν στους ΔτΚ. Ενδεχομένως να έπρεπε να γίνει άλλη εγκύκλιος που να έθετε το πλαίσιο χειρισμού των γκρίζων οχημάτων.

17. Στην εγκύκλιο και συγκεκριμένα στην παράγραφο 6.α υπό τον τίτλο «Οχήματα με Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου που περιλαμβάνονται στους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων για τα οποία γίνεται συγκεκριμένη ανάκληση», αναφέρεται ότι για τα μεταχειρισμένα οχήματα που προέρχονται από Ευρώπη, ο ΔτΚ ενεργεί σαν τα οχήματα αυτά να ενεγράφησαν μέσω του δικτύου που ελέγχει. Δηλαδή θα πρέπει να προβαίνει σε όλες τις ενέργειες που καθορίζει η εγκύκλιος στις προηγούμενες παραγράφους και αφορά τα καινούργια οχήματα που εισάγουν οι ΔτΚ. Αυτό ενδεχομένως να καταδεικνύει ότι το ΤΟΜ είχε προθέσεις να δώσει λύσεις για τα μεταχειρισμένα οχήματα. Δηλαδή δεν φαίνεται να υπήρχε έκδηλη πρόθεση εξαρχής για να εξαιρεθούν οι ΔτΚ από την ευθύνη διαχείρισης των ανακλήσεων ή άλλων θεμάτων από τα μεταχειρισμένα οχήματα που εισάχθηκαν και εισάγονται στην Κύπρο.
18. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2018/858/ΕΕ που αποτελεί πρωτογενές υποχρεωτικό Δίκαιο για όλα τα κράτη μέλη και εφαρμόστηκε στην Κύπρο το 2018, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 17 και στο άρθρο 20 παραπέμπει ότι υπεύθυνος είναι αυτός που εισάγει και διαθέτει στην αγορά κάποιο όχημα. Το γεγονός αυτό ενδεχομένως να δικαιώνει τις θέσεις και απόψεις των ΔτΚ για τα γκρίζα οχήματα.

19. Το θέμα της διαχείρισης των ανακλήσεων οχημάτων και ιδιαίτερα το πρόβλημα ανακλήσεων οχημάτων λόγω των αερόσακων Takata, αποδείχθηκε ότι είναι ένα ιδιαίτερα δύσκολο ζήτημα με ιδιαιτερότητες. Το θέμα Takata με τους ιδιαίτερα σημαντικούς αριθμούς ανακλήσεων κάνει ακόμη πιο δύσκολο προς επίλυση το θέμα αυτό. Το γεγονός ότι το θέμα αυτό δεν αντιμετωπίστηκε σε ικανοποιητικό επίπεδο μετά από τόσο χρονικό διάστημα δηλώνει πόσο δύσκολη είναι η αντιμετώπισή του.
20. Ο χειρισμός των ανακλήσεων των γκρίζων οχημάτων αποδείχθηκε ιδιαίτερα δύσκολος και πολύπλοκος. Οι εισαγωγείς τέτοιων οχημάτων είναι πολλοί, άγνωστης ή/και αμφίβολης οικονομικής δυνατότητας και διαφοροποιούνται με την πάροδο του χρόνου. Ενδεικτικό είναι ότι ακόμη και πολίτες έχουν τη δυνατότητα να εισάξουν γκρίζο όχημα, ενδεχομένως για δική τους χρήση. Το θέμα των γκρίζων οχημάτων δεν αντιμετωπίστηκε στην εγκύκλιο του 2017, ούτε θα μπορούσε άλλωστε όπως σημειώθηκε πιο πάνω, αλλά ούτε και στη συνέχεια έτυχε κάποιου χειρισμού για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα. Ενδεχομένως η πολυπλοκότητα του θέματος με τους πολλούς εμπλεκόμενους να δυσχέραινε την όποια προσπάθεια αντιμετώπισης του θέματος.
21. Ακόμη και μέχρι πρόσφατα, δηλαδή 7 χρόνια μετά την εφαρμογή της εγκυκλίου, δεν βρέθηκε λύση που να αντιμετωπίζει ικανοποιητικά το πρόβλημα που προέκυψε με τους αερόσακους Takata. Τουναντίον το πρόβλημα οξύνθηκε εξαιτίας του ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού

οχημάτων που πρέπει να ανακληθούν, σύμφωνα με πληροφόρηση προερχόμενη από τους κατασκευαστές. Έτσι απαιτήθηκε Νομοθετική ρύθμιση, που βασίστηκε στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό, για να παρασχεθούν εργαλεία που να βοηθήσουν στην εξεύρεση τρόπου αντιμετώπισης του προβλήματος.

22. Σύμφωνα με πληροφόρηση που έλαβε το ΤΟΜ από κάποιες χώρες σχετικά με τον τρόπο χειρισμού των ανακλήσεων οχημάτων, φαίνεται ότι δεν έχουν λάβει οποιαδήποτε ιδιαίτερα μέτρα. Τουναντίον η διαδικασία που έχουν υιοθετήσει φαίνεται πιο απλοποιημένη σε σχέση με την διαδικασία που καθορίστηκε με την εγκύκλιο του ΤΟΜ στις 21/03/2017.
23. Το γεγονός ότι σήμερα απαιτήθηκε να γίνει Νομοθετική ρύθμιση για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή μέτρων προς αντιμετώπιση του προβλήματος με τα γκρίζα οχήματα, ενδεχομένως να απαντά και στο ουσιαστικό ερώτημα που εύλογα δημιουργείται σε κάποιον μετά την ανάγνωση της εγκυκλίου του 2017, δηλαδή το γιατί δεν τέθηκε σε εφαρμογή κάποια άλλη διαδικασία μετά την εγκύκλιο του 2017 που να αντιμετωπίζει το θέμα με τα γκρίζα οχήματα και γιατί αυτό δεν έγινε κατορθωτό μετά από την παρέλευση τόσο μεγάλης χρονικής περιόδου».

Σημ:- Ο φάκελος με την έκθεση Κοτζιάπαση και τα συνοδευτικά της έγγραφα βρίσκεται στον φάκελο που τιτλοφορήσαμε «Φάκελος Εγγράφων Δηλώσεων και Τεκμηρίων».

Με όλο το σέβας προς τη σοβαρή δουλειά που έφερε σε πέρας ο κ. Κοτζιάπασης και παρά το γεγονός ότι βάσει του συνόλου του μαρτυρικού υλικού που τέθηκε ενώπιον της Επιτροπής, (α) οι συνθήκες, υπό τις οποίες εκδόθηκε η Εγκύκλιος του 2017, είναι ως περιγράφονται στην Έκθεσή του και (β) οι διαπιστώσεις του βρίσκουν σύμφωνη την Επιτροπή, εν τούτοις, διατηρούμε ισχυρές επιφυλάξεις κατά πόσον ο Διευθυντής του TOM –ως η Αρμοδία Αρχή (από το 2009) για εφαρμογή των διατάξεων του περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου του 2005 (Ν. 61(I)/2005, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα)– είχε αρμοδιότητα να εξαιρέσει τους ΔΤΚ από τις διαδικασίες ανακλήσεων των γκρίζων οχημάτων, της ίδιας μάρκας με αυτά που διέθεταν στην κυπριακή αγορά, και μάλιστα χωρίς καθορισμό, παράλληλα, οποιασδήποτε εναλλακτικής διαδικασίας σε σχέση με τα γκρίζα οχήματα, τα οποία κατά εκατοντάδες χιλιάδες κυκλοφορούσαν και κυκλοφορούν στους δρόμους της Κύπρου. Παραθέτουμε, συναφώς, αυτούσιο το άρθρο 8(I) του πιο πάνω Νόμου, το οποίο έχει ως πλαγιότιτλο «Αρμοδιότητες και εξουσίες της Αρμοδίας Αρχής»

«8. - (1) Η αρμοδία αρχή –

- (α) είναι υπεύθυνη για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου,*
- (β) χορηγεί και ανακαλεί πιστοποιητικά έγκρισης τύπου,*
- (γ) αναλαμβάνει την επικοινωνία με τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές άλλων κρατών χωρών και τρίτων χωρών.*

(2) *Η αρμόδια αρχή έχει εξουσία»* – (Ακολουθούν οι εξουσίες της για την εφαρμογή των πιο πάνω αρμοδιοτήτων της).

Στη βάση των προσδιοριζόμενων από τον Νόμο αρμοδιοτήτων, θεωρούμε πως ο Διευθυντής του TOM δεν είχε αρμοδιότητα και/ή εξουσία να εξαιρέσει τους ΔΤΚ από τις διαδικασίες ανακλήσεων γκρίζων οχημάτων. Τέτοια εξουσία, κατά την άποψή μας, μόνο ο Νομοθέτης είχε, και το γεγονός ότι η θέση των ΔΤΚ –ότι δηλαδή δεν έχουν ευθύνη για τα οχήματα αυτά– φαίνεται να ικανοποιείται από τα άρθρα 17 και 20 του Κανονισμού (ΕΕ)2018/858, δεν προσέδιδε τέτοια αρμοδιότητα στον Διευθυντή του TOM. Αντίθετα, το γεγονός και μόνο ότι το θέμα της ευθύνης απασχόλησε ύπατα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταδεικνύει και την τεράστια σημασία και σοβαρότητά του, που μόνο μέσω Νόμου θα μπορούσε να ρυθμιστεί.

Κατ' ακολουθία των πιο πάνω, διαμορφώσαμε την άποψη ότι, ενδεχομένως, εγείρονται πειθαρχικά και/ή ποινικά ζητήματα (άρθρο 105 του Ποινικού Κώδικα (ΠΚ), Κατάχρηση εξουσίας από δημόσιο λειτουργό) και εναπόκειται στον Γενικό Εισαγγελέα να αποφασίσει ανάλογα, συνεκτιμώντας βεβαίως και τον χρόνο που έχει παρέλθει.

Υπάρχουν όμως ακόμα δύο παράμετροι στο όλο θέμα. Η πρώτη αφορά το γεγονός ότι η Εγκύκλιος του 2017 κοινοποιήθηκε στον Γενικό Διευθυντή του ΥΜΕΕ και, όπως προκύπτει από το σύνολο του μαρτυρικού υλικού, ο Γενικός Διευθυντής (α) καμία

σημασία δεν έδωσε στο περιεχόμενο της, με αποτέλεσμα να μην εξεταστούν οι συνέπειες από την εξαίρεση των ΔΤΚ της ευθύνης για τα γκρίζα οχήματα και (β) σε καμία ενημέρωση –όπως φαίνεται– δεν προέβη στον Υπουργό για το εν λόγω θέμα. Πρόκειται, κατά την άποψή μας, για σοβαρές παραλήψεις, τις οποίες και θα εξετάσουμε στο κεφάλαιο που πραγματεύεται τα της ΕΥΘΥΝΗΣ.

Η δεύτερη, αφορά επιστολές δύο πολιτών –η μία το 2015 και η δεύτερη το 2016– προς τον Διευθυντή του ΤΟΜ, με τις οποίες φέρουν σε γνώση του την παγκόσμια εκστρατεία για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, επιστολές στις οποίες αναφέρθηκε και ο νυν Διευθυντής του ΤΟΜ, Γ. Λουκά και στις οποίες θα αναφερθούμε κατά την παράθεση της μαρτυρίας του.

Είναι, τέλος, προφανές ότι με τα όσα εκτίθενται πιο πάνω έχει εκπληρωθεί ο Όρος Εντολής που αφορά *«... τη διακρίβωση του ενωσιακού και εθνικού δικαίου, σε σχέση με τη διάθεση στη κυπριακή αγορά οχημάτων από την ΕΕ και την εισαγωγή οχημάτων από τρίτες χώρες ...»*.

Ακολουθεί η παράθεση των θέσεων των ΣΕΜΗΟ-ΠΑΣΕΑ και ΜΕΛΩΝ τους.

Κεφ. V

ΘΕΣΕΙΣ ΣΕΜΗΟ/ΠΑΣΕΑ ΚΑΙ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥΣ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΜ (ΝΥΝ ΚΑΙ ΠΡΩΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΩΝ)

A. Θέσεις του Συνδέσμου Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων και Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΕΜΗΟ)

Πρώτος μάρτυρας εκ μέρους του ΣΕΜΗΟ, κατέθεσε ο Πρόεδρος του Συνδέσμου, ο Σ. Τρικωμίτης (Μ2), ο οποίος κατέθεσε ταυτόχρονα και ως εκπρόσωπος της εταιρείας Α.Ι. ΤΡΙΚΟΜΙΤΙΣ LTD, η οποία διανέμει στην Κύπρο τα (καινούργια) οχήματα SUZUKI, Sangyong, KMG, Hino και DAF.

Ο κ. Τρικωμίτης επέλεξε να παραθέσει γραπτώς τις θέσεις του ΣΕΜΗΟ (Έγγραφο Α) σ' ό,τι αφορά το αντικείμενο της έρευνας, ενώ παράλληλα έδωσε διευκρινίσεις σε ερωτήσεις που του υπέβαλε η Επιτροπή. Φρόντισε δε, προς νομική υποστήριξη των θέσεων του ΣΕΜΗΟ, να συνοδεύσει τη Δήλωσή του και με γνωμοδοτήσεις των νομικών συμβούλων του Συνδέσμου του (Τεκμήρια Β και Γ). Συγκεκριμένα:- Οι θέσεις του ΣΕΜΗΟ περιστρέφονται γύρω από πέντε (5) άξονες –Διάθεση Οχημάτων στην Κυπριακή Αγορά, Διαδικασίες που ακολουθούνται για τις Ανακλήσεις οχημάτων, Εγκύκλιος ΤΟΜ 21^{ης} Μαρτίου 2017,

Εποπτεία της Διάθεσης Οχημάτων στην Κυπριακή Αγορά και Συστάσεις– και, συνοψίζονται ως ακολούθως:-

1. Διάθεση Οχημάτων στην Κυπριακή Αγορά

Μέχρι τη θέσπιση του Κανονισμού 2018/858, ίσχυε η Οδηγία 2007/46/EK, η οποία στόχευε στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας των νέων οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων κ.λπ. που διατίθενται στην (ευρωπαϊκή) αγορά.

Η Οδηγία 2007/46/EK αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 2018/858, ο οποίος προβλέπει ότι ένα καινούργιο όχημα, πριν κυκλοφορήσει στις χώρες-μέλη της ΕΕ, θα πρέπει να εξασφαλίσει **Έγκριση Τύπου Πλήρους Οχήματος (WVTA)**. Όταν δε ένα όχημα έχει εξασφαλίσει την εν λόγω έγκριση, το όχημα αναγνωρίζεται ως συμμορφούμενο με τα υψηλά πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας που θέτει η ΕΕ και η εν λόγω έγκριση, άνευ ετέρου, αναγνωρίζεται από όλα τα κράτη-μέλη.

Τα μέλη του ΣΕΜΗΟ – επίσημοι εισαγωγείς καινούργιων οχημάτων– διασφαλίζουν ότι τα οχήματα που τοποθετούν στην αγορά είναι οχήματα με έγκριση EC-WVTA, και οι κατασκευαστές που είναι συμβεβλημένοι με τα μέλη του Συνδέσμου δεν διαθέτουν οχήματα στην (ευρωπαϊκή) αγορά που δεν έχουν έγκριση EC-WVTA.

Επιπρόσθετα με την έγκριση EC-WVTA, τα κράτη-μέλη –όπως και οι κυπριακές αρχές– έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν έγκριση τύπου για γκρίζες εισαγωγές. Δηλαδή για οχήματα που εισάγονται μεταχειρισμένα από τρίτες χώρες. Πρόκειται για το λεγόμενο σύστημα **«μεμονωμένης έγκρισης οχήματος»**, ορολογία η οποία από κανονιστικής άποψης δεν είναι σωστή. Η σωστή κανονιστική ορολογία είναι **«εθνική επί μέρους έγκριση οχήματος» (National Individual Vehicle Approval – NIVA)**, η οποία αποτελεί εξαίρεση της έγκρισης EC-WVTA.

Για την έγκριση NIVA, η εθνική αρχή πρέπει να ακολουθεί τα κανονιστικά κείμενα του Παραρτήματος II του Κανονισμού 2018/858, και οποιαδήποτε εφαρμογή **«σχετικών εναλλακτικών διατάξεων»** πρέπει να ακολουθείται. Σκοπός δε του συστήματος NIVA είναι να επιτρέπει την είσοδο προσαρμοσμένων οχημάτων (π.χ. ασθενοφόρων και οχημάτων προσαρμοσμένων για άτομα με αναπηρία) και ατομικών εισαγωγών (π.χ. μετεγκατάσταση πολιτών στην ΕΕ από τρίτε χώρες) και όχι την εισαγωγή οχημάτων μαζικής παραγωγής, όπως συμβαίνει στην Κύπρο. Και αυτό γιατί το κυπριακό σύστημα NIVA όχι μόνο δεν περιλαμβάνει καμιά εναλλακτική απαίτηση και δεν συμμορφώνεται με τον Κανονισμό 2018/858, αλλά και γιατί:

(α) αναφέρεται σε προηγούμενους κανονισμούς –στους περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμούς του 2003

(Κ.Δ.Π. 773/2003), οι οποίοι εκδόθηκαν δυνάμει των Ν.18(Ι)/2000 και 18(Ι)/2002, οι οποίοι καταργήθηκαν από τον Ν.61(Ι)/2005 και (β) η μαζικότητα των εισαγωγών γκρίζων αυτοκινήτων θέτει σε κίνδυνο την υγεία και ασφάλεια των οδηγών και επιβατών, καθότι δεν πληρούν βασικά χαρακτηριστικά ασφαλείας της ΕΕ ενόψει του ότι προορίζονται για τις αγορές τρίτων χωρών. Μεταξύ άλλων, δεν διαθέτουν το σύστημα eCall, το οποίο επικοινωνεί αυτόματα με τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση σοβαρού τροχαίου ατυχήματος, δεν διαθέτουν προειδοποιήσεις ασφαλείας και εγχειρίδια χρήσης στα Ελληνικά ή Αγγλικά, δεν περιλαμβάνουν το Σύστημα Προηγμένης Έκτακτης Κλήσης που εφαρμόζει αυτόματα τα φρένα σε περίπτωση πιθανής σύγκρουσης κ.λπ.

2. Διαδικασίες που ακολουθούνται κατά την Ανάκληση Οχημάτων

Η ανάκληση οχημάτων είναι προέκταση της διαδικασίας έγκρισης τύπου, της συνεχούς εποπτείας της αγοράς αναφορικά με τη συμμόρφωση με τα πρότυπα, στη βάση των οποίων χορηγήθηκε η έγκριση τύπου, καθώς και στη λήψη μέτρων από τις αρχές εποπτείας στην περίπτωση που εντοπιστεί ότι όχημα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια ή διαπιστωθεί ότι δεν υπήρξε συμμόρφωση με τα εφαρμοστέα πρότυπα. Δηλαδή, σε επίπεδο ΕΕ, η ασφάλεια των καταναλωτών εξασφαλίζεται στη βάση του **τρίπτυχου της έγκρισης, της συνεχούς εποπτείας της αγοράς**

και της **λήψης διορθωτικών μέτρων και της ενημέρωσης των καταναλωτών**, συμπεριλαμβανομένης και της ανάκλησης, εάν αυτό είναι αναγκαίο. Συνεπώς, η ανάκληση δεν είναι αυτόνομο μέτρο που είτε με το παλαιό είτε με το νέο νομοθετικό πλαίσιο – αυτό του Κανονισμού 2018/858– εφαρμόζεται αυτόβουλα από τα μέλη του ΣΕΜΗΟ, αλλά προϋποθέτει ότι η Εθνική Εποπτική Αρχή ή η αντίστοιχη αρχή της ΕΕ έχει επιβάλει ή εγκρίνει ή αποδεχθεί μέτρα αντιμετώπισης του σοβαρού κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων και των ανακλήσεων. Ενόψει τούτων, είναι σημαντικό να προσδιορίζονται (α) ο οικονομικός φορέας που εξασφάλισε έγκριση τύπου, ως και το είδος της έγκρισης, EC-WVTA ή NIVA, (β) ο οικονομικός φορέας που εισήγαγε ή διέθεσε για πρώτη φορά στην ΕΕ ή σε κάθε κράτος-μέλος το συγκεκριμένο όχημα, (γ) οι υποχρεώσεις εκάστου οικονομικού φορέα που εισήγαγε ή διέθεσε για πρώτη φορά στην αγορά συγκεκριμένο όχημα και (δ) τα μέτρα που λήφθηκαν και κοινοποιήθηκαν διά μέσου του Safety Gate (πρώην RAPEX) ή, σε περίπτωση εθνικών μέτρων, ο προσδιορισμός των μέτρων, κατόπιν αποτίμησης του κινδύνου από την Εθνική Αρχή. Παρέπεμψε συναφώς στις υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων, όπως αυτές απορρέουν από τα άρθρα 14,17 και 19 του Κανονισμού 2018/858 (βλ. ανωτέρω).

Η διαδικασία ανάκλησης είναι ένα μέτρο που απαιτεί εκτίμηση κινδύνου και συνεργασία αυτών που εμπλέκονται στην αλυσίδα

διάθεσης των οχημάτων για πρώτη φορά στη ΕΕ. Ξεκινά δε από το πρόσωπο που εξασφάλισε την έγκριση τύπου –είτε αυτή είναι EC-WVTA είτε NIVA– και η ταύτιση πάντοτε του «**Κατασκευαστή**» με την αυτοκινητοβιομηχανία που σχεδίασε ή κατασκεύασε το όχημα δεν είναι ορθή (βλ. σχετικό ορισμό του Κανονισμού 2018/858), όπως δεν είναι ορθή και η ταύτιση των μελών του ΣΕΜΗΟ ως δήθεν «αντιπροσώπων του κατασκευαστή», καθότι οι ΔΤΚ καμία σχέση δεν έχουν με τυχόν εμπορικούς αντιπροσώπους.

Τώρα, σ' ό,τι αφορά ανακλήσεις οχημάτων με έγκριση EC-WVTA, τα μέλη του ΣΕΜΗΟ λάμβαναν και λαμβάνουν μέτρα για ενημέρωση των ιδιοκτητών των (υπό ανάκληση) οχημάτων και την δωρεάν διεκπεραίωση των εργασιών που προβλέπονται, εφαρμόζοντας προς τούτο τις πανευρωπαϊκές διαδικασίες και κανονισμούς. Οι ανακλήσεις, τονίζει ο ΣΕΜΗΟ, είναι ένα σύνηθες και συχνό φαινόμενο, αφορούν διάφορα θέματα και χαρακτηρίζονται από διαφορετικές βαθμίδες επικινδυνότητας. Σχετικά είναι τα άρθρα 51, 52 και 53 του Κανονισμού, σύμφωνα με τις πρόνοιες των οποίων οι εθνικές αρχές δύνανται να προβούν και από μόνες τους σε αποτίμηση του κινδύνου και, στη συνέχεια, να προβούν στη λήψη των κατάλληλων διορθωτικών μέτρων. Ωστόσο, χωρίς τη συνεργασία και ανταπόκριση των επηρεαζόμενων ιδιοκτητών, δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν οι ανακλήσεις και επ' αυτού, κατόπιν εισήγησης του ΣΕΜΗΟ, το ΤΟΜ εφαρμόζει από το 2023 το μέτρο απόσυρσης του πιστοποιητικού

καταλληλότητας, μέτρο που τουλάχιστον για τα οχήματα με έγκριση EC-WVTA διασφαλίζει την αναγκαία συμμόρφωση και αποτρέπει την κυκλοφορία οχημάτων που αποτελούν κίνδυνο για την ασφάλεια ή δεν πληρούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού. Όμως, σ' ό,τι αφορά ανακλήσεις οχημάτων χωρίς έγκριση EC-WVTA (γκρίζα οχήματα), τα μέλη του ΣΕΜΗΟ και οι κατασκευαστές, με τους οποίους έχουν συμβατική σχέση, δεν υπέχουν οποιαδήποτε νομική υποχρέωση. Για τα οχήματα αυτά οι υποχρεώσεις/ευθύνες βαραίνουν αποκλειστικά τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα που τα τοποθέτησαν για πρώτη φορά στην αγορά της ΕΕ, και παρέπεμψε ξανά στο τι σημαίνει «κατασκευαστής», σύμφωνα με τον Κανονισμό 2018/858 και στις προβλεπόμενες από τον Κανονισμό υποχρεώσεις, εκάστου των οικονομικών φορέων (βλ. ανωτέρω, Ενωσιακό Δίκαιο).

Τέλος, ο ΣΕΜΗΟ αναφέρθηκε και στον Ν.1(Ι)/2025 και με αναφορά στις γνωματεύσεις των νομικών του συμβούλων υποστήριξε πως *«... είναι ανεπίτρεπτο τροποποιητικός νόμος να περιλαμβάνει πρόνοιες που δεν είναι (αυστηρά) εναρμονισμένες με τον κανονισμό στον οποίο γίνεται επίκληση (2018/858) ή να επιχειρείται η επιλεκτική χρήση προνοιών του κανονισμού για σκοπούς δημιουργίας εσφαλμένων εντυπώσεων στο κοινό ή για άλλους αλλότριους σκοπούς. Αφ' ης στιγμής γίνεται επίκληση των προνοιών του κανονισμού, αυτές πρέπει να υιοθετούνται στο σύνολο τους. Την ίδια στιγμή επισημάνουμε ότι είναι εκτός λογικής να γίνεται αναφορά σε ορισμό που περιλαμβάνεται στον περί*

της Γενικής Ασφάλειας των Προϊόντων Νόμο, ο οποίος βασίζεται σε Ευρωπαϊκό Κανονισμό που έχει πλέον ακυρωθεί και αντικατασταθεί».

3. Εγκύκλιος ΤΟΜ της 21^{ης} Μαρτίου 2017

Είναι θέση του ΣΕΜΗΟ ότι διατηρούσε και διατηρεί επιφυλάξεις σε μέρη της εν λόγω εγκυκλίου, και αυτό προκύπτει και από τις θέσεις που παραθέτει ενώπιον της Επιτροπής, σύμφωνα με τις οποίες, για τα γκρίζα οχήματα, τα μέλη του ΣΕΜΗΟ και οι αυτοκινητοβιομηχανίες ουδεμία ευθύνη έχουν, και αυτό ουσιαστικά επιβεβαιώθηκε και με τα διατάγματα που εκδόθηκαν δυνάμει του τροποποιητικού περί Εγκρίσεως Τύπου Οχημάτων Νόμου, του 2025 (Ν.1(Ι)/2025).

4. Εποπτεία της Διάθεσης Οχημάτων στην Κυπριακή Αγορά

Με αναφορά στο προοίμιο/σκέψεις του Κανονισμού 2018/858, είναι θέση του ΣΕΜΗΟ ότι ο υπό αναφορά Κανονισμός θεσπίστηκε λόγω αδυναμιών και ελλείψεων που παρουσίαζε το προϋπάρχον σύστημα εποπτείας της αγοράς (συμπεριλαμβανομένων των ανακλήσεων) και ότι ο Κανονισμός επιβάλλει την αυστηρή εφαρμογή του και την άμεση κατάργηση του πεπαλαιωμένου περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου. Προς τούτο, υποστηρίζει, δημιουργεί «... ένα σύστημα όπου οι υποχρεώσεις κάθε φορέα είναι αλληλένδετες και άμεσα συνυφασμένες με το ρόλο που έχει ο κάθε οικονομικός φορέας προς εξασφάλιση έγκρισης τύπου ή επί μέρους έγκριση

ως και την διάθεση οχήματος για πρώτη φορά στην ΕΕ. Η επιτυχής εφαρμογή του Κανονισμού εξαρτάται από το αν κάθε φορέας εκπληρώνει τους ρόλους του με ακρίβεια και αξιοπιστία». Παρέπεμψε συναφώς στα άρθρα 6, 7, 15, 16 και 17, τα οποία πραγματεύονται τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών, των αρχών έγκρισης, των αντιπροσώπων των κατασκευαστών και τις υποχρεώσεις των εισαγωγέων και τα οποία –αυτούσια– παρατίθενται πιο πάνω στην ενότητα υπό τον τίτλο **Ενωσιακό Δίκαιο**. Παρέπεμψε επίσης στα άρθρα 45 και 46 του Κανονισμού, τα οποία πραγματεύονται τις εθνικές επί μέρους εγκρίσεις, οι οποίες ισχύουν μόνο στην επικράτεια του κράτους μέλους, που έχει χορηγήσει την επί μέρους έγκριση οχήματος και

5. Κατέθεσε **προτάσεις/συστάσεις** του ΣΕΜΗΟ, προκειμένου – όπως υποστηρίζει– να δοθούν τελικές λύσεις στα θέματα του αντικειμένου της έρευνας, στο επίκεντρο των οποίων είναι η διασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης με τον Κανονισμό 2018/858.

Συγκεκριμένα, ο ΣΕΜΗΟ προτείνει:-

- **Τον περιορισμό χρήσης του καθεστώτος NIVA** σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Τέτοιες είναι η εισαγωγή από εκπατρισμένους των ιδιωτικών τους οχημάτων, η εισαγωγή κλασικών οχημάτων ή οχημάτων προσαρμοσμένων με

- αναπηρίες και την απαγόρευση της μαζικής εισαγωγής οχημάτων μέσω του καθεστώτος NIVA,
- **Τη διασφάλιση συμμόρφωσης με τον Κανονισμό για τις γκρίζες εισαγωγές,** ώστε αυτές να πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας της ΕΕ. Και αυτό, με την αναθεώρηση του καθεστώτος NIVA, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι οποιεσδήποτε εναλλακτικές απαιτήσεις δικαιολογούνται, είναι ισοδύναμες με τα πρότυπα της ΕΕ και ευθυγραμμίζονται με τις κανονιστικές πράξεις του Παραρτήματος II του Κανονισμού,
 - **Την ενίσχυση της Επιτήρησης της Αγορά για τις Γκρίζες Εισαγωγές,** ώστε να διασφαλιστεί η συνεχιζόμενη συμμόρφωση με τα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικών απαιτήσεων της ΕΕ,
 - **Τη σύγκριση με άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ,** ώστε να υιοθετηθούν οι καλύτερες πρακτικές που υιοθέτησαν άλλα κράτη-μέλη, όπως η Γερμανία και η Ολλανδία,
 - **Την προώθηση ενημέρωσης των καταναλωτών** μέσω εκστρατειών δημόσιας ενημέρωσης και παροχής πληροφοριών για το πώς να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση των εισαγόμενων οχημάτων,
 - **Την αυστηρή εφαρμογή του Κανονισμού και με πλήρη σεβασμό,** χωρίς αστερίσκους, στο **προοίμιο/σκέψεις του Κανονισμού.** Αυτό απαιτεί τροποποίηση της εθνικής

νομοθεσίας, προκειμένου να οριστούν σαφώς οι ευθύνες όλων των οικονομικών φορέων, ώστε οι γκρίζοι εισαγωγείς να μην είναι υπεύθυνοι μόνο στα χαρτιά, και

- **Τη συνεργασία με τις αρχές της ΕΕ**, ώστε να διασφαλιστεί η συνεπής εφαρμογή του Κανονισμού σε όλα τα κράτη-μέλη.

Τα πιο πάνω αποδίδουν, κατά την άποψη μας, τις θέσεις και προτάσεις του ΣΕΜΗΟ στο αντικείμενο της Έρευνας, και η Επιτροπή σημειώνει την δηλωθείσα ετοιμότητα του ΣΕΜΗΟ να συνεργαστεί, προκειμένου να ενισχυθούν τα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας των οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους της Κύπρου.

Τώρα, σ' ό,τι αφορά τη μαρτυρία του κ. Τρικωμίτη υπό την ιδιότητα του ως εκπροσώπου της εταιρείας A.I. TRIKOMITIS LTD, είναι αρκετό να σημειώσουμε δύο σημεία. Το πρώτο αφορά στη διαδικασία ανακλήσεων που ακολουθούν οι ΔΤΚ και η εταιρεία του και, το δεύτερο, τότε η εταιρεία του πληροφορήθηκε για πρόβλημα με τους αερόσακους Takata. Σε σχέση με το πρώτο σημείο, ο κ. Τρικωμίτης ανέφερε πως οι ΔΤΚ –όπως και η εταιρεία του– ενημερώνονται αυτόματα από τις κατασκευάστριες εταιρείες για τα οχήματα με έγκριση WVTA, τα οποία θα πρέπει να ανακληθούν. Με τη λήψη της ενημέρωσης, εξήγησε, οι ΔΤΚ αφού πάρουν επικαιροποιημένα στοιχεία των εγγεγραμμένων

ιδιοκτητών των επηρεαζόμενων οχημάτων από το TOM, αποστέλλουν άμεσα τρεις (3) διαδοχικές επιστολές στους ιδιοκτήτες των υπό ανάκληση οχημάτων, με τις οποίες τους καλούν να μεταφέρουν τα οχήματα τους στο γκαράζ για δωρεάν επιδιόρθωση. Παράλληλα, ενημερώνουν το TOM για τα υπό ανάκληση οχήματα, και από την πείρα του και απ' ό,τι γνωρίζει, το TOM ουδέποτε προέβη το ίδιο σε αποτίμηση κινδύνου. Στη περίπτωση δε που κάποιοι ιδιοκτήτες δεν ανταποκρίνονται στις επιστολές που τους στέλνουν οι ΔΤΚ, οι ΔΤΚ ειδοποιούν ανάλογα το TOM για τις δικές του ενέργειες. Σ' ό,τι δε αφορά το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata, η εταιρεία του ενημερώθηκε σχετικά από την κατασκευάστρια εταιρεία των οχημάτων που διαθέτει στην κυπριακή αγορά τον Ιανουάριο του 2014, και με την (αυτόματη) ενημέρωση που είχε, ενήργησε όπως πιο πάνω.

Για τους σκοπούς της έρευνας κατέθεσαν ακόμη οκτώ (8) ΔΤΚ, (M3-M11), οι εταιρείες των οποίων διαθέτουν στην κυπριακή αγορά καινούργια οχήματα με έγκριση EC-WVTA και οι οποίοι υιοθέτησαν πλήρως τη Δήλωση (Έγγραφο Α) που κατέθεσε εκ μέρους του ΣΕΜΗΟ ο κ. Τρικωμίτης. Επιπρόσθετα, έκαστος τούτων ενημέρωσε την Επιτροπή για το πώς η εταιρεία του αντιμετωπίζει τα ζητήματα που άπτονται του αντικειμένου της Έρευνας, με προεξάρχον το ζήτημα των ανακλήσεων για το οποίο, βασικά, όλοι επιβεβαίωσαν ότι

ακολουθούν τη διαδικασία που περιέγραψε ο κ. Τρικωμίτης.
Επιπρόσθετα:-

- Η **Χριστίνα Διογένους (M3)**, εκπρόσωπος της εταιρείας UNICARS LTD, η οποία διαθέτει στη Κύπρο οχήματα Volkswagen και Scoda ως ΔΤΚ του ομίλου Volkswagen και Scoda και ως εξουσιοδοτημένη συνεργάτιδα για τις υπηρεσίες μετά τις πωλήσεις (after sales) των οχημάτων Lamborghini και των φορτηγών MAN, διευκρίνισε ότι όλα τα οχήματα που διαθέτει στην κυπριακή αγορά η εταιρεία της έχουν ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Σε περίπτωση δε ανακλήσεων, οι όμιλοι Volkswagen και Scoda ελέγχουν μέσω ζωντανού συστήματος την πρόοδο κάθε καμπάνιας και ενημερώνουν ανάλογα την εταιρεία της, η οποία διαθέτει προς τούτο και δικό της, εσωτερικό, σύστημα μόνο για τους δικούς της πελάτες «... το οποίο δείχνει πόσα αυτοκίνητα είναι επηρεαζόμενα και πόσα έχουμε καταφέρει να ολοκληρώσουμε και είναι όλα αυτά μέσα σε μια διαδικασία την οποία τρέχουμε και φυσικά ενημερώνουμε το TOM αναλόγως με τις διαδικασίες τις δικές τους». Παρά το γεγονός – διευκρίνισε– όμως, ότι η εταιρεία της διαθέτει στην αγορά οχήματα με ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, εντούτοις επειδή έχει τα δικά της εξουσιοδοτημένα συνεργεία «... όταν έλθει κάποιος πελάτης ο οποίος έχει αυτοκίνητο των μαρκών μας και θέλει να μπει στο συνεργείο μας και να κάνει κάποιους ελέγχους ή κάποια επισκευή ή οτιδήποτε, τον βάζουμε μέσα σαν πελάτη, στέλνουμε τα στοιχεία του

αυτοκινήτου στο εργοστάσιο, εάν το εργοστάσιο θεωρεί ότι αυτό το αυτοκίνητο μπορεί να το αναλάβει, άρα είναι είτε ευρωπαϊκών προδιαγραφών είτε τρίτων αλλά μπορεί να το αναγνωρίσει το αυτοκίνητο, μπαίνει στα συστήματα του και καταχωρείται σαν χρήστης στη χώρα Κύπρος». Διευκρίνισε δε επί τούτου, ότι «οχήματα τρίτων χωρών», της ίδιας μάρκας με αυτά που διαθέτει η εταιρεία της στην κυπριακή αγορά, είναι τα αυτοκίνητα που κατασκευάζει η Volkswagen στα εργοστάσια της στο Μεξικό, Νότιο Αφρική και Κίνα και τα οποία δεν προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά και, συνεπώς, θεωρούνται ότι προέρχονται από τρίτες χώρες.

Σ' ό,τι δε αφορά το πρόβλημα με τους αερόσακους takata, η πρώτη ενημέρωση που είχαν από τη Volkswagen ήταν τον Αύγουστο του 2019 και αφορούσε 59 αυτοκίνητα, και ενημέρωσαν απευθείας τους πελάτες τους να τα μεταφέρουν στο γκαράζ της εταιρείας για αλλαγή του αερόσακου. Πρόσθεσε δε ότι, εκτός από τους αερόσακους Takata, η εταιρεία της προέβη σε ανακλήσεις οχημάτων και για άλλες αιτίες. Οι ανακλήσεις, τόνισε, «... *by definition* είναι για θέμα ασφάλειας, και να σας δείξω, ας πούμε, εμείς έχουμε μια λίστα εδώ που οι ανακλήσεις που τρέχουν των μαρκών μας αυτή τη στιγμή είναι δεκάδες» και πάντοτε όταν η εταιρεία της προβαίνει σε ανακλήσεις, καθ' υπόδειξη του εργοστασίου, ενημερώνεται το TOM.

- Ο **Dickran Ouzounian** (M4), εκπρόσωπος της εταιρείας Dickran Ouzounian & Co Ltd η οποία διαθέτει στην κυπριακή αγορά τα αυτοκίνητα Toyota και Lexus, επέλεξε να προβεί σε γραπτή δήλωση (Έγγραφο Β), στην οποία επισυνάπτονται 13 έγγραφα (Τεκμ. 3(Α)-3(ΙΓ).

Η δήλωση του κ. Ouzounian περιστρέφεται γύρω από τρεις άξονες.

Ο πρώτος, αναφέρεται στα συμβατικά προϊόντα που αγοράζει η εταιρεία του από την Toyota Motor Europe NV/SA (TME) ως εξουσιοδοτημένη Εθνική Εταιρεία Marketing και Πωλήσεων και τα οποία περιλαμβάνουν καινούργια οχήματα με ευρωπαϊκή έγκριση τύπου EC-WVTA, αξεσουάρ Toyota/Lexus και ανταλλακτικά Toyota Lexus. Για συντήρηση δε και επισκευή των οχημάτων αυτών, η εταιρεία του λειτουργεί Παγκύπρια 4 συνεργεία Toyota και συνεργείο Lexus.

Ο δεύτερος αναφέρεται στις εκστρατείες ανάκλησης οι οποίες –τονίζει– αποτελούν καθημερινό μέρος των λειτουργιών και των ευθυνών της εταιρείας, και από το 2004 μέχρι και σήμερα έχει πραγματοποιήσει πέραν των εκατό. Παραθέτει προς τούτο emails και επιστολές που απέστειλε προς το τότε Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού (νυν Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας) ημερ. 17.9.2004, 2.6.2006 και 18.7.2006

(Παραρτήματα 1, 2 και 3 της Δήλωσης), το οποίο μέχρι το 2007 τότε ήταν υπεύθυνο για τις ανακλήσεις, ενώ στη συνέχεια, η ευθύνη των ανακλήσεων πέρασε στο TOM.

Οι επαφές της εταιρείας του με το TOM αφορούσαν κυρίως ανακλήσεις, προς πραγματοποίηση των οποίων ζητούσαν και λάμβαναν από το TOM επικαιροποιημένα στοιχεία πελατών τους (Παράρτημα 4, της Δήλωσης). Σ' ό,τι δε αφορά ανακλήσεις για αντικατάσταση αερόσακων, η πρώτη ανάκληση έγινε τον Απρίλιο του 2013 (Παράρτημα 5) και αφορούσε σε 661.579 οχήματα στην Ευρώπη, από τα οποία 768 στη Κύπρο (Παράρτημα 6). Από το 2013 μέχρι τον Ιανουάριο του 2015 έγιναν 9 τροποποιήσεις της 1^{ης} εκστρατείας, η οποία αφορούσε σε οχήματα Yaris, Corolla, Avensis και Lexus (Παράρτημα 7) και για την εκστρατεία αυτή στάλθηκε επιστολή στο TOM ημερ. 23.10.2015, με την οποία η εταιρεία ζητούσε ενημερωμένα στοιχεία των επηρεαζόμενων πελατών της (Παράρτημα 8). Ακολούθησε η αποστολή συστημένων επιστολών, emails, sms και τηλεφωνημάτων στους πελάτες της εταιρείας, τους οποίους η εταιρεία ενημέρωνε για τους σοβαρούς κινδύνους και την ανάγκη γρήγορης αντικατάστασης των αερόσακων (Παραρτήματα 9-13), και μέχρι τον Αύγουστο του 2018 είχαν αντικατασταθεί οι αερόσακοι 551 οχημάτων από τα 768 (Παραρτήματα 14-19). Σχετικά απέστειλαν στο TOM εσωτερικό email ημερ. 1.8.2018,

με το οποίο του πρότειναν «.. να επικοινωνήσει με τους ιδιοκτήτες μέσω SMS για να τους ενημερώσει για την εκκρεμή ανάκληση, ή να καλέσει τους ιδιοκτήτες για έκτακτο τεχνικό έλεγχο ή να μπλοκάρει τα οχήματα στο επόμενο ΚΤΕΟ» (Παράρτημα 20), πλην όμως το ΤΟΜ, όπως διευκρίνισε σε σχετική ερώτηση, ουδέν έπραξε. Ωστόσο, από το 2023, η παρακολούθηση της προόδου των ανακλήσεων από το ΤΟΜ βελτιώθηκε σημαντικά λόγω των επαφών μεταξύ ΣΕΜΗΟ και ΤΟΜ (Παραρτήματα 21 και 22). Παρόλ' αυτά, από τις 22.000 περίπου αυτοκινήτων που διέθεσε η εταιρεία του στην αγορά και τα οποία επηρεάστηκαν από ανακλήσεις οχημάτων, μέχρι τέλος του 2024 ολοκλήρωσε 18.100 αντικαταστάσεις αερόσακων και απομένουν λιγότερα από 4.600, τα οποία δεν προσήλθαν στα συνεργεία της εταιρείας για επισκευές, παρά τις προσπάθειες της εταιρείας να επικοινωνήσει με τους ιδιοκτήτες τους, και

Ο τρίτος αφορά/επιστολές της εταιρείας προς τη Βουλή των Αντιπροσώπων, προς τον Διευθυντή του ΤΟΜ, προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων κ.λπ., οι οποίες κατατέθηκαν ως τεκμήρια 3(α) μέχρι 3(ιγ). Κατέληξε δε, επισημαίνοντας πως:-

«30. Η κατάσταση στην Κύπρο, όπου εξακολουθεί να κυκλοφορεί ένας πολύ μεγάλος αριθμός οχημάτων με παλιούς και ενδεχομένως ελαττωματικούς αερόσακους, είναι μοναδική στην Ευρώπη. Σε καμία άλλη χώρα δεν υπάρχει παρόμοια κατάσταση που να θέτει σε κίνδυνο

την ασφάλεια των οδηγών και των επιβατών. Η βασική αιτία αυτής της κατάστασης σχετίζεται με τον μεγάλο όγκο εισαγωγών οχημάτων, ιδιαίτερα εκείνων που δεν διαθέτουν έγκριση Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου Πλήρους Οχήματος «EC-WVTA» (‘γκρίζες εισαγωγές’). Οι γγκρίζες εισαγωγές εισάγονται μέσω της λεγόμενης «μεμονωμένης έγκρισης οχήματος», δηλαδή μιας μορφής της εθνικής επιμέρους έγκρισης οχήματος (*national individual vehicle approval – NIVA*) που περιγράφεται στα Άρθρα 45 και 46 του Κανονισμού 2018/858. Οι έμποροι, οι εισαγωγείς και οι αρχές καταστρατηγούν το σύστημα NIVA και αποφεύγουν τις κανονικές διαδικασίες δοκιμών και επαλήθευσης του WVTA που έχουν θεσπιστεί για να διασφαλίζουν ότι πληρούνται τα ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας, εκπομπών ή άλλων προτύπων.

31. Αυτή είναι μια μοναδική κατάσταση που αφορά την Toyota. Η εταιρεία μας λαμβάνει επί του παρόντος έκτακτα και εθελοντικά μέτρα για να αντιμετωπίσει τα γγκρίζα οχήματα εισαγωγής, προκειμένου να συμμορφωθεί με το Υπουργικό Διάταγμα και να βοηθήσει στη διατήρηση της ασφάλειας αυτών των πελατών της Toyota. Το ζήτημα είναι πολύ ευρύτερο από το ζήτημα των αερόσακων Takata, επειδή οι γγκρίζες εισαγωγές δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας, εκπομπών και περιβάλλοντος της ΕΕ».

- Ο Λουκάς Χατζηβασιλείου (M5/7), γενικός διευθυντής του ομίλου Χαρ. Πηλακούτας Λτδ, ο οποίος διαθέτει στην

αγορά οχήματα μάρκας BMW με ευρωπαϊκή έγκριση τύπου EC-WVTA, αναφέρθηκε αρχικά στην ανάκληση οχημάτων μάρκας BMW, σειράς E53RHD, στην οποία προέβη στις 29.10.2008 το εργοστάσιο. Στο πλαίσιο δε αυτής της ανάκλησης, η εταιρεία του ενημέρωσε τηλεφωνικώς τους ιδιοκτήτες των επηρεαζόμενων οχημάτων, και η ανάκληση ολοκληρώθηκε με βάση τις οδηγίες του κατασκευαστή (Έγγραφο Γ). Και συνέχισε:-

Τον Οκτώβριο του 2014, με οδηγίες της κατασκευάστριας εταιρείας, προχώρησαν σε 14 ανακλήσεις οχημάτων λόγω αερόσακου και σχετικά ενημέρωσαν το TOM. Επιπρόσθετα, προέβησαν και σε άλλες ανακλήσεις για άλλες αιτίες. Όπως τον Μάιο του 2018, που η ανάκληση αφορούσε το σύστημα των φρένων, το 2019 λόγω επικινδυνότητας του ανεμιστήρα των εσωτερικών του οχήματος κ.λπ., και για όλες ενημέρωναν το TOM, από το οποίο ζητούσαν επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων.

Ειδικά, σ' ό,τι αφορά την έκρηξη του αερόσακου του οχήματος HEH 737 που επέφερε τον θανάσιμο τραυματισμό του Κυριάκου Όξινου, υπήρξε ανάκληση από τον Δεκέμβριο του 2019 για όλα τα οχήματα της ίδιας σειράς, και για την ανάκληση αυτή ενημερώθηκε το TOM με email για άμεση ακινητοποίηση των εν λόγω οχημάτων, λόγω του ότι ο κίνδυνος για έκρηξη των αερόσακων τους ήταν άμεσος –σε

κόκκινο επίπεδο. Όσον δε αφορά το δυστύχημα του 2017, κατά το οποίο τραυματίστηκε ο Α. Λούγκος, για το αυτοκίνητο του δεν υπήρχε ανάκληση και το εν λόγω πρόσωπο αποζημιώθηκε από την BMW/Γερμανίας, και ενόψει τούτου η αγωγή αποσύρθηκε. Επανερχόμενος δε στο δυστύχημα με θύμα τον Κυριάκο Όξυνο, ισχυρίστηκε πως *«Το συγκεκριμένο αυτοκίνητο είχε λανθασμένα στοιχεία, ήταν γραμμένο στη γιαγιά του παιδιού. Στείλαμε επιστολή, τηλεφωνήσαμε, χωρίς ανταπόκριση. Εμείς το αυτοκίνητο δεν ήλθε στα συνεργεία μας από το 2011 μέχρι το 2023 που ήταν το accident δεν πέρασε από τα συνεργεία μας, αν επαίρναν θα το φτιάχναμε άρα δεν έχω επικαιροποιημένα στοιχεία, πώς θα επικοινωνήσω εγώ με τον ιδιοκτήτη όταν δεν ενδιαφερθεί ο ίδιος; Να στείλω μια επιστολή σε κάποια διεύθυνση που υπάρχει μέσα;»* και κατέληξε:-

Οι ανακλήσεις λόγω αερόσακου επηρέαζαν 14.000 αυτοκίνητα, τα οποία είχαν διατεθεί μέσω της εταιρείας του στην αγορά. Απ' αυτά διεκπεραιώθηκαν 8.000, και οι ιδιοκτήτες των υπολοίπων δεν ανταποκρίθηκαν. Και κατέληξε: *«Στέλλεις ξανά επιστολή, τηλεφωνάς, SMS στο TOM. Τωρά σταματά τους που τα MOT, δεν έρχονται. Έχει κόσμος που δεν νοιάζεται να έλθει να αλλάξει τον αερόσακο του».*

- **Η Στέλλα Νικολαΐδου (M6)** εκπροσώπησε την εταιρεία Galatariotis Motors Ltd, η οποία ανέλαβε το 2020 τη διάθεση

στην αγορά των αυτοκινήτων Honda από την εταιρεία Demstar.

Η πρώτη πληροφορία για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, ανέφερε η κα Νικολαΐδου, λήφθηκε το 2013 και, ακολούθως, το 2014 η Demstar, αφού ζήτησε επικαιροποιημένα στοιχεία των πελατών της από το TOM, άρχισε να στέλνει συστημένες επιστολές στους πελάτες της να μεταφέρουν τα αυτοκίνητά τους στα συνεργεία της εταιρείας για αντικατάσταση του αερόσακου τους. Παράλληλα, το εργοστάσιο έδωσε στην Demstar και άδεια να επισκευάζει και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα Honda, δηλαδή αυτοκίνητα που προέρχονταν από τρίτες χώρες. Έκτοτε, αλλάχθηκε ο αερόσακος 19.000 (περίπου) αυτοκινήτων, καινούργιων και μεταχειρισμένων. Ωστόσο κυκλοφορούν ακόμη 9,000 (περίπου) αυτοκίνητα Honda με ελαττωματικούς αερόσακους καθότι, οι ιδιοκτήτες τους, δεν ανταποκρίθηκαν στις επιστολές που τους έστειλε η Demstar ή επρόκειτο για μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που οι ιδιοκτήτες τους αδιαφόρησαν.

Από το 2020, τα αυτοκίνητα Honda διατίθενται στην αγορά από τη Galatariotis Motors Ltd και τότε, τον Νοέμβριο του 2020, η εταιρεία έστειλε επιστολή στο TOM να «σταματά» τα αυτοκίνητα Honda που είχαν επικίνδυνο αερόσακο μέσω του Μ.Ο.Τ. (Τεκμήριο 4), εισήγηση που δεν εισακούσθηκε και αυτό, παρά το ότι δύο χρόνια προηγουμένως η ίδια με τον

προϊστάμενο της Κυριακίδη είχαν συνάντηση με τον τότε Αν. Διευθυντή του Τ.Ο.Μ. Γ. Νικολαΐδη, ο οποίος είπε «... *ότι θα το συζητήσουμε και θα το ξαναδούμε*» το θέμα. Δηλαδή, διερωτήθηκε, πώς θα μπορούσε να λυθεί το πρόβλημα της μη ανταπόκρισης των ιδιοκτητών αυτοκινήτων Honda στις επιστολές που τους έστειλε η εταιρεία ή της μη παραλαβής των εν λόγω επιστολών λόγω φόβου ότι επρόκειτο για φορολογίες;

- **Ο Γιάννος Λούτσιος (Μ8)**, εκτελεστικός διευθυντής της Lutsios Group που διανέμει στην αγορά τα αυτοκίνητα KIA και ISUZU, ανέφερε πως τα οχήματα αυτά δεν είναι εφοδιασμένα με αερόσακους Takata. Ωστόσο, όπως όλοι οι ΔΤΚ, έτσι και η δική του εταιρεία προβαίνει συνεχώς σε ανακλήσεις βάσει οδηγιών του εργοστασίου για διάφορους λόγους. Επί τούτου επανέλαβε όσα και οι προηγούμενοι μάρτυρες ανέφεραν για τη μη ανταπόκριση ιδιοκτητών αυτοκινήτων στις επιστολές που στέλνει η εταιρεία του σε πελάτες της, αφού εφοδιασθεί από το ΤΟΜ με τα επικαιροποιημένα στοιχεία τους. Επεσήμανε, περαιτέρω, πως λόγω του τελευταίου Νόμου, το ΤΟΜ δεν μεταβιβάζει αυτοκίνητα, αν δεν προσκομισθεί βεβαίωση ότι το συγκεκριμένο αυτοκίνητο δεν έχει ανάκληση. Πρόσθεσε επίσης ότι τον Νοέμβριο του 2024 το ΤΟΜ απέστειλε σε όλους τους ΔΤΚ λίστες με χιλιάδες μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που υπάρχουν στο σύστημα του

και ζήτησε απ' αυτούς «... *τρέξετε τα με τους κατασκευαστές τζιαιί πέστε μας αν έχουν αερόσακους Takata ή αν έχουν ανακλήσεις*» Η εταιρεία του, διευκρίνισε, ήλθε σε επαφή με τους κατασκευαστές των KIA και ISUZU, η απάντηση των οποίων ήταν πως δεν μπορούν «...*να τρέξουν όλα αυτά τα αυτοκίνητα τα οποία δεν είναι ευρωπαϊκών προδιαγραφών, δεν είναι μέσα στα συστήματά τους*».

- Ο **Σάββας Κουμής** (M9), Τεχνικός Διευθυντής της εταιρείας CTC Automotive Ltd που διαθέτει στην αγορά αυτοκίνητα Volvo και Hyundai, ανέφερε ότι εργάζεται στην εταιρεία αυτή από το 2016 και καθ' όλη αυτήν την περίοδο, η εταιρεία του προέβη σε αρκετές ανακλήσεις για διαφόρους λόγους π.χ. για ηλεκτρονικά θέματα, φρένα, κ.λπ. Όχι όμως για αερόσακους Takata, εφόσον τα Volvo και τα Hyundai δεν είναι εφοδιασμένα με τέτοιους αερόσακους. Κατέληξε δε, λέγοντας ότι η εταιρεία του, για σκοπούς ανακλήσεων, προσπαθεί να εξυπηρετήσει και ιδιοκτήτες μεταχειρισμένων οχημάτων, αλλά υπάρχει πρόβλημα με αυτά τα αυτοκίνητα, αφενός μεν, γιατί η εταιρεία του δεν έχει το ιστορικό τους και, αφετέρου, δεν είναι και τα πιο ασφαλή λόγω του ότι δεν είναι ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

- Ο **Αλέξης Άννινος** (M10), εκπρόσωπος της εταιρείας Cyprus Import Corporation Ltd που διαθέτει στην αγορά οχήματα μάρκας Mercedes-Benz και Fuso (προηγουμένως Mitsubishi-Fuso), υιοθέτησε γραπτή δήλωση του (Έγγραφο Δ) στην οποία αναφέρει ότι η θυγατρική τους εταιρεία, CIC Automasters Ltd, διαθέτει στην αγορά επιλεγμένα από τον κατασκευαστή μοντέλα αυτοκινήτων Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Abarth, Opel, Citroen και Peugeot του Stellantis Group. Όλοι αυτοί οι κατασκευαστές διαθέτουν εργοστάσια κατασκευής οχημάτων τόσο εντός όσο και εκτός Ευρώπης, αλλά οι εταιρείες που εκπροσωπεί είναι ΔΤΚ μόνο οχημάτων με ευρωπαϊκή έγκριση τύπου EC-WVTA.

Οι ανακλήσεις, εξήγησε, γίνονται από τον κατασκευαστή μέσω των ΔΤΚ και κατηγοριοποιούνται ως «εθελοντικές» από τον κατασκευαστή (voluntary recalls) και ως «επιτακτικές» (mandatory recalls) που επιβάλλουν οι εποπτικές αρχές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα των «επιτακτικών» ανακλήσεων ήταν το λεγόμενο diesel-gate, το οποίο ήταν και ο καταλύτης για την υιοθέτηση του Κανονισμού ΕΕ 2018/858 που επιβάλλει στις εποπτικές αρχές συνεχείς υποχρεώσεις εποπτείας της αγοράς, για να διαπιστώσουν κατά πόσον οχήματα που έτυχαν έγκρισης, συνεχίζουν να συμμορφώνονται στις απαιτήσεις του Κανονισμού. Η ανάκληση, τόνισε, σχετίζεται με την αγορά, για την οποία ο κατασκευαστής προορίζει ένα

όχημα. Δηλαδή, ένα φαινομενικά ίδιο όχημα μπορεί να είναι υπό ανάκληση στην ΕΕ, αλλά όχι σε άλλες χώρες (και αντιστρόφως). Και αυτό γιατί οι προδιαγραφές κατασκευής του ενός οχήματος είναι ανάλογες της αγοράς, για την οποία προορίζεται. Είναι γι' αυτόν τον λόγο, υποστήριξε, που ανακύπτει το μεγάλο και δισεπίλυτο πρόβλημα για τα οχήματα που εισάγονται από τρίτες χώρες, και αυτό το πρόβλημα μπορεί να λυθεί μόνο με την αυστηρή συμμόρφωση στις πρόνοιες του Κανονισμού του 2018. Η εταιρεία του, ωστόσο, εθελοντικά, σε μια προσπάθεια να βοηθήσει στην επίλυση του προβλήματος αυτού, εξασφαλίζει, στο πλαίσιο του δυνατού, στοιχεία από τον κατασκευαστή και για τα γκρίζα οχήματα, προκειμένου να τα εντάξει στο δίκτυο της για επιδιόρθωση. Και αυτό παρά την απραξία του ΤΟΜ να εγκύψει στο πρόβλημα που αφορά τα γκρίζα οχήματα, για τα οποία οι ΔΤΚ ουδεμία ευθύνη φέρουν. Κατά τα άλλα, επανέλαβε και αυτός το τι κάνει η εταιρεία του για ενημέρωση των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων, αφού πρώτα εξασφαλίσουν επικαιροποιημένα στοιχεία από το ΤΟΜ. Στην περίπτωση δε που οι ιδιοκτήτες των εν λόγω οχημάτων δεν ανταποκρίνονται, ενημερώνουν το ΤΟΜ, το οποίο, από το 2023, «... στέλνει γραπτό μήνυμα SMS στους εγγεγραμμένους ιδιοκτήτες των οχημάτων αυτών ζητώντας τους να ανταποκριθούν και παράλληλα μπλοκάρει

την ανανέωση του επόμενου τεχνικού ελέγχου (MOT), μέχρι συμμόρφωσης».

Σ' ό,τι αφορά τους αερόσακους Takata, η πρώτη ανάκληση που κοινοποίησε στην εταιρεία του ο κατασκευαστής ήταν τον Σεπτέμβριο του 2019, ενώ στη θυγατρική τους εταιρεία τον Μάρτιο του 2017 και ακολούθησαν την προαναφερθείσα διαδικασία ανάκλησης. Από δε το 2018, η εταιρεία Takata κήρυξε πτώχευση αλλά, στην Κύπρο, συνεχίζεται η εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων με ανοικτές ανακλήσεις και πρόβαλε ως παράδειγμα ένα αυτοκίνητο που «έτρεξε» η εταιρεία του, το οποίο εισήχθη στην Κύπρο το 2024 και για το οποίο εκκρεμεί ανάκληση λόγω αερόσακου από το 2021, και το TOM ουδέν μέτρο έλαβε ως όφειλε. Προειδοποίησε συναφώς ότι η εθνική νομοθεσία δεν είναι εναρμονισμένη με τον Κανονισμό ΕΕ 2018/858 και *«Αυτό δεν μπορεί να αφεθεί να συνεχιστεί, αφού είναι μεταξύ άλλων καταδικασμένο σε πιθανότητα τραγικής αστοχίας»* και κατέληξε:-

«Ειδικά όσον αφορά οχήματα με επί μέρους έγκριση (NIVA), όπου ο αρχικός κατασκευαστής δεν είναι μέρος της διαδικασίας έγκρισης και επακόλουθης συνεχούς συμμόρφωσης, θεωρούμε ότι, τουλάχιστον με τις υφιστάμενες δομές το TOM ως και την έλλειψη πρόσβασης σε τεχνικά και κατασκευαστικά στοιχεία από τους αιτούντες την έγκριση NIVA, είναι τεχνικά και

πραγματικά αδύνατο να γίνει οποιαδήποτε επαρκής εποπτεία αγοράς, είτε για συμμόρφωση με Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές κα έλεγχο ασφαλείας στο στάδιο έγκρισης, ή για αποτίμηση κινδύνου σε θέματα ασφαλείας ή πιθανής μη συμμόρφωσης με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές για σκοπούς επιβολής ανάκλησης μετά την εξασφάλιση έγκρισης».

- Ως τελευταίος μάρτυρας αυτής της ενότητας κατέθεσε ο **Σπύρος Παυλίδης** (M11), εκπρόσωπος της εταιρείας Geo Pavlides Automotive Ltd, η οποία διαθέτει στην αγορά τα (καινούργια) αυτοκίνητα μάρκας Mazda και Subaru, ενώ προηγουμένως διέθετε στην αγορά τα Saab (μέχρι Απρίλιο του 2011), τα Chevrolet (μέχρι Νοέμβριο του 2014), τα Opel, Citroen και Peugeot (μέχρι Ιούνιο του 2023), ο οποίος υιοθέτησε Γραπτή του Δήλωση (Έγγραφο Ε).

Την ενημέρωση για ελαττωματικά και/ή επικίνδυνα εξαρτήματα στα οχήματα που διαθέτουν στην αγορά, ανέφερε, τη λαμβάνουν από την κατασκευάστρια εταιρεία, και η εταιρεία του ενημερώνει τους πελάτες της με επιστολές. Σε περίπτωση δε μη ανταπόκρισης, τους τηλεφωνεί και αν συνεχιστεί η μη ανταπόκριση, τους αποστέλλει διαδοχικά δύο (2) συστημένες επιστολές.

Η πρώτη ενημέρωση που είχαν από τις κατασκευάστριες εταιρείες για τα οχήματα που διαθέτουν στην αγορά –τα

Mazda και τα Subaru– με ελαττωματικό αερόσακο Takata ήταν το 2017. Με τη λήψη της πληροφορίας, ενημέρωσαν άμεσα το ΤΟΜ, συμπληρώνοντας σχετικά έντυπα ημερ. 17.7.2017 και 15.11.2017 και, αφού εφοδιάστηκαν με τα επικαιροποιημένα στοιχεία των πελατών τους, προχώρησαν σε ανακλήσεις ως η διαδικασία που περιέγραφαν και οι υπόλοιποι ΔΤΚ.

Η εταιρεία του, πέραν των ανακλήσεων λόγω αερόσακων Takata, προέβη και σε εκατοντάδες άλλες ανακλήσεις για διάφορες αιτίες, και ουδέποτε αντιμετώπισαν πρόβλημα με τις ανακλήσεις αυτές, όπως με τις ανακλήσεις λόγω των αερόσακων. Και αυτό γιατί τα αυτοκίνητα που δεν έχουν έγκριση EC-WVTA –αυτά δηλαδή που εισάγονται από τρίτες χώρες, τα γκρίζα– δεν υπάρχουν στο σύστημα του κατασκευαστή, αφού δεν προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά.

Β. Θέσεις της Παγκύπριας Συντεχνίας Εμπορίας Αυτοκινήτων (ΠΑΣΕΑ)

Σημειώνουμε κατ' αρχάς ότι η Επιτροπή διέθεσε για την ΠΑΣΕΑ δύο (2) συνεδρίες και προς τούτο κάλεσε τα μέλη της, όσα επιθυμούσαν, να προσέλθουν για κατάθεση ενώπιόν της. Ανταποκρίθηκαν μόνο δύο (2), οι Χαράλαμπος Κολοκοτρώνης (Μ12), ο οποίος είναι Γραμματέας της ΠΑΣΕΑ

και Πρόεδρος της Συντεχνίας Εμπορίας Οχημάτων Λευκωσίας, και ο Ανδρέας Αντωνίου (M13), Αντιπρόεδρος της ΠΑΣΕΑ και Πρόεδρος της τοπικής Επιτροπής Λεμεσού.

Ο **Χ. Κολοκοτρώνης** κατέθεσε υπόμνημα της ΠΑΣΕΑ (Έγγραφο ΣΤ), το οποίο πραγματεύεται το (1) καθεστώς της διαδικασίας εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην Κύπρο πριν και μετά την ένταξη της στην ΕΕ, (2) τις αλλαγές που επέφερε ο Κανονισμός ΕΕ 2018/858, ειδικά σ' ό,τι αφορά τα οχήματα που προέρχονται από τρίτες χώρες, (3) τη θέση της ΠΑΣΕΑ για το Ν.1(I)/2025, (4) το περιεχόμενο της Εγκυκλίου του ΤΟΜ ημερ. 21.3.2017, (5) τις ανακλήσεις οχημάτων και τις (6) θέσεις της ΠΑΣΕΑ, γενικά. Ας τα βάλουμε όμως σε μια σειρά.

1. Πριν από την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ, υποστηρίζει η ΠΑΣΕΑ, η διαδικασία εισαγωγής αυτοκινήτων – μεταχειρισμένων ή καινούργιων– ήταν απλή και με ελάχιστους ελέγχους. Ό,τι απαιτείτο ήταν ο εκτελωνισμός του οχήματος, το οποίο θα έπρεπε να διαθέτει κατάλληλο τιμόνι, φώτα και φρένα που λειτουργούν, και το όχημα μπορούσε, χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα, να εγγραφεί από το ΤΟΜ.

2. Επί τη προόψει ένταξης της Κύπρου στην ΕΕ εκδόθηκαν οι περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμοί (Κ.Δ.Π. 773/2003) και ακολούθως θεσπίστηκε ο Ν.61(I)/2005. Κατ' ακολουθία τούτων, για να εγγραφεί ένα

μεταχειρισμένο όχημα, έπρεπε να τύχει έγκρισης Τύπου μεμονωμένου Οχήματος (SVA), με την οποία πιστοποιείται ότι το όχημα συμμορφώνεται με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές ασφάλειας και εκπομπών ρύπων, και παράλληλα να περάσει από έλεγχο καταλληλότητας (MOT).

Τον Σεπτέμβριο του 2020 τέθηκε σε εφαρμογή ο Κανονισμός ΕΕ 2018/858, και σ' ό,τι αφορά εισαγωγές οχημάτων από τρίτες χώρες εφαρμόζεται το άρθρο 45 του Κανονισμού, σύμφωνα με το οποίο παραχωρείται στα κράτη-μέλη η δυνατότητα χορήγησης «Εθνικών Επιμέρους Εγκρίσεων» (SVA) με εναλλακτικές ή συμπληρωματικές απαιτήσεις που τίθενται από το κράτος-μέλος. Τέλος, με τον (τροποποιητικό) Ν.1(Ι)/2025 ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία ο Κανονισμός ΕΕ 2018/858 με αύξηση των εξουσιών του ΤΟΜ, πριν εγγράψει ένα όχημα, να απαιτεί βεβαίωση ότι αυτό δεν τελεί υπό ανάκληση ή, αν τελεί, έχει επιδιορθωθεί.

2. Αναφορικά με την **Εγκύκλιο του ΤΟΜ ημερ. 21.3.2017**, η ΠΑΣΕΑ δεν κλήθηκε, για να ακουστούν οι θέσεις της, και για το περιεχόμενο της έλαβε γνώση μόλις στις 21.11.2024 και, βεβαίως, διαφωνεί με την εξαίρεση των ΔτΚ από την ευθύνη για τα ελαττωματικά ή επικίνδυνα εξαρτήματα των αυτοκινήτων που εισάγονται από τρίτες χώρες. Η ευθύνη, τονίζει η ΠΑΣΕΑ, ανήκει αποκλειστικά στον κατασκευαστή του

οχήματος, ενώ το TOM οφείλει να αναλαμβάνει τον έλεγχο των ανακλήσεων και να ενημερώνει τους κατόχους οχημάτων, και κατέληξε με αναφορά στις

3. Θέσεις της ΠΑΣΕΑ, σύμφωνα με τις οποίες (α) υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ελαττωμάτων είναι ο κατασκευαστής και όχι οι ανεξάρτητοι εισαγωγείς, (β) το TOM όφειλε και οφείλει να διασφαλίσει μηχανισμό επιβεβαίωσης και παρακολούθησης των ανακλήσεων, διαδικασία που διαχρονικά δεν λειτουργεί επαρκώς, (γ) το βάρος επιδιόρθωσης, σύμφωνα με την εμπορική συμφωνία ΕΡΑ, δεν μπορεί να μεταφέρεται σε άλλους (π.χ. ανεξάρτητους εισαγωγείς) ούτε να διαφοροποιείται βάσει προέλευσης του οχήματος, και στις περιπτώσεις που ο κατασκευαστής αρνείται να προβεί σε επιδιορθώσεις, να αποκλείονται τα οχήματα του από την αγορά, (δ) η ύπαρξη ανάκλησης να μην εμποδίζει την πράξη εμπορίας, αλλά μόνο την οδική χρήση. Δηλαδή, να οδηγεί σε απαγόρευση/περιορισμό της κυκλοφορίας του οχήματος και όχι στην κατάργηση της ελεύθερης εισαγωγής ή της πώλησης του οχήματος, (ε) να καταργηθεί το αθέμιτο πλεονέκτημα των επίσημων αντιπροσώπων, οι οποίοι ενημερώνονται άμεσα για τις ανακλήσεις, ενώ οι ανεξάρτητοι εισαγωγείς δεν έχουν την ίδια πρόσβαση, (στ) η απόπειρα επηρεασμού της εισαγωγής μεταχειρισμένων οχημάτων με το πρόσχημα «ανολοκλήρωτες ανακλήσεις» οδηγεί σε έλλειψη

οικονομικών επιλογών για τον Κύπριο καταναλωτή και διαμορφώνει μονοπωλιακές συνθήκες που αυξάνουν τις τιμές σε βάρος των καταναλωτών και (ζ) το ΤΟΜ οφείλει να κατηγοριοποιεί τις ανακλήσεις βάσει της σοβαρότητάς τους και να επιτρέπει στα εξωτερικά συνεργεία να προβαίνουν σε επισκευές, αν οι επίσημοι αντιπρόσωποι αδυνατούν να τις ολοκληρώσουν.

Με τη σειρά του ο **Α. Αντωνίου** (Μ13), αφού υιοθέτησε τα όσα προώθησε ο Χ. Κολοκοτρώνης, αναφέρθηκε βασικά, στα όσα ειπώθηκαν στη συνεδρίαση της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Μεταφορών, τέλος του 2024, κατά την οποία δύο (2) ΔΤΚ παραδέχτηκαν *«... πως εδώ και 20 χρόνια, 40.000 καινούργια αυτοκίνητα, δεν τα έκαναν ποτέ ανάκληση»* –μεταξύ των οποίων και αυτό που οδηγούσε ο Κ. Όξυνος– για να υποδείξει ότι στη βάση του παραδεκτού αυτού γεγονότος υπάρχουν και ποινικές ευθύνες. Σ’ ό,τι δε αφορά τον (τροποποιητικό) Ν.1(Ι)/2025, υποστήριξε ότι η Βουλή έκανε «ένα γρήγορο νόμο», για να διορθωθούν τα λάθη, αλλά *«.. τα υφιστάμενα αυτοκίνητα που βρίσκονται στα γραφεία μας, δεν μπορεί να γίνουν ανάκληση γιατί δεν τα κάνουν οι αντιπρόσωποι. Θέλουμε να τα γράψουμε»*, αλλά ο Νόμος λέει να γίνει πρώτα ανάκληση και *«οι αντιπρόσωποι θέλουν να γραφτεί το αυτοκίνητο στη Δημοκρατία και μετά να γίνει ανάκληση και η θέση του ΠΑ.Σ.Ε.Α, επί του προκειμένου, ήταν «... πάντα να γίνεται ανάκληση και μετά να*

γραφτεί το αυτοκίνητο και να πάει στους κυπριακούς δρόμους κανονικά»

Γ. Θέσεις του νυν και των πρώην Διευθυντών του TOM

Σ' αυτήν την ενότητα παρατίθεται η μαρτυρία του νυν Διευθυντή του TOM Γιώργου Λουκά (M21) και των πρώην Διευθυντών Σωτήρη Κολέττα (M22), Πέτρου Ξενοφώντος (M23), Γιάννη Νικολαΐδη (M24) και της Ελένης Πίπη (M25).

- Ο **Γ. Λουκά**, Διευθυντής του TOM από 1.7.2024, κατέθεσε στην Επιτροπή 44σέλιδη Γραπτή Δήλωση (Έγγραφο 1Α), με την οποία:-

1. Παραθέτει το νομικό και κανονιστικό πλαίσιο που αφορά στις διαδικασίες εγγραφής καινούργιων κα μεταχειρισμένων οχημάτων στην Κύπρο από το 2000 μέχρι και σήμερα, τις διαδικασίες που ακολουθούνται έκτοτε αναφορικά με τις μετακλήσεις οχημάτων και τις συνθήκες έκδοσης της Εγκυκλίου του TOM ημερ. 21.3.2017 (σελ. 1-16 της Δήλωσης, όπου γίνεται παραπομπή και σε παρατήματα, τα παρ. 1.1-4.19).

Θα ήταν πλεονασμός να παραθέσουμε τις αναφορές του μάρτυρα στο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο για τα πιο πάνω θέματα, αφού για τους σκοπούς της έρευνας το έχουμε ήδη παραθέσει στις σελ. 35-40 πιο πάνω υπό τον τίτλο Εθνικό

Δίκαιο. Ωστόσο, θα παραθέσουμε, σε συντομία, σημεία της μαρτυρίας του που αφορούν **τη διαδικασία που ακολουθείτο από το 2011 μέχρι την Εγκύκλιο του Μαρτίου 2017 σε σχέση με τις ανακλήσεις**. Επί τούτου, ο Γ. Λουκά διαφώτισε την Επιτροπή ότι η διαδικασία ανάκλησης καθορίστηκε το 2010 και βασιζόταν στο Ν.45(Ι)/2010 και στον Κανονισμό 30 της Κ.Δ.Π. 218/2010, ο οποίος αυτούσιος παρατίθεται στις σελ. 38 και 39 ανωτέρω. Στη βάση αυτή, την 31^η Ιανουαρίου του 2011, το ΤΟΜ απέστειλε επιστολή στους ΔΤΚ και τους ενημέρωσε για τη νέα διαδικασία ανακλήσεων και στη συνέχεια δομήθηκε επικοινωνία του Τμήματος με τους ΔΤΚ, σύμφωνα με την οποία το Τμήμα τους παραχωρούσε επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων για σκοπούς υλοποίησης της ανάκλησης. Επιπρόσθετα, το Τμήμα προωθούσε στον Σύνδεσμο των ΔΤΚ (τότε ΣΕΜΟ), ανά μήνα, στοιχεία για τις εγγραφές όλων των οχημάτων - **καινούργιων και μεταχειρισμένων** - του αμέσως προηγούμενου μήνα και, ως εκ τούτου, ο ΣΕΜΟ είχε γνώση για κάθε όχημα που εγγραφόταν στη Δημοκρατία μέσω του αριθμού πλαισίου του οχήματος.

Η πιο πάνω διαδικασία ανακλήσεων αντικαταστάθηκε με την Εγκύκλιο/Επιστολή του ΤΟΜ ημερ. 21.3.2017, με την οποία το Τμήμα ικανοποίησε αίτημα των ΔΤΚ για εξαίρεσή τους από τις διαδικασίες ανάκλησης μεταχειρισμένων οχημάτων

που εισάγονταν στη Δημοκρατία από τρίτες χώρες (βλ. ανωτέρω σελ. 78 και 79, παρ. 6(b) Εγκυκλίου). Το ΥΜΕΕ, επισημαίνεται από τον Γ. Λουκά, δεν συμμετείχε στη διαμόρφωση της νέας διαδικασίας ανακλήσεων το 2017, «... όμως από τους ίδιους φακέλους φαίνεται ότι υπήρχε γνώση στο Υπουργείο για το θέμα των ανακλήσεων (Παράρτημα 4.4)». Κατά την εφαρμογή δε της (νέας) διαδικασίας, το Τμήμα έλαβε γνώση ότι ιδιοκτήτες οχημάτων δεν παρουσιάζονταν για επιδιόρθωση ανάκλησης, παρά το γεγονός ότι λάμβαναν ενημέρωση από τους ΔΤΚ. Για τον λόγο αυτό, τον Απρίλη του 2021 το Τμήμα ζήτησε από τον ΣΕΜΗΟ κατάσταση οχημάτων που υπόκειντο σε ανακλήσεις λόγω Takata και δεν παρουσιάστηκαν από τους ιδιοκτήτες για διορθωτικά μέτρα, και, αφού του στάληκαν, το Τμήμα απέστειλε σχετικό ενημερωτικό SMS στους ιδιοκτήτες οχημάτων που είχαν καταχωρισμένο αριθμό τηλεφώνου να τα παρουσιάσουν. **Να επισημάνουμε στο σημείο αυτό ότι οι σχετικές καταστάσεις που αποστάληκαν στο τμήμα από τους ΔΤΚ αφορούσαν μόνο οχήματα με έγκριση τύπου EC-WVTA ενόψει και της παρ. 6(b) της Εγκυκλίου ημερ. 21.3.2017 και, συνεπώς, το πρόβλημα για τα γκρίζα οχήματα εξακολουθούσε και εξακολουθεί να υφίσταται.**

Στη συνέχεια της Δήλωσης του (σελ. 12-40), απαριθμεί ενέργειες του ΤΟΜ ημερ. Ιουνίου του 2021 (παρ. 4.6),

Σεπτεμβρίου του 2022 (παρ. 4.7), Οκτωβρίου του 2022 (παρ. 4.8), Νοεμβρίου του 2022 (παρ. 4.9), Ιανουαρίου του 2023 (παρ. 4.10), Φεβρουαρίου 2023 (παρ. 4.11), Ιουλίου του 2023 (παρ. 4.12), Αυγούστου του 2023 (παρ. 4.13), Σεπτεμβρίου του 2023 (παρ. 4.14 και 4.15), Οκτωβρίου του 2023 (παρ. 4.16 και 4.14), Απριλίου του 2024 (παρ. 2.3), Μαΐου του 2024 και Αυγούστου του 2024 (παρ. 4.18, 2.3 και 4.19) για επίλυση κυρίως του προβλήματος των αερόσακων Takata. Από τις ενέργειες αυτές θεωρούμε πως θα ήταν χρήσιμο να γίνει ειδική αναφορά στις ενέργειες ημερ. (α) 16.11.22 (παρ. 4.9), 17.1.2023 (παρ. 4.10) και 3.2.2023 (παρ. 4.11), αποτέλεσμα των οποίων ήταν η έκδοση Τεχνικής Οδηγίας προς τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο), με την οποία *«... οποτεδήποτε εμφανιζόταν το μήνυμα από το μηχανογραφικό σύστημα του τμήματος «Εκκρεμεί ανάκληση για το όχημα. Η διαδικασία επιθεώρησης δεν μπορεί να ολοκληρωθεί ... μέχρι το όχημα να παρουσιαστεί στον αντιπρόσωπο/διανομέα του κατασκευαστή για έλεγχο ανάκλησης και ότι ο τεχνικός έλεγχος θα υλοποιείται μόνο αφού αφαιρεθεί ο περιορισμός από το σύστημα του Τμήματος»*. Θεωρούμε επίσης χρήσιμο να σημειώσουμε ότι στις αρχές Ιουλίου του 2023 ο Υπουργός ΥΜΕΕ ζήτησε ενημέρωση από το ΤΟΜ για το θέμα των ανακλήσεων, και έκτοτε τυγχάνει συνεχώς τέτοιας ενημέρωσης, ενώ στις 3 Αυγούστου 2023 αναρτήθηκε από το

ΤΟΜ στην ιστοσελίδα του ανακοίνωση, με την οποία γίνεται ενημέρωση για το σύστημα RAPEX και δίδεται ο σχετικός σύνδεσμος, μέσω του οποίου «... ο πολίτης μπορούσε να ενημερωθεί για ανακλήσεις των μηχανοκινήτων οχημάτων».

Επιπροσθέτως των πιο πάνω και των συνεχών ενημερώσεων που τύγχανε ο Υπουργός ΥΜΕΕ από το Τμήμα, στις 14.4.2024 «... στάληκε στον Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου τροποποιητικό νομοσχέδιο κανονισμού το οποίο εγκρίθηκε στις 24.4.2024 για μερική εναρμόνιση με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 το οποίο βρίσκεται ενώπιον της Νομικής Υπηρεσίας».

2. Κάνει αναφορά στο άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 υπό τον τίτλο **Υποχρεώσεις των αρχών εποπτείας της αγοράς**, το οποίο αυτούσιο παρατίθεται στις σελ. 54 και 55 ανωτέρω, για να υποδείξει ότι «... το Τμήμα κατά την εγγραφή κάθε μηχανοκίνητου οχήματος ελέγχει ότι εφαρμόζεται η διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πιο πάνω. Δηλαδή την ύπαρξη πιστοποιητικού συμμόρφωσης ή πιστοποιητικού εγγραφής κράτους μέλους ή μεμονωμένης έγκρισης τύπου. Επιπρόσθετα είχε πραγματοποιηθεί και ο έλεγχος 5 οχημάτων (σύμφωνα με τον αριθμό των οχημάτων που εγγράφονται στη Δημοκρατία) όπως αναφέρεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 8 του Κανονισμού». Σημειώνεται στο σημείο αυτό ότι ο ελάχιστος αριθμός δοκιμών για την Κύπρο πρέπει να είναι ένα για 40.000 νέα οχήματα.

3. Χαρακτηρίζει τις ανακλήσεις ως ένα περίπλοκο και δυναμικό σύστημα με συνεχείς επικαιροποιήσεις, το οποίο εξαρτάται από τα δεδομένα και την πληροφόρηση που λαμβάνει ο κατασκευαστής και οι αρχές έγκρισης τύπου. Συναφώς, προβαίνει σε αναφορά και στα δύο ηλεκτρονικά μηνύματα πολιτών, το 2015 και 2016, σε σχέση με ανακλήσεις οχημάτων λόγω αερόσακου Takata, σημειώνοντας ότι επρόκειτο για αυτοκίνητα μάρκας Honda και Toyota, και σε σχέση με αυτά το ΤΟΜ απέστειλε τα στοιχεία των ιδιοκτητών των επηρεαζόμενων οχημάτων στους ΔΤΚ της Honda και Toyota για τις δικές τους ενέργειες.

Παρατίθεται αυτούσιο το περιεχόμενο των εν λόγω ηλεκτρονικών μηνυμάτων των δύο πολιτών, τα οποία φέρουν την υπογραφή του Γ. Νικολαΐδη ως επιβεβαίωση ότι έλαβε γνώση του περιεχομένου τους, με την προσθήκη ότι στο δεύτερο μήνυμα σημειώνει και παράκληση για διερεύνηση της πληροφορίας.

Το πρώτο μήνυμα ημερ. 29.10.2015 έχει ως ακολούθως:-

Προς:
Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών
ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Βασιλέως Παύλου 27, 2412 Έγκωμη

Εντιμε κύριε,

Έχω πληροφορηθεί από τον διεθνή τύπο (π.χ.
<http://www.nytimes.com/2015/07/10/business/honda-recalls-millions-more->

vehicles.html? r=0) ότι ο κατασκευαστής αυτοκινήτων Honda έχει προβεί σε παγκόσμια ανάκληση αυτοκινήτων για αντικατάσταση αερόσακκων που κατασκευάστηκαν από την εταιρεία TAKATA για διάφορα μοντέλα μάρκας Honda τα οποία πωλήθηκαν στη διεθνή αγορά. Σύμφωνα με τον τύπο, η ανάκληση αφορά ζήτημα το οποίο μπορεί να προκαλέσει θάνατο καθώς το προωθητικό των αερόσακκων εκρηγνύεται με μεγάλη ισχύ η οποία προκαλεί θραύση του κουτιού που τους περιέχει και εκτοξεύει θραύσματα προς τους επιβάτες.

Η ανάκληση των οχημάτων έχει επεκταθεί σε μεγαλύτερους αριθμούς παγκόσμια το περασμένο καλοκαίρι.

Η ανησυχία μου πηγάζει από το γεγονός ότι είμαι ιδιοκτήτης ενός αυτοκινήτου Honda Civic του 2004, μοντέλο και χρονολογία που σε άλλες χώρες καλύπτεται από την ανάκληση (π.χ. στον ακόλουθο ιστότοπο αναφέρεται το συγκεκριμένο μοντέλο το οποίο έχω (ES5) <http://www.autoblog.gr/2015/03/31/anaklhsh-2679-honda-civic-accord-cr-v-kai-jazz-sthn-ellada/>)

Σε παλαιότερη επικοινωνία μου με τον αντιπρόσωπο μου αναφέρθηκε ότι για την Κύπρο δεν υπάρχει οδηγία αντικατάστασης από τον κατασκευαστή για το δικό μου όχημα.

Σε αντίστοιχη ηλεκτρονική επικοινωνία μου με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μου αναφέρθηκε ότι ευθύνη για τον έλεγχο της ασφάλειας οχημάτων έχουν οι εθνικές αρχές και με παρέπεμψε στο τμήμα σας και στην ηλεκτρονική διεύθυνση στην οποία απευθύνομαι τώρα προς εσάς.

Επειδή το ζήτημα αφορά τον κίνδυνο σε ανθρώπινες ζωές και επειδή υπάρχει βάσιμη ανησυχία σύμφωνα με τις πληροφορίες που προέρχονται από το διεθνή τύπο ή/και τις ιστοσελίδες των αντιπροσώπων της Honda σε άλλες χώρες θα ήθελα να φέρω το ζήτημα στην προσοχή σας να ζητήσω τη διερεύνηση του ζητήματος από το Τμήμα σας το οποίο φέρει και την ευθύνη ως αρμόδια εθνική αρχή.

Χωρίς πρόθεση να προκαταλαμβάνω τις δικές σας ενέργειες, ως ιδιοκτήτης θα ήθελα το λιγότερο να μάθω κατά πόσον ο τύπος των εξαρτημάτων που ανακλήθηκε παγκόσμια έχει τοποθετηθεί και στο δικό μου όχημα, ή/και σε άλλα οχήματα τα οποία κυκλοφορούν στην Κύπρο. Εάν ναι τότε πιστεύω ότι το ζήτημα χρήζει περαιτέρω χειρισμού από το Τμήμα σας.

Με εκτίμηση



Το δεύτερο μήνυμα φέρει ημερ. 9.7.2016 και έχει ως ακολούθως:-

Attention: Mr. Sotiris Kolettas

Mr. Kolettas, there is a worldwide, auto industry crisis, regarding, dangerous, defective, TAKATA AIRBAGS,

that are fitted, in just about every type & model, of automobile, in the world!

These, defective Takata airbags, can explode, with flying metal debris, killing or injuring, car passengers!

10 deaths, have been linked to these defective Takata car airbags, in the US. alone & a few others in Asia

& over 100 injuries

Honda & Toyota & many other car manufacturers, are Recalling approx. 100 million cars, worldwide, with

Most of them in the U.S. Especially on older models, like Honda CRV 2002-2004 YR MODELS, as having

50% chance of rupturing & seriously hurting the car occupants, driver & front passenger!

The U.S. Transportation Dept & the Highway Safety Dept. have been leading the way, in forcing Takata & Honda, Toyota & many

Auto manufacturers, with cars sold in the U.S., to recall their cars.

The North American Honda, is making big efforts in announcing these Takata Air bag Recalls, with special website

Notifications & VIN SEARCHES on their website & newspaper & tv ads.

We, here in Cyprus & overseas from North America, have no clue, as to whether, our older cars or the new ones now,

contain, these dangerous, defective Takata air bags??

4. Κάνει αναφορά στην ενημέρωση του ΤΟΜ από την Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή για τις αναρτήσεις που γίνονται στο Σύστημα Έγκαιρης Προειδοποίησης της ΕΕ (RAPEX) και αναφέρει ότι:-

«Σύμφωνα με τη διαδικασία το Τμήμα θα μπορούσε να αποστείλει ενημέρωση σε σχέση με περιστατικά/ατυχήματα που έγιναν στην Κύπρο για ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σημειώνεται ότι, το Τμήμα δεν διαθέτει εκπαιδευμένο προσωπικό για την διενέργεια σχετικής πραγματογνωμοσύνης.

Από την άλλη όμως παρόλο που δεν υπήρξε ανάδραση και ενημέρωση του συστήματος RAPEX για εντοπισμό οχημάτων στην Κύπρο, το τμήμα παρακολουθούσε και έδινε στοιχεία – ως φαίνεται και στους επισυναπτόμενους πίνακες που ετοίμαζε και ο εν λόγω τεχνικός του τμήματος – για τις ανακλήσεις στους Διανομείς. Συγκεκριμένα το τμήμα παρείχε ενημέρωση για 55 χιλιάδες οχήματα με ανάκληση αερόσακων, εκ των οποίων τα 52446 είχαν κληθεί για επιδιόρθωση και είχαν προχωρήσει σε επιδιόρθωση τα 33406. Σημειώνεται ότι, 5212 οχήματα είχαν περιορισμό στην εφαρμογή που είχε δημιουργηθεί.»

5. Αφού αναφέρεται στις ευθύνες του **κατασκευαστή, του αντιπροσώπου του κατασκευαστή, του διανομέα του κατασκευαστή, του εισαγωγέα και του εισαγωγέα του κατασκευαστή**, σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 2018/858, προβαίνει σε απαρίθμηση των ενεργειών του TOM (α) τόσο πριν αναλάβει τη διεύθυνση του TOM - στις οποίες θα γίνει αναφορά κατά τη παράθεση της μαρτυρίας των τότε διευθυντών - όσο και (β) μετά την ανάληψη της διεύθυνσης

από τον ίδιο, προκειμένου να γίνει πλήρης συμμόρφωση στις διατάξεις του εν λόγω Κανονισμού. Οι υπό αναφορά ενέργειες παρατίθενται στα παραρτήματα 8.1-8.41 της Γραπτής Δήλωσης, και σ' αυτές θα αναφερθούμε όπως σημειώνουμε ανωτέρω υπό (α). Θεωρούμε όμως χρήσιμο να παραθέσουμε την απάντηση που έλαβε το Τμήμα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε σειρά ερωτημάτων που της υπέβαλε. Είναι θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι «.. οι ανακλήσεις οχημάτων οργανώνονται σε εθνικό επίπεδο και μπορούν να ξεκινήσουν είτε από τους κατασκευαστές είτε από τις αρμόδιες αρχές. Συνεχίζοντας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέφερε ότι ο Κανονισμός 858/2018 δεν ρυθμίζει ειδικά τα θέματα ανακλήσεων άρα ούτε θέτει ειδικές ρυθμίσεις για τα οχήματα με επιμέρους έγκριση τύπου και ως εκ τούτου γίνεται εφαρμογή των γενικών κανονισμών που ισχύουν για ανακλήσεις. Δηλαδή ο οικονομικός φορέας που έθεσε το όχημα στην αγορά από 3^η χώρα αυτός είναι υπεύθυνος για την ανάκληση. Τέλος, έγινε αναφορά στο άρθρο 52 παράγραφος 3 το Κανονισμού 858/2018 τον οποίο και μπορεί να χρησιμοποιήσει η εθνική αρχή για να λάβει έκτακτα μέτρα.». Θεωρούμε επίσης χρήσιμο να παραθέσουμε τη σύνοψη του Γ. Λουκά στις σελ.42 μέχρι και 44 της Γραπτής του Δήλωσης η οποία έχει ως ακολούθως:-

«Συνοψίζοντας

Σε ότι, αφορά τον Κανονισμό 2018/858, το Τμήμα μέσω του Υπουργείου και με τη βοήθεια της Επιτροπής Νομοθεσίας θα προχωρήσει στην εκπόνηση των εφαρμοστικών διατάξεων ενώ έχει προωθήσει από το πρώτο εξάμηνο του 2024 τη τροποποίηση των Κανονισμών για εναρμόνιση μας με την επιμέρους έγκριση τύπου και την εφαρμογή των εναλλακτικών απαιτήσεων.

Αναφορικά με τις ανακλήσεις. Στην Κυπριακή Δημοκρατία εισάγονται προς εγγραφή και κυκλοφορία οχήματα καινούρια και μεταχειρισμένα. Οι χώρες προέλευσης των μεταχειρισμένων οχημάτων είναι χώρες κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Ηνωμένο Βασίλειο (στο οποίο τα οχήματα που εγγράφονται φέρουν ευρωπαϊκή έγκριση τύπου) και τρίτες χώρες.

Για την εγγραφή των πιο πάνω οχημάτων ακολουθείται κατά περίπτωση συγκεκριμένη διαδικασία και απαιτείται η προσκόμιση καθορισμένων δικαιολογητικών, όπως αναφέρθηκαν πιο πάνω.

Επιπρόσθετα, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών είχε απευθύνει επιστολή στις 31 Ιανουαρίου 2011 προς τους αντιπρόσωπους των κατασκευαστών με τη διαδικασία αναφορικά με τον χειρισμό των ανακλήσεων των οχημάτων που είναι εγγεγραμμένα στην Κυπριακή Δημοκρατία. Η εν λόγω διαδικασία επικαιροποιήθηκε με επιστολή του Τμήματος ημερομηνίας 21 Μαρτίου, 2017 προς τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων Οχημάτων.

Με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε το 2017 οι διανομείς του κατασκευαστή έχουν την υποχρέωση να κοινοποιούν στο Τμήμα

Οδικών Μεταφορών όλες τις λεπτομέρειες που αφορούν τις ανακλήσεις οχημάτων, των μοντέλων για τα οποία ενεργούν ως διανομέας, δηλαδή τον λόγο ανάκλησης, τα διορθωτικά μέτρα που θα λάβουν και τους αριθμούς πλαισίου των οχημάτων που επηρεάζονται. Η εν λόγω διαδικασία αφορά οχήματα με ευρωπαϊκή έγκριση τύπου.

Τον Δεκέμβριο του 2024 ψηφίστηκε από τη Βουλή των Αντιπροσώπων ο περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2024 (Ν. 1(I)/2025). Μέσω των διατάξεων του εν λόγω Νόμου, επιχειρήθηκε να τεθούν διαδικασίες, μέσω των οποίων θα εξασφαλιζόταν ότι, οι ιδιοκτήτες των οχημάτων που είχαν εισαχθεί στην Κυπριακή Δημοκρατία χωρίς ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, θα ήταν δυνατό να λαμβάνουν συνεχή και απρόσκοπτη ενημέρωση για τις ανακλήσεις που αφορούν τα οχήματά τους.

Κατά την περίοδο από τον Νοέμβριο 2024 μέχρι και τον Μάρτιο του 2025, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ήρθε σε επικοινωνία με τους Διανομείς των κατασκευαστών στην Κύπρο, με εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους στην Ευρώπη (TOYOTA σε κατ' ιδίαν συνάντηση), με τη πρεσβεία της Ιαπωνίας η οποία μεσολάβησε στην επικοινωνία με το Υπουργείο Μεταφορών της Ιαπωνίας, απευθείας με τους κατασκευαστές στην Ιαπωνία, καθώς και με τρίτους ιδιωτικούς οργανισμούς σε μια προσπάθεια να δομηθεί διαδικασία παροχής συνεχόμενης και δυναμικής ενημέρωσης για τις ανακλήσεις

εισαγόμενων οχημάτων από 3^{ες} χώρες. Επιπρόσθετα τέθηκαν διάφορες ερωτήσεις στους εν λόγω κατασκευαστές που αφορούσαν την εξουσιοδότηση ιδιωτών μηχανικών στην υλοποίηση ανακλήσεων ή ακόμα και για την αξιοπιστία των ιστοσελίδων τους.

Την ίδια περίοδο, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ήρθε σε επικοινωνία τόσο με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και με κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για λήψη πληροφόρησης σε σχέση με τον χειρισμό των οχημάτων εισαγωγής από τρίτες χώρες χωρίς ευρωπαϊκή έγκριση τύπου, με έμφαση στην πληροφόρηση σε σχέση με τη δυνατότητα να επιτευχθεί η πιο πάνω ενημέρωση.

Παράλληλα, την ίδια περίοδο, στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων του πιο πάνω Νόμου, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών ζήτησε και έλαβε γνωματεύσεις από τη Νομική Υπηρεσία, οι οποίες μεταξύ άλλων απαντούν για την ευθύνη επί των ανακλήσεων, που έχουν ο κατασκευαστής, ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος, οι διανομείς του κατασκευαστή και οι εισαγωγείς οχημάτων κατά περίπτωση με Ευρωπαϊκή Έγκριση τύπου και χωρίς Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου.

Από τα αποτελέσματα των πιο πάνω επικοινωνιών και το περιεχόμενο των γνωματεύσεων της Νομικής Υπηρεσίας συνάγεται ότι δεν μπορεί να επιτευχθεί η αλυσίδα ενημέρωσης των εισαγόμενων οχημάτων από 3^{ες} χώρες κατά αντιστοιχία με τα οχήματα με Ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, κάθε κατασκευαστής αντιμετωπίζει τον τρόπο και τη δυνατότητα της εν

λόγω ενημέρωσης με διαφορετικό τρόπο. Η εν λόγω ενημέρωση μπορεί να γίνεται ανά οχήματα και κατά περίπτωση.

Στις 3 Φεβρουαρίου 2025 τέθηκαν σε εφαρμογή τα διατάγματα που εκδόθηκαν δυνάμει του πιο πάνω Νόμου. Με την εφαρμογή των προνοιών των διαταγμάτων καθορίστηκε:

- i. η υποχρέωση υλοποίησης των διορθωτικών μέτρων που προβλέπονται σε ανακλήσεις πριν την εγγραφή ή μεταβίβαση οχήματος,
- ii. η ενημέρωση των ιδιοκτητών των οχημάτων, ότι το όχημα τους υπόκειται σε ανάκληση, από τους υπευθύνους διενέργειας των τεχνικών ελέγχων στα ΙΚΤΕΟ, νοούμενου ότι δεν παρήλθε η χρονική περίοδος που τέθηκε στα διατάγματα για υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων των ανακλήσεων.
- iii. Για όσα οχήματα υπόκεινται σε ανάκληση και ο κατασκευαστής στις οδηγίες δίνει σύσταση ακινητοποίησης, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών προχωρεί σε άμεση άρση του πιστοποιητικού καταλληλότητας του οχήματος.

Η ψήφιση του νέου Νόμου και η εφαρμογή του σαν έκτακτα μέτρα σύμφωνα με τα άρθρα 51 και 52 του Κανονισμού είχε λειτουργήσει σαν μέτρο πίεσης να κινητοποιηθούν και να παρέχουν τα στοιχεία των εισαγόμενων οχημάτων από 3^{ες} χώρες που ήταν υπό ανάκληση για αερόσακους ΤΑΚΑΤΑ. Δεν έχει υπάρξει όμως ουσιαστική διαφοροποίηση ως προς την έλλειψη δυνατότητας συνεχούς, απρόσκοπτης και έγκυρης ενημέρωσης για τις ανακλήσεις που

αφορούν οχήματα χωρίς ευρωπαϊκή έγκριση τύπου. Κλείνοντας, διαφάνηκε ότι αυτή η ενημέρωση δεν μπορεί να είναι διαθέσιμη προς τις εποπτικές αρχές και οι μόνοι που μπορούν να την παρέχουν υπό συνθήκες είναι οι Διανομείς του κατασκευαστή οι οποίοι λαμβάνουν ενημέρωση από τον κατασκευαστή».

Απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις που του υπέβαλε η Επιτροπή, επεσήμανε ότι:-

1. Παρόλο που ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 ψηφίστηκε στις 30.5.2018 και τέθηκε σε ισχύ 1.9.2020, εντούτοις στην Κύπρο ουδέν έγινε για εισαγωγή εφαρμοστικών διατάξεων κατά το μεσολαβήσαν διάστημα, και παρόλο που έκτοτε μεσολάβησαν ακόμη 5 χρόνια, τα πράγματα δεν προχώρησαν.
2. Όταν το TOM λάμβανε τις ειδοποιήσεις από την Υπηρεσία Προστασίας Καταναλωτή, απλώς τις μεταβίβαζε στους ΔΤΚ, και σ' αυτό θεωρούσε πως εξαντλείτο η αποστολή του.
3. Παρόλο που το τελευταίο διάστημα –σημ:- από τότε που ο Γ. Λουκά ανέλαβε τη διεύθυνση του TOM– έχουν γίνει αρκετά πράγματα, «... ακόμα και σήμερα που μιλούμε ο κύκλος της αλυσίδας ενημέρωσης αναφορικά με τα οχήματα από τρίτες χώρες δεν έχει κλείσει και διαφαίνεται ότι δεν μπορεί να κλείσει»

4. Η Εγκύκλιος του 2017 ήταν σε γνώση του Υπουργείου, και μάλιστα στη διαδικασία διαμόρφωσης της φαίνεται πως συμμετείχε και το Υπουργείο. Αυτό προκύπτει από τα πρακτικά που τηρήθηκαν τότε, από τα οποία *«...φαίνεται ότι δίνονταν και κάποιες οδηγίες από τον Υπουργό για διάφορα θέματα που αφορούσαν το συγκεκριμένο θέμα»*.

5. Το TOM ήταν ενήμερο, ακόμη και πριν το 2015 που του εστάλη η πρώτη επιστολή από πολίτη (βλ. ανωτέρω), για το πρόβλημα με τους Takata, και μάλιστα τότε είχε κινητοποιηθεί και ζήτησε και σχετική ενημέρωση σχετικά με το πρόβλημα από τους ΔτΚ. Σ' ό,τι δε αφορά τις δύο (2) επιστολές των πολιτών, αυτό που έκανε (τότε) το TOM ήταν μόνο να τις διαβιβάσει στις εταιρείες Honda και Toyota. Ωστόσο, σε κανένα στάδιο δεν έκανε αξιολόγηση του κινδύνου, αλλά απλώς παραχωρούσε στους ΔτΚ επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων, και

6. Οι ανακλήσεις γίνονται για να προληφθούν σοβαροί κίνδυνοι τραυματισμού, θανάτου, πυρκαγιάς ή για περιβαλλοντικούς ρύπους. Η αξιολόγηση κινδύνου γίνεται *«...από τον ίδιο τον κατασκευαστή σε συνεργασία με την αρμόδια αρχή που δίνει την έγκριση τύπου ...»* και γνωστοποιείται μέσω του RAPEX. Το TOM θα μπορούσε να προχωρήσει αυτοβούλως σε εκτίμηση κινδύνου και ενημέρωση του

κοινού, αλλά δεν το έπραξε και θεώρησε πως η δουλειά του ήταν απλώς να κοινοποιεί τα επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων στους ΔΤΚ.

- **Ο Σωτήρης Κολέττας (Μ22)**, Διευθυντής του ΤΟΜ από 1.8.2006 μέχρι 30.10.2019, κατέθεσε βασικά για τέσσερα θέματα.

Το πρώτο, ότι μέχρι το 2005, για έγγραφη όλων των αυτοκινήτων –καινούργιων ή μεταχειρισμένων– αυτά έπρεπε να περάσουν από τεχνικό έλεγχο του ΤΟΜ. Με την κατάργηση των Νόμων 18(Ι)/2000 και 18(Ι)/2002 με τον Νόμο 61(Ι)/2005, για έγγραφη οποιουδήποτε οχήματος απαιτείτο πιστοποιητικό της χώρα προέλευσης, τιμολόγιο αγοράς, δελτίο παραλαβής, πιστοποιητικό ασφάλισης, πιστοποιητικό καταλληλότητας και επιθεώρησης του οχήματος από το ΤΟΜ.

Το δεύτερο αφορά τις ανακλήσεις οι οποίες, σύμφωνα με τον Κολέττα, ήταν αποκλειστική ευθύνη του κατασκευαστή του οχήματος και διενεργούνταν μέσω των αντιπροσώπων τους. Μάλιστα, κάποτε οι ανακλήσεις «... *εκρατούντο μυστικό από τους κατασκευαστές (που) δεν ήθελαν να φαίνεται στους καταναλωτές ότι ο τάδε κατασκευαστής είχε πρόβλημα...*» Η ανάμειξη του Τμήματος στις ανακλήσεις, τόνισε, περιοριζόταν στη παροχή – επί πληρωμή –

επικαιροποιημένων στοιχείων των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων στους ΔΤΚ και εφόσον «... ο αντιπρόσωπος αναλάμβανε να επιδιορθώσει τούτο το πράμα εξέλειπε οποιαδήποτε άλλη ανάμειξη του τμήματος για τούτο το θέμα» και εάν ο ΔΤΚ δεν ενημέρωνε το Τμήμα για το κίνδυνο για αποτροπή του οποίου γινόταν η ανάκληση, το Τμήμα δεν προέβαινε το ίδιο σε αξιολόγηση του κινδύνου,

Το τρίτο, το Τμήμα δεν ενημερώθηκε από την ΗΜΥ και την Αστυνομία για τα αίτια του σοβαρού τραυματισμού του Α. Λούγκου, και

Το τέταρτο, η επιστολή του Τμήματος του 2017 «... σχεδόν καλύπτει 100% το θέμα των ανακλήσεων.». Παρόλ' αυτά, επανέλαβε ότι την ευθύνη, ανεξαιρέτως, των ανακλήσεων την είχε ο κατασκευαστής. Όσον δε αφορά στα αίτια του σοβαρού τραυματισμού του Α. Λούγκου, δεν θυμόταν να είχε οποιαδήποτε σχετική ενημέρωση από την Αστυνομία, ούτε το ΤΟΜ έλαβε οποιαδήποτε έκθεση της ΗΜΥ για το θέμα.

- Ο Πέτρος Ξενοφώντος (Μ23) διετέλεσε Αν. Διευθυντής του ΤΟΜ για περίοδο 7 μηνών. Δηλαδή, 3 μήνες το 2014 και 4 μήνες μεταξύ 24.11.2019 και 30.4.2020.

Με τη Γραπτή Δήλωση (Έγγραφο ΙΒ) ουσιαστικά δεν διαφώτισε την Επιτροπή για οποιοδήποτε θέμα, αφού απλώς αναφέρθηκε στο τι ίσχυε πριν από την ψήφιση του

N.61(I)/2005, και ότι ο Νόμος του 2005 θεσπίστηκε για σκοπούς εναρμόνισης με τις αναφερόμενες σ' αυτόν Οδηγίες.

- Ο **Γιάννης Νικολαΐδης** (M24/29) υπηρέτησε στον τεχνικό τομέα του TOM από το 2006 μέχρι τις 15.12.2020, οπότε διορίστηκε διευθυντής του Τμήματος. Στη θέση αυτή παρέμεινε μέχρι 23.6.2022, αφού στις 24.6.2022 μέχρι 30.6.2023 διετέλεσε Αν. Γενικός Διευθυντής του ΥΜΕΕ.

Για σκοπούς ανταπόκρισης στη μαρτυρική κλήση που του απεστάλη, τόσο ως Διευθυντή του TOM όσο κι ως Αν. Γενικού Διευθυντή του ΥΜΕΕ, υιοθέτησε Γραπτή Δήλωση (Έγγραφο ΙΣΤ), στην οποία επισημαίνει κατ' αρχάς ότι το άρθρο 8 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, το οποίο αφορά την **εποπτεία της αγοράς**, εφαρμόζεται κυρίως στα μεγάλα κράτη-μέλη, τα οποία διαθέτουν εργαστηριακές υποδομές για τέτοιους ελέγχους, ενώ η Κύπρος εξαιρείται σε μεγάλο βαθμό από την υποχρέωση της εποπτείας, αφού προβλέπεται να προβαίνει σε 1 έλεγχο για κάθε 40.000 οχήματα.

Για τα μεταχειρισμένα οχήματα που προέρχονται από τρίτες χώρες, διευκρίνισε, ισχύουν οι Κανονισμοί της Κ.Δ.Π. 773/2003, και τα οχήματα αυτά εγγράφονται, αφού τύχουν έγκρισης μέσω της διαδικασίας SVA (Single Vehicle

Approval). Ακολούθως, αναφέρθηκε στον διορισμό του Διευθυντή του TOM ως αρμόδιας αρχής (Κ.Δ.Π. 389/2009) τον Νοέμβριο του 2009 και τόνισε πως το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (αργότερα ΥΜΕΕ) ήταν πάντα ενήμερο για τα θέματα Έγκρισης Τύπου και τα οποία δεν αφορούσαν ενέργειες ρουτίνας. Κατά την άποψη του δε, το ΥΣΕ δεν ασκούσε άμεση εποπτεία στο TOM και παρά τις έντονες παραστάσεις του Τμήματος (και προηγουμένως της ΗΜΥ), δεν υποστήριξε πραγματικά τις απαιτούμενες εφαρμοστικές δομές για την καλύτερη εφαρμογή των νομοθεσιών που αφορούσαν στην Έγκριση Τύπου. Επί του προκειμένου, επισυνάπτει ως Παράρτημα 1 πρόταση του TOM προς το ΥΣΕ, το 2001, για δημιουργία Διεύθυνσης Τεχνικής Οχημάτων, και επιστολή του ΥΣΕ, Δεκεμβρίου του 2001, προς τον Υπουργό Οικονομικών, όπου παρατηρείται πως, εκ των πραγμάτων, φαίνεται ότι η διαδικασία για την εγκαθίδρυση της εγκεκριμένης δομής *«... έχει καθυστερήσει, όμως, είμαι αναγκασμένος να επισημαίνω ότι περαιτέρω καθυστέρηση θα καταστήσει το έργο του Υπουργείου μου στο θέμα της εφαρμογής του κεκτημένου σχετικά με την Έγκριση Τύπου Οχημάτων ανέφικτο»*.

Αναφερόμενος στη διαδικασία ανάκλησης, ανέφερε πως αυτή προβλέπεται στις σχετικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες, οι οποίες ενσωματώθηκαν στο Εθνικό Δίκαιο και

στην συνέχεια στον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, η δε διαδικασία αυτή δεν διαφοροποιήθηκε. Σ' ό,τι δε αφορά την εγκύκλιο του 2017, αυτή δεν αντικατέστησε τη νομοθεσία που διέπει τις ανακλήσεις, και επί τούτου παρέπεμψε σε σχετική παράγραφο της επιστολής, όπου τονίζεται πως *«Για να διασφαλιστεί στο μέτρο του δυνατού ο σκοπός για τον οποίο γίνονται ανακλήσεις οχημάτων καθώς και για σκοπούς ομοιόμορφης εφαρμογής της κείμενης Νομοθεσίας το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, σε συνεργασία με τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων Οχημάτων, ετοίμασε το κείμενο αυτό κλπ»*. Για την Εγκύκλιο αυτή, ισχυρίστηκε, ενημερώθηκε το ΥΜΕΕ για το θέμα, αφού πάντοτε κοινοποιούνταν σ' αυτό σχετικές επιστολές, και συνέχισε:-

Η υπό αναφορά Εγκύκλιος βελτίωσε τη μέχρι τότε διαδικασία, και το ΤΟΜ συνέχισε να συνεργάζεται με τους ΔΤΚ σε σχέση με όλα τα θέματα που τους αφορούσαν. Εξέφρασε δε τη θέση ότι το ΤΟΜ εφαρμόζει τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, και ότι δεν υπήρξε οποιαδήποτε διαδικασία παράβασης του εν λόγω Κανονισμού.

Ειδικά για το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata, αυτό το αντιμετώπιζε το Τμήμα στο πλαίσιο της γενικής διαδικασίας για ανακλήσεις. Την γενική δε ευθύνη των ανακλήσεων *«... την είχε και συνεχίζει να την έχει ο κατασκευαστής του κάθε μοντέλου οχήματος που επηρεάζεται και*

την γενική ευθύνη για τον συντονισμό των ανακλήσεων την έχει η Αρμοδία Αρχή που εξέδωσε την Έγκριση Τύπου για το συγκεκριμένο μοντέλο οχήματος. Η Κυπριακή Αρμοδία Αρχή δεν έχει εκδώσει τέτοιες Εγκρίσεις Τύπου». Όσον δε αφορά στο TOM, «... ενεργούσε υποβοηθητικά και προσθετικά και, με τη διαδικασία που καθιερώθηκε, ανέλαβε να αποστέλλει στους αντιπροσώπους των κατασκευαστών όλες τις πληροφορίες για τα στοιχεία των ιδιοκτητών οχημάτων που επηρεάζονταν, να αποστέλλει μηνύματα σε όσους δεν ανταποκρίνονταν στην πρόσκληση των αντιπροσώπων των κατασκευαστών και, στη συνέχεια, προχώρησε στην ενέργεια να θέτει φραγή/εμπόδιο για διενέργεια του επόμενου τεχνικού ελέγχου καταλληλότητας (MOT) αν δεν ολοκληρωθεί η διαδικασία ανάκλησης.

Επίσης, προχώρησε σε ετοιμασία ειδικού λογισμικού προγράμματος, ώστε η διαδικασία ενημέρωσης και θέσης της φραγής/εμποδίου να γίνεται αυτόματα («on – line»), με την εισαγωγή της πληροφόρησης από τους εισαγωγείς στο μηχανογραφημένο σύστημα του TOM.».

Τέλος, ανέφερε ότι το TOM « στα πλαίσια του ρόλου του για θέματα οδικής ασφάλειας (κυρίως οχήματα και οδηγοί), λάμβανε διάφορα μέτρα και ανέπτυξε πρωτοβουλίες όταν διαπίστωνε περιπτώσεις που ενδέχεται να έθεταν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Προς τούτο έκδιδε τεχνικές οδηγίες στα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (MOT), όπως στην

περίπτωση που διαπιστώθηκε επανειλημμένη εκδήλωση φωτιάς σε οχήματα συγκεκριμένης μάρκας. Επιπρόσθετα, έλαβε άμεσα ενέργειες και προώθησε νομοθεσία για το θέμα των οχημάτων που εμπλέκονταν σε τροχαίες συγκρούσεις στο εξωτερικό και εισάγονταν στην Κύπρο (ώστε να διασφαλιστεί η ορθή επιδιόρθωση τους) κλπ. Σημειώνω επίσης ότι, οι ενέργειες του TOM για τα θέματα οδικής ασφάλειας ήταν συνεχείς και η συμβολή του ουσιαστική τόσο για την εφαρμογή μέτρων όσο και για τη διαμόρφωση και υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου και Δράσεων για την οδική ασφάλεια. Σημειώνω δε ότι το έτος 2004 οι θάνατοι από τροχαίες συγκρούσεις ανήλθαν σε 117 ενώ το έτος 2020 ήταν 48.»

Κατά τη διάρκεια που υπηρετούσε στο TOM, ανέφερε σε σχετική ερώτηση, άκουσε να γίνεται λόγος για τους αερόσακους Takata, το οποίο ήταν ευρέως γνωστό λόγω θέμα των ανακλήσεων. Δεν τέθηκε όμως ποτέ πως ήταν θέμα σοβαρής επικινδυνότητας, ώστε να ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα, ως αυτά που λήφθηκαν τελευταίως. Όμως δεν θυμάται κατά πόσον το θέμα αυτό άρχισε να συζητείται στο TOM από το 2014, και δεν θυμάται τις επιστολές του 2015 και 2016 που απέστειλαν στο Τμήμα οι δύο πολίτες. Στη συνέχεια όμως, όταν του υποδείχθηκαν οι δύο επιστολές και αναγνώρισε σ' αυτές την υπογραφή του, τις θυμήθηκε και ανέφερε ότι τις

απέστειλε «... για ενέργεια» και σχετικά υπέβαλε (γραπτώς) ερώτημα προς τον λειτουργό του Τμήματος Μιλτιάδους κατά πόσον για το όχημα υπήρχε ανάκληση. Επανέλαβε όμως ότι το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata αντιμετωπιζόταν στο πλαίσιο, γενικά, των ανακλήσεων, αλλά όταν αυτός έγινε Διευθυντής με «...πιο δραστικά μέτρα και ενημέρωση του κοινού και θέση της φραγής στο MOT)»

Σ' ό,τι αφορά τις πρόνοιες του άρθρου 8(4) του Ν.45(Ι)/2010 που προνοεί άμεση εφαρμογή των Κανονισμών από το TOM σε περίπτωση διαπίστωσης κινδύνου «...για την οδική ασφάλεια ή για την ασφάλεια του χρήστη κ.λπ.», πρόβαλε πως οι Κανονισμοί αυτοί είναι εναρμονιστικοί και ο σκοπός ήταν ότι «Εκείνος που διαπιστώνει (σημ:- τον κίνδυνο) εάν είναι δική σου η έγκριση, τρέξε τον κατασκευαστή που σου έδωσε την έγκριση τζιαι βάρτον μπροστά να τα σάσει». Τόνισε όμως ότι «... η διαδικασία για την ανάκληση και της επικινδυνότητας ήταν και συνεχίζει να είναι στον κατασκευαστή» και το TOM «... προέβηκε σε ενέργειες όπως την παραχώρηση στοιχείων στους αντιπροσώπους ώστε να προβούν στις ανακλήσεις και να τα διορθώσουν και στη συνέχεια στις ενέργειες που είχαν πει προηγουμένως». Συναφώς, του διαβάστηκε η παρ. 6(b) της Εγκυκλίου του 2017 η οποία εξαιρεί τους ΔΤΚ από την ευθύνη για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, πλην όμως ο κ. Νικολαΐδης επέμενε ότι η εν

λόγω Εγκύκλιος δεν εξαιρεί τους ΔΤΚ από την ευθύνη για τα οχήματα που εισάγονται στη Κύπρο από τρίτες χώρες, αλλά ούτε και ο Κανονισμός (ΕΕ) του 2018 καθότι ο Κανονισμός αυτός δεν ρυθμίζει το θέμα των ανακλήσεων.

- Η **Ελένη Πίπη-Χατζηκώστα** (M25), λειτουργός στον Τομέα Ρύθμισης Οδικών Μεταφορών του ΤΟΜ μέχρι 24.6.2022 και Αναπληρώτρια Διευθύντρια του ΤΟΜ από 24.6.2022 μέχρι 30.6.2024, υιοθέτησε γραπτή της δήλωση (Έγγραφο ΙΓ) όπου βασικά διατείνεται τα ακόλουθα:-

Τα όσα παρέθεσε ενώπιον της Επιτροπής ο Γ. Λουκάς τη βρίσκουν σύμφωνη και τα υιοθετεί. Συγκεκριμένα, επιπρόσθετα από τις ενέργειες του ΤΟΜ που έγιναν κατά τη διάρκεια που αυτή ήταν Αν. Διευθύντρια του Τμήματος και οι οποίες αναφέρθηκαν από τον Γ. Λουκά, εκτιμά πως ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/856 εφαρμοζόταν από το ΤΟΜ, αφού «... κατά την εγγραφή καινούργιων οχημάτων ελέγχονταν συγκεκριμένα έγγραφα, ενώ κατά την εγγραφή μεταχειρισμένων οχημάτων που προέρχονταν από κράτος μη μέλος της Ε.Ε. επιβαλλόταν η διαδικασία *SVA* (*Single Vehicle Approval*) σύμφωνα με την οποία εκδίδεται το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου μεμονωμένου οχήματος». Την ίδια εκτίμηση έχει και σε σχέση με την προβλεπόμενη από τον Κανονισμό εποπτεία «... δεδομένου ότι, το Τμήμα, είχε δομή της διαδικασίας με την οποία

συνεργαζόταν με τους οικονομικούς φορείς» και για ολοκλήρωση της διαδικασίας των εφαρμοστικών διατάξεων «... είχε ετοιμαστεί σχετικό νομοσχέδιο το οποίο, εξ όσων πληροφορούμαι, στο στάδιο αυτό βρίσκεται ενώπιον της Νομικής Υπηρεσίας».

Στη συνέχεια της Δήλωσής της, προβαίνει σε απαρίθμηση των ενεργειών του TOM καθ' όλη τη διάρκεια που αυτή ήταν Αν. Διευθύντρια ως ακολούθως:-

1. Στις 2.9.2022 εστάλη ηλεκτρονικό μήνυμα στους ΔΤΚ και στην ΟΕΒ, με το οποίο τους καλούσε να καταχωρίζουν στη σχετική εφαρμογή του μηχανογραφικού συστήματος του TOM στοιχεία για τις ανακλήσεις, και τόνισε πως «... ένα όχημα θεωρείται ότι δεν προσήλθε (μη προσελθέν) για τις αναγκαίες επιδιορθώσεις εφόσον παρέλθουν 2 μήνες από την ημερομηνία της 3^{ης} κατά σειρά ενημέρωσης με χρονικό περιθώριο 2 μηνών από ενημέρωση σε ενημέρωση (π.χ. επιστολή σε επιστολή) που γίνεται από τους Διανομείς του Κατασκευαστή και ότι οι αντιπρόσωποι θα διατηρούν επαρκή τεκμηρίωση της διαδικασίας ενημέρωσης για κάθε όχημα που καταχωρείται στην εφαρμογή ανάκλησης». Σχετικά στάληκαν, στις 20 και 21.9.2022, νέα ηλεκτρονικά μηνύματα στην ΟΕΒ, με τα οποία την καλούσε να απευθύνει ξανά στους ΔΤΚ και εισαγωγείς το πιο πάνω μήνυμα του Τμήματος, καθότι μέχρι τότε δεν

είχαν ανταποκριθεί όλοι. Όμως, κάποιοι ΔΤΚ δεν ανταποκρίθηκαν και ενημερώθηκε σχετικά, στις 14.10.2022, ο Πρόεδρος του ΣΕΜΗΟ.

2. Στις 16.11.2022, το Τμήμα κάλεσε τους ΔΤΚ να καταχωρίσουν στην προαναφερθείσα εφαρμογή ανακλήσεις για έγκριση από Λειτουργό του Τμήματος και με την καταχώριση, *«θα καταχωρείτο εμπόδιο στην διενέργεια του επόμενου τεχνικού Ελέγχου και οι ιδιοκτήτες θα λάμβαναν σχετικό SMS από το Τμήμα στο οποίο θα γινόταν αναφορά για ανακλήσεις του οχήματος»*. Κατ' ακολουθία τούτου, στις 17.1.2023, *«... εγκρίθηκαν από τον Λειτουργό του Τμήματος όσες ανακλήσεις είχαν δημιουργηθεί ώστε να είναι δυνατή η καταχώρηση των οχημάτων σε αυτές και να ενεργοποιηθεί ο περιορισμός στη διενέργεια Τεχνικού Ελέγχου»*.
3. Στις 3.2.2023, εκδόθηκε Τεχνική Οδηγία προς τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο και προς τους Υπεύθυνους Γραμμής Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, η οποία σημειώνεται πιο πάνω στις σελ. 127 και 128 και
4. Στις άλλες ενέργειες, στις οποίες αναφέρθηκε και ο Λουκάς, και θα ήταν πλεονασμός να τις επαναλάβουμε.

Κεφ. VI

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΜΕΕ (πρώην ΥΣΕ)

Στην ενότητα αυτή θα παραθέσουμε τη μαρτυρία της Γενικής Διευθύντριας του ΥΜΕΕ Μαρίνας Ιωάννου Χασάπη (Μ26) και των πρώην Γενικών Διευθυντών (ΓΔ) του ΥΜΕΕ (ή ΥΣΕ ανάλογα) Αντώνη Κουτσούλλη (Μ27), Σταύρου Μιχαήλ (Μ28), Ευστάθιου Χαμπουλλά (Μ31), Μάκη Κωνσταντινίδη (Μ32) και Αλέκου Μιχαηλίδη (Μ33), σημειώνοντας πως τη μαρτυρία του Γ. Νικολαΐδη την έχουμε ήδη παραθέσει.

- Η **Μαρίνα Ιωάννου Χασάπη**, ΓΔ του ΥΜΕΕ από 1.11.2024, υιοθέτησε Γραπτή Δήλωση (Έγγραφο ΙΔ), όπου βεβαιώνει πως από την ημέρα που ανέλαβε τα καθήκοντα της, πραγματοποιούνται στο ΥΜΕΕ αλληπάλληλες συναντήσεις με τον Υπουργό, το ΤΟΜ και με όλους τους εμπλεκόμενους με στόχο να δρομολογηθούν –και δρομολογήθηκαν κάποιες– ενέργειες για την αντιμετώπιση των κινδύνων και τη διασφάλιση της δημόσιας οδικής ασφάλειας. Δεν ήταν όμως καθόλου κατατοπιστική σε άλλα θέματα, αφού δήλωσε πως για την προηγούμενη περίοδο δεν ήταν σε θέση να διαφωτίσει την Επιτροπή. Ό,τι γνώριζε, διευκρίνισε, προέρχεται από την Διοικητική Έρευνα που διενήργησε ο Κ. Κοτζιάπασιης, και

αυτό που μπορεί να βεβαιώσει είναι ότι ο (νυν) Διευθυντής του TOM (Γ. Λουκά) ανταποκρίνεται πλήρως στα καθήκοντα του και έχει άμεση και συνεχή επαφή με τον Υπουργό. Στο πλαίσιο δε αυτό –ότι δηλαδή οι γνώσεις της και η πληροφόρηση της περιορίζονται στην περίοδο που είναι ΓΔ– (α) δήλωσε άγνοια για το κατά πόσον η ΗΜΥ διαβίβασε οποιαδήποτε από τις εκθέσεις της σε σχέση με τα δυστυχήματα ημερ. 30.7.2017, 24.1.2023 και 21.10.2024, (β) ενημέρωσε την Επιτροπή για τις προσπάθειες της προκειμένου να πληρωθούν κενές θέσεις στο TOM και (γ) ότι γίνονται προσπάθειες για σύσταση ανεξάρτητης αρχής εποπτείας της αγοράς, όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

- Ο **Αντώνης Κουτσούλλης** διετέλεσε ΓΔ του ΥΜΕΕ την περίοδο από 1.7.2023 μέχρι την 31.10.2024 και, σύμφωνα με την Γραπτή Δήλωση του (Έγγραφο ΙΕ), η πρώτη επαφή που είχε για το θέμα με τους αερόσακους Takata προέκυψε λόγω του μεγάλου ενδιαφέροντος που επέδειξε ο Υπουργός για το θέμα των ανακλήσεων. Συναφώς, επισκέφθηκε, στις 6.10.2023, την Αν. Διευθύντρια του TOM, και το προσωπικό τού έκανε επίδειξη παρακολούθησης των συνεργείων ελέγχου οχημάτων που γίνονται εξ αποστάσεως. Επιπρόσθετα, είχε συναντήσεις με εκπροσώπους του ΣΕΜΗΟ και της ΠΑΣΕΑ, οι οποίοι είχαν έντονες και αντίθετες απόψεις σ' ό,τι αφορά τις

ανακλήσεις. Όσον δε αφορά τα δυστυχήματα που προκλήθηκαν λόγω των αερόσακων, δεν τέθηκε ενώπιον του οποιαδήποτε έκθεση, είτε από την ΗΜΥ είτε από την Αστυνομία, η οποία όφειλε να ενημερώσει το ΥΜΕΕ.

Κατά τα άλλα, η Δήλωση του ασχολείται με ανακοινώσεις της ΕΔΥ για πλήρωση κενών θέσεων στις διάφορες Υπηρεσίες που υπάγονται στο ΥΜΕΕ –μεταξύ των οποίων και το ΤΟΜ– Σημειώνουμε στο σημείο αυτό ότι ο νυν Διευθυντής του ΤΟΜ ως και πρώην Διευθυντές επικαλέστηκαν ως έναν από τους λόγους δυσλειτουργίας του ΤΟΜ και την υποστελέχωσή του.

- Ο **Σταύρος Μιχαήλ** διετέλεσε ΓΔ του ΥΜΕΕ από 1.12.2018 μέχρι 23.6.2022, και η κατάθεση του άρχισε με την παραδοχή πως τόσο το ΤΟΜ όσο και η ΗΜΥ όφειλαν να ενημερώνουν το ΥΜΕΕ για τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν. Περαιτέρω τόνισε πως και η Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου όφειλε να ασκεί έλεγχο στα Τμήματα αυτά σ' ό,τι αφορά το έργο και την αποστολή τους, αλλά σημείωσε πως το Υπουργείο δεν μπορεί να στέλνει λειτουργούς να εποπτεύουν. Σε σχέση δε με τους αερόσακους Takata, άκουσε για πρώτη φορά να γίνεται γι' αυτούς λόγος το 2023, όταν ήδη είχε αφυπηρετήσει. Απέδωσε δε την αποτυχία του ΤΟΜ να ανταποκριθεί πλήρως στην αποστολή του, στην υποστελέχωση και σ' ό,τι αφορά τους λόγους της μη

κοινοποίησης των εκθέσεων της ΗΜΥ στο Υπουργείο, τους απέδωσε στη γραφειοκρατία.

- Ο **Ευστάθιος Χαμπουλλάς** διετέλεσε ΓΔ του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων (ΥΣΕ) για 7 μήνες, από 23.4.2004 μέχρι 30.11.2004, και η μαρτυρία του (Έγγραφο ΙΗ) περιστράφη, αφενός, γύρω από την προσπάθεια εναρμόνισης του περί της Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου του 2000 (Ν.18(Ι)/2000) με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία και, αφετέρου, στο ότι είχε τακτικές επαφές με τον τότε Διευθυντή του ΤΟΜ για επίλυση των όποιων προβλημάτων αντιμετώπιζε το Τμήμα.
- Ο **Μάκης Κωνσταντινίδης** διετέλεσε ΓΔ του ΥΣΕ από τον Δεκέμβριο του 2004 μέχρι τις 21.6.2011 και η μαρτυρία του εξαντλήθηκε στο να εκφράσει τη μεγάλη του ευαισθησία που τον διακρίνει στα θέματα οδικής ασφάλειας. Αν, τόνισε, ήταν αυτός ΓΔ και ερχόταν στην αντίληψη του το πρόβλημα με τους αερόσακους, δεν υπήρχε περίπτωση να μην έστελνε αμέσως Εγκύκλιο για απόσυρσή τους, και εξέφρασε την άποψη πως για τους υπό αναφορά αερόσακους οι αρμόδιοι δεν επέδειξαν αμέλεια εκτίμησης κινδύνου, αλλά ότι δεν εκτίμησαν σωστά τον κίνδυνο, και

- Ο **Αλέκος Μιχαηλίδης** διετέλεσε ΓΔ του ΥΜΕΕ από τον Ιούνιο του 2011 μέχρι την αφυπηρέτησή του, την 30.11.2018. Καταθέτοντας ενώπιον της Επιτροπής, ανέφερε πως δεν περιήλθε οτιδήποτε στην αντίληψη του για το θέμα των αερόσακων Takata και πως η Εγκύκλιος της 21^{ης} Μαρτίου του 2017 δεν έφθασε κοντά του, παρά την αναφορά σε αυτήν πως κοινοποιήθηκε στον ΓΔ.

Υποστήριξε, περαιτέρω, πως όφειλαν να του κοινοποιήσουν την εν λόγω Εγκύκλιο, καθώς και της επιστολές των δύο πολιτών προς το ΤΟΜ του 2015 και 2016, εφόσον το Υπουργείο αποτελούσε την εποπτική αρχή.

Τέλος, κατά τον μάρτυρα, το ΤΟΜ όφειλε να είχε διαπιστώσει τον κίνδυνο των συγκεκριμένων αερόσακων και να ενημερώσει το Υπουργείο ενώ την ίδια υποχρέωση είχε και η ΗΜΥ, πράγμα που δεν συνέβη, χαρακτηρίζοντας την παράλειψη αυτή ως μεγάλο λάθος.

Κεφ. VII

ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΥΜΕΕ (πρώην ΥΣΕ)

Σε αυτή την ενότητα θα παραθέσουμε τη μαρτυρία των **Αλέξη Βαφεάδη (M36)**, ο οποίος είναι Υπουργός του ΥΜΕΕ από 1.3.2023, του τέως Υπουργού **Γιάννη Καρούσου (M37)**, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός για την περίοδο από 3.12.2019 μέχρι 28.2.2023, και των πρώην Υπουργών **Βασιλικής Αναστασιάδου (M38)**, η οποία διετέλεσε Υπουργός για την περίοδο από 1.3.2018 μέχρι 2.12.2019, **Μάριου Δημητριάδη (M39)**, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός για την περίοδο από 14.3.2014 μέχρι 28.2.2018, **Ευθύμιου Φλουρέντζου (M40)**, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός ΥΣΕ για την περίοδο από 5.8.2011 μέχρι τις 28.2.2013, **Ερατώς Κοζάκου Μαρκουλή (M41)**, η οποία διετέλεσε Υπουργός ΥΣΕ από 2.3.2010 μέχρι 4.8.2011, **Νίκου Νικολαΐδη (M42)**, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός ΥΣΕ από 29.2.2008 μέχρι την 1.3.2010, **Μαρίας Μαλαχτού-Παμπαλλή (M43)**, η οποία διετέλεσε Υπουργός ΥΣΕ από 16.7.2007 μέχρι 28.2.2008 και **Χάρη Θράσου (M44)**, ο οποίος διετέλεσε Υπουργός ΥΣΕ από 19.5.2004 μέχρι 15.7.2007.

- Ο **Αλέξης Βαφεάδης** κληρονόμησε μια χαοτική, θα λέγαμε, κατάσταση σ' ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια, η οποία σηματοδεύτηκε από δύο (2) σοβαρά δυστυχήματα που επέφεραν τον σοβαρό τραυματισμό του 19χρονου (τότε) Α. Λούγκου και τον θανάσιμο τραυματισμό του 24χρονου Κ. Όξυνου, ενώ τρίτο θανατηφόρο δυστύχημα με θύμα την 19χρονη Στυλιανή Γιωργαλλή επισυνέβη κατά τη διάρκεια της θητείας του ως Υπουργού, λόγω έκρηξης του αερόσακου των αυτοκινήτων που οδηγούσαν.

Ως πρώτη παρατήρηση που προβαίνουμε για τη μαρτυρία του Βαφεάδη είναι ότι μέσω της Γραπτής του Δήλωσης (Έγγραφο ΙΘ) αναφύεται μια αγωνιώδης και επίπονη προσπάθεια να διαχειριστεί την κατάσταση που κληρονόμησε, χωρίς ακόμη να γίνει κατορθωτή η εξεύρεση αποτελεσματικής και τελικής λύσης. Ας δούμε όμως, όσο το δυνατόν πιο σύντομα, τις απαντήσεις που έδωσε στα έξι (6) ερωτήματα που του έθεσε η Επιτροπή και σε τι ενέργειες προέβη ως Υπουργός για επίλυση της κατάστασης που κληρονόμησε. Αυτές έχουν ως ακολούθως:-

Όταν ανέλαβε το Υπουργείο, ο προκάτοχος του Γ. Καρούσος τού παρέδωσε μια επιστολή για εκκρεμότητες για θέματα οδικής ασφάλειας, αλλά δεν έτυχε οποιασδήποτε ενημέρωσης για τις ανακλήσεις λόγω Takata ή γενικά για το θέμα των ανακλήσεων. Έτυχε όμως μιας σταδιακής

ενημέρωσης από τη διεύθυνση του Υπουργείου σε θέματα που αφορούσαν αρμοδιότητες του Υπουργείου. Ειδικά, για τα θέματα που αφορούσαν το TOM γίνονταν τακτικές συναντήσεις συντονισμού με τη συμμετοχή του Αν. ΓΔ του Υπουργείου, της Αν. Διευθύντριας του TOM ως και στελεχών του εν λόγω Τμήματος. Κατά τις συναντήσεις αυτές, ένα από τα θέματα που απασχολούσαν το TOM ήταν και η υποστελέχωσή του, η οποία περιόριζε τη δυνατότητα διεύρυνσης των δράσεών του.

Αρχικά, μέχρι 1.7.2023, συνεργάστηκε με τον Αν. ΓΔ Γ. Νικολαΐδη και στη συνέχεια με τον Α. Κουτσούλη, ο οποίος όμως δεν είχε την εμπειρία του TOM και για τον λόγο αυτόν λάμβανε πληροφόρηση από την Αν. Διευθύντρια του TOM, την Ε. Πίπη.

Στις 25.4.2023 συναντήθηκε με τον πατέρα του Κ. Όξυνου, τον Γιάννο Όξυνο, από τον οποίο πληροφορήθηκε για πρώτη φορά για τους ελαττωματικούς αερόσακους Takata και ότι η αιτία του τραγικού θανάτου του γιού του οφειλόταν στην έκρηξη τέτοιου αερόσακου. Δύο ημέρες μετά, στις 27.4.2023, κάλεσε στο γραφείο του τον Γ. Νικολαΐδη, ο οποίος τον ενημέρωσε ότι από τον Ιανουάριο του ίδιου χρόνου «... είχε τεθεί σε εφαρμογή πρόγραμμα του TOM που επέτρεπε στους διανομείς των κατασκευαστών (ΔτΚ) να θέτουν φραγμό στη διενέργεια τεχνικού ελέγχου (ΜΟΤ) σε όσα οχήματα δεν ανταποκρίθηκαν σε ανάκληση».

Επιπρόσθετα από την ενημέρωση, της οποίας έτυχε από τον Αν. ΓΔ:-

1. Ζήτησε και έτυχε ενημέρωσης από το TOM για τη διαδικασία των ανακλήσεων και τη φραγή που του ανέφερε ο Αν. ΓΔ. Περαιτέρω υπέβαλε στο TOM, γραπτώς, σειρά ερωτημάτων που αφορούσαν τον αριθμό των ανακλήσεων που εκκρεμούν, πότε προγραμματίζεται η ολοκλήρωση τους, πόσο επικίνδυνες είναι, τι μέτρα έλαβαν οι υπεύθυνοι, τι μέτρα έλαβε ή προτίθεται να λάβει το TOM και ποια διαδικασία προτίθεται να λάβει για ενημέρωση του κοινού.

Η απάντηση του TOM στα πιο πάνω ερωτήματα, ανέφερε ο Υπουργός, ανέδειξε μια ανομοιομορφία ως προς τον χειρισμό των γκρίζων αυτοκινήτων από τους ΔΤΚ, χωρίς όμως το TOM να αναφέρει τα προβλήματα με τις ανακλήσεις των οχημάτων αυτών.

2. Είχε συνάντηση με τον Διευθυντή της Υπηρεσίας Προστασίας του Καταναλωτή, ο οποίος τον ενημέρωσε για τον τρόπο λειτουργίας του συστήματος RAPEX και τις υποχρεώσεις των διαφόρων Υπηρεσιών –ή άλλων– να ενημερώνουν μέσω της Υπηρεσίας του το εν λόγω σύστημα για επικίνδυνα προϊόντα στην αγορά και
3. Είχε συναντήσεις/συνεδρίες με εκπροσώπους του ΣΕΜΗΟ και της ΠΑΣΕΑ, οι οποίες ανέδειξαν ότι μεταξύ ΔΤΚ και εισαγωγέων γκρίζων αυτοκινήτων υπήρχε διαμάχη και

έντονη διαφωνία στο θέμα των ανακλήσεων, με τον ΣΕΜΗΟ να προβάλλει ότι τα μέλη του δεν έχουν οποιαδήποτε υποχρέωση να διαχειρίζονται τις ανακλήσεις των γκρίζων οχημάτων, ενώ αντίθετη ήταν η άποψη της ΠΑΣΕΑ.

Με βάση την πληροφόρηση που έτυχε και τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τις συναντήσεις/συνεδριάσεις που είχε, συνέχισε ο Βαφεάδης, προχώρησε σε μια σειρά δράσεων για επίλυση του προβλήματος των ανακλήσεων. Όπως, (α) ζήτησε και έλαβε γραπτώς από το ΤΟΜ ενημέρωση για την πρόοδο των ανακλήσεων, (β) είχε τακτικές επί του θέματος επαφές με το ΤΟΜ για συντονισμό της διαδικασίας των ανακλήσεων και (γ) μετά τον διορισμό του Γ. Λουκά ως Διευθυντή του ΤΟΜ, έγιναν διάφορες δράσεις –τις οποίες και αναφέρει στη Δήλωση του– για επίλυση του προβλήματος. Όμως, στην πορεία, αντιλήφθηκε ότι το θέμα των ανακλήσεων ήταν εξαιρετικά περίπλοκο με διαφορετικές και διφορούμενες ερμηνείες. Δηλαδή, για τα «λευκά» οχήματα –αυτά που είχαν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου– υπήρχαν περιθώρια βελτίωσης και μπορούσαν να επιτευχθούν, αλλά για τα «γκρίζα» οχήματα –αυτά που δεν είχαν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου– η κατάσταση ήταν περίπλοκη λόγω των αντίθετων θέσεων των ΔΤΚ και των εισαγωγέων «γκρίζων» οχημάτων που αναφέρονται πιο πάνω. Σε μια προσπάθεια να επιλυθεί το πρόβλημα για τα «γκρίζα»

οχήματα, λόγω κυρίως του ότι η αλυσίδα ενημέρωσης για κάποια από αυτά είχε διακοπεί, ζήτησε, στις 12.10.2023, από το TOM εισηγήσεις για την αποκατάσταση της αλυσίδας ενημέρωσης. Η εισήγηση της τότε Αν. Διευθύντριας του TOM ήταν «...να εξεταστεί το ενδεχόμενο να παραπέμπονται όλα τα μεταχειρισμένα οχήματα στον αντιπρόσωπο για έλεγχο των ανακλήσεων πριν την εγγραφή τους». Παρόλο που θεώρησε την εισήγηση αναποτελεσματική, εντούτοις, ελλείπει οποιασδήποτε άλλης εισήγησης, έδωσε οδηγίες για υλοποίηση της. Εξήγησε, συναφώς, ότι «Ανακλήσεις προκύπτουν συνέχεια και μια αποτελεσματική δράση πρέπει να περιλαμβάνει την δυνατότητα συνεχούς ενημέρωσης και εποπτείας των ανακλήσεων όπως γίνεται με τα οχήματα με EET». Στο πλαίσιο δε των προσπαθειών του για εξεύρεση λύσης, με δική του εισήγηση, το TOM απευθύνθηκε τόσο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και σε άλλες χώρες κράτη-μέλη της ΕΕ –όπως την Ιρλανδία– αλλά και σε χώρες μη μέλη, όπως την Ιαπωνία.

Το αρμόδιο τμήμα της Ιρλανδίας, ανέφερε, ενημέρωσε το TOM ότι για τις ανακλήσεις των «γκρίζων» οχημάτων η ευθύνη ανήκει στον εισαγωγέα του οχήματος και ότι η ευθύνη του ΔΤΚ «...είναι να παρέχει πληροφορίες για τις ανακλήσεις αν του ζητηθεί και ότι οι ΔΤΚ υλοποιούν τις ανακλήσεις νοουμένου ότι το όχημα προσκομισθεί στο εξουσιοδοτημένο συνεργείο» και κατέληξε ως εξής:- «... Την 3.2.2025 εκδόθηκαν τα διατάγματα που

προβλέπονται στην νομοθεσία. Τα διατάγματα σκοπό είχαν την αποκατάσταση της αλυσίδας ενημέρωσης για τα «γκρίζα» οχήματα της 2^{ης}, 3^{ης} και 4^{ης} κατηγορίας, αυτά δηλαδή που δεν λαμβάνουν ενημέρωση από τους ΔτΚ.

Τα μέτρα που περιλαμβάνονται στα Διατάγματα δεν είναι εξίσου αποτελεσματικά και δεν συνάδουν με τη διαδικασία ανακλήσεων που εφαρμόζεται για όλα τα άλλα οχήματα, παρόλο που είναι μια έντιμη προσπάθεια να υπάρξει τουλάχιστον περιστασιακά ενημέρωση των ιδιοκτητών οχημάτων χωρίς EET. Στην πράξη προκάλεσαν και επιπλοκές στην αγορά που προσπάθησε να διορθώσει η Βουλή με τροποποίηση στην νομοθεσία.

Εν κατακλείδι, έγιναν μια σειρά από προσπάθειες να διαχειριστούμε το δύσκολο αυτό θέμα αποκατάστασης της αλυσίδας ενημέρωσης των ιδιοκτητών οχημάτων χωρίς EET, του οποίου η διαχείριση δεν προνοείται στους Κανονισμούς και δεν έτυχε χειρισμού από άλλα Κράτη Μέλη».

Ήταν, τέλος, θέση του Υπουργού ότι γενεσιουργός αιτία των συσσωρευμένων προβλημάτων που αφορούν ανακλήσεις οχημάτων χωρίς Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου ήταν η Εγκύκλιος του ΤΟΜ ημερ. 21.3.2017, η οποία απάλλαξε τους ΔτΚ από την ευθύνη για τα οχήματα αυτά, χωρίς να ορίζει οποιαδήποτε άλλη διαδικασία για αυτόκλητη ενημέρωση των ιδιοκτητών των εν λόγω οχημάτων. Επί τούτου εξέφρασε και την άποψη ότι το ΤΟΜ δεν είχε τέτοια εξουσία, ενώ, σε σχέση

με τις εκθέσεις της ΗΜΥ για τα 3 δυστυχήματα, εξέφρασε την άποψη ότι όφειλε να τις κοινοποιήσει στο Υπουργείο του. Τέλος, αναφέρθηκε και στον Ν.1(Ι)/2025 και τόνισε ότι αναγνωρίζει μεν τις ατέλειες του εν λόγω Νόμου, αλλά ο Νόμος αυτός θεσπίστηκε ως ένα έκτακτο μέτρο για αντιμετώπιση των προβλημάτων που ανέφερε.

- Η μαρτυρία του **Γιάννη Καρούσου** συνοψίζεται ως ακολούθως:-

Καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του ως Υπουργού είχε καθημερινές συναντήσεις με τον ΓΔ και για σκοπούς πληρέστερης ενημέρωσης είχε και μηνιαίες συναντήσεις με τους Διευθυντές των 7 Τμημάτων που υπάγονται στο ΥΜΕΕ. Επιπρόσθετα, είχε συχνές συναντήσεις με οργανωμένα σύνολα, όπως τον ΣΕΜΗΟ και την ΠΑΣΕΑ, και έκανε συχνά επισκέψεις στα Τμήματα του Υπουργείου, για να έλθει σε άμεση επαφή με τους λειτουργούς των Τμημάτων για ενημέρωση και για επίλυση πιθανών προβλημάτων που αντιμετώπιζαν. Παρά ταύτα, ουδείς οποτεδήποτε τον ενημέρωσε για το θέμα με τους αερόσακους Takata ή ότι υπήρχε οποιοδήποτε πρόβλημα σε σχέση με τις ανακλήσεις οχημάτων. Ούτε ποτέ ενημερώθηκε από οποιονδήποτε «... *ότι υπάρχουν θέματα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό ή την ανάγκη εφαρμοστικών μέτρων ή να με ενημερώσει για τα οποιαδήποτε*

ατυχήματα έγιναν πριν να ήμουν Υπουργός ή για τις εκθέσεις τις οποίες υπήρχαν, ιδιαίτερα τις εκθέσεις της ΗΜΥ του 2017 το οποίο επίσης με ρωτάτε, ούτε για την Εγκύκλιο Επιστολή του 2017 είχα παραλάβει την οποιανδήποτε ενημέρωση».

Αναφορά έκανε και στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο, όπως είπε, συνεδρίαζε υπό την προεδρία του 2-3 φορές τον χρόνο. Και αυτό για να τονίσει πως, παρόλο που η Αστυνομία παρουσίαζε στο Συμβούλιο στατιστικά στοιχεία για τα θανατηφόρα δυστυχήματα ως και αυτά με σοβαρούς τραυματισμούς, εντούτοις καμία πληροφόρηση δεν είχε το Συμβούλιο, είτε από την Αστυνομία είτε από την ΗΜΥ, για δυστυχήματα ή εκθέσεις που σχετίζονταν με τους αερόσακους Takata.

Αν, κατέληξε, γνώριζε για τα πιο πάνω θέματα, θα παρέμβαινε άμεσα, κάτι που έκανε πάντοτε σε άλλα σοβαρά θέματα κατά τη διάρκεια τα θητείας του.

- Η μαρτυρία της **Βασιλικής Αναστασιάδου** μπορεί να αποδοθεί σε μερικές γραμμές ως ακολούθως:-

Κατά την ανάληψη των καθηκόντων της είχε κάποια ενημέρωση από τον προκάτοχο της, τον Μ. Δημητριάδη, για τα θέματα του Υπουργείου της. Σε αυτά όμως δεν περιλαμβάνονταν τα ζητήματα που εξετάζει η Επιτροπή και

ούτε στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας τέθηκαν οποτεδήποτε τέτοια ζητήματα.

- Στο ίδιο ουσιαστικά πλαίσιο με τη μαρτυρία του Γ. Καρούσου κινήθηκε και η μαρτυρία του **Μάριου Δημητριάδη**. Συγκεκριμένα, ανέφερε ότι για την Εγκύκλιο του ΤΟΜ του 2017 δεν είχε οποιαδήποτε ενημέρωση, και το απέδωσε στο γεγονός ότι η Εγκύκλιος αυτή αφορούσε τεχνικά θέματα που δεν ενέπιπταν στην πρακτική ενημέρωσης του Υπουργού. Σημείωσε όμως ότι κάπου είδε δημοσιευμένη αυτή την επιστολή και πρόσεξε πως αυτή κοινοποιήθηκε στον ΓΔ, ο οποίος όμως δεν τον ενημέρωσε. Παρομοίως, δεν έτυχε οποιασδήποτε πληροφόρησης για τα προβλήματα με τους αερόσακους Takata, η ΗΜΥ δεν κοινοποίησε στο Υπουργείο, ως όφειλε, την έκθεσή της για το δυστύχημα του Α. Λούγκου, ενώ ούτε και η Αστυνομία ενημέρωσε, ως όφειλε, το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, και πουθενά δεν είδε δημοσιευμένο οτιδήποτε που αφορούσε στο πρόβλημα με τους αερόσακους. Τόνισε δε ότι *«Ο καθένας από εμάς, πιστεύω και εδώ οι συνάδελφοι, εκάμαμε ό,τι εμπορούσαμε στα μέτρα των δυνατοτήτων μας, αλλά αντιλαμβάνεστε ότι κάποια θέματα είναι και πέραν των δυνατοτήτων και των γνώσεων μας»*. Διαβεβαίωσε δε την Επιτροπή *«... ότι αν εγώ σαν Υπουργός είχα οποιανδήποτε ενημέρωση γι' αυτό το θέμα, όπως πάρα πολλά θέματα επί της*

Υπουργίας μου, και ιδιωτικοποιήσεις, θα φρόντιζα να προβώ σε όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του κοινού».

- Ο **Ευθύμιος Φλουρέντζου** ανέφερε ότι δεν έτυχε οποιασδήποτε ενημέρωσης από τον προκάτοχο του, αλλά ούτε και αυτός ενημέρωσε τον διάδοχο του για θέματα ανακλήσεων οχημάτων. Και αυτό γιατί, κατά τη διάρκεια της θητείας του, δεν ενημερώθηκε από οποιοδήποτε υπηρεσιακό για τέτοια θέματα, παρόλο που είχε συνεχή επικοινωνία με το ΤΟΜ. Πέραν τούτου, το υπόλοιπο μέρος της μαρτυρίας του δεν σχετίζεται με το αντικείμενο της έρευνας μας.
- Η **Ερατώ Κοζάκου-Μαρκουλλή** ανέφερε ότι κατά την ανάληψη των καθηκόντων της έτυχε εκτενούς ενημέρωσης από τον προκάτοχο της, τον Ν. Νικολαΐδη, για διάφορα θέματα που αφορούσαν όλα τα Τμήματα του Υπουργείου. Για τα ζητήματα όμως που εξετάζει η Επιτροπή, τότε δεν υπήρχαν προβλήματα και, μεταξύ άλλων, το Υπουργείο της είχε στρέψει την προσοχή του στις διαδικασίες εναρμονισμού με τα νέα δεδομένα που είχαν προκύψει, μετά την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ.

Σε ερώτηση της Επιτροπής πώς κρίνει τη μη κοινοποίηση από την ΗΜΥ των εκθέσεων που είχε ετοιμάσει για τα 3

δυστυχήματα στο Υπουργείο, απάντησε πως ήταν αδικαιολόγητη.

- Ο **Νίκος Νικολαΐδης** ανέφερε ότι κατά τη διάρκεια της θητείας του δεν έτυχε οποιασδήποτε ενημέρωσης από το ΤΟΜ σε σχέση με ανακλήσεις ή αποσύρσεις οχημάτων και τόνισε πως η ΗΜΥ και το ΤΟΜ όφειλαν να ενημερώνουν τον Υπουργό και/η τον ΓΔ του Υπουργείου για κάθε θέμα που αφορούσε την οδική ασφάλεια.
- Η θητεία της **Μαρίας Μαλακτού-Παμπαλλή** στο Υπουργείο ήταν διάρκειας 7 μόνο μηνών και, όπως είπε, τα θέματα που είχαν σχέση με εισαγωγές αυτοκινήτων τα χειριζόταν ο ΓΔ και όχι η ίδια, και τέλος,
- Η θητεία του **Χάρη Θράσου** συνέπεσε με την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ και, όπως ανέφερε, το Υπουργείο του έστρεψε την προσοχή του στα εναρμονιστικά νομοσχέδια που αφορούσαν στους διάφορους τύπους οχημάτων και τη δημιουργία Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΙΚΤΕΟ) για τη διενέργεια των γνωστών ελέγχων Μ.Ο.Τ.

Κεφ. VIII

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όροι Εντολής 4(1) και 4(2)(α), (β), (δ),(ε) και (στ)

Από τη μελέτη του Εθνικού και Ενωσιακού Δικαίου ως και του συνόλου του μαρτυρικού υλικού που τέθηκε ενώπιόν μας, παρατηρούμε τα ακόλουθα:-

A. Εισαγωγή και διάθεση οχημάτων στην κυπριακή αγορά από την ΕΕ και από τρίτες χώρες

Πριν από την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ, η διαδικασία εισαγωγής και διάθεσης οχημάτων στην κυπριακή αγορά ήταν εξαιρετικά απλή. Το μόνο που απαιτείτο, σύμφωνα με τον περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμο του 2000 Ν.18(Ι)/2000), ήταν όπως όλα τα οχήματα –καινούργια ή μεταχειρισμένα– πριν τεθούν σε κυκλοφορία στη Δημοκρατία, έπρεπε να εξασφαλίσουν έγκριση τύπου. Δηλαδή «... *τύπο οχήματος μιας κατηγορίας ο οποίος δεν διαφέρει τουλάχιστον ως προς τα ουσιώδη στοιχεία που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Μέρος Α ...*».

Δύο (2) χρόνια μετά, ο Ν.18(Ι)/2000 τροποποιήθηκε από τον Ν.18(Ι)/2002 για σκοπούς εναρμόνισης με την Οδηγία 70/156/ΕΟΚ και στη συνέχεια εκδόθηκαν οι περί Έγκρισης

τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμοί του 2003 (Κ.Δ.Π.773/2003), όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο που πραγματεύεται το Εθνικό Δίκαιο (βλ. ανωτέρω). Στο ίδιο κεφ. γίνεται αναφορά και στον περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμο του 2005 (Ν.61(Ι)/2005), ο οποίος κατήργησε το Ν.18(Ι)/2000, αλλά όχι και τους Κανονισμούς που εκδόθηκαν δυνάμει αυτού. Κατ' ακολουθία τούτων, από το 2004 μέχρι και σήμερα, για εγγραφή ενός μεταχειρισμένου οχήματος που εισάγεται στη Δημοκρατία από τρίτες χώρες απαιτείται, αφενός, το όχημα να είναι ηλικίας μέχρι 5 ετών και, αφετέρου, να εξασφαλίσει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου μεμονωμένου οχήματος (SVA) από εγκεκριμένο εργαστήριο του ιδιωτικού τομέα. Όσον δε αφορά τα καινούργια οχήματα, αυτά για να εγγραφούν και να κυκλοφορήσουν σε όλα τα κράτη-μέλη πρέπει να τύχουν Ευρωπαϊκής Έγκρισης Τύπου.

Την 1^η Σεπτεμβρίου 2020 τέθηκε σε ισχύ ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858, τον οποίο πραγματευόμαστε στο Κεφ. υπό τον τίτλο Ενωσιακό Δίκαιο. Παρόλο που ο Κανονισμός αυτός θεσπίστηκε την 30^η Μαΐου 2018 εντούτοις, η Κύπρος όχι μόνο δεν προέβη σε εφαρμοστικές διατάξεις μέχρι την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ, αλλά εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να μην το πράττει. Παραπέμπουμε προς τούτο στις αυτούσιες διατάξεις του Κανονισμού που παραθέτουμε στο σχετικό κεφάλαιο, και ως παραδείγματα αναφέρουμε την παράλειψη

θέσπισης εναλλακτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση εθνικής επί μέρους έγκρισης οχήματος, και την παράλειψη σύστασης αρχής εποπτείας της αγοράς, ξεχωριστής από την αρχή έγκρισης που είναι το TOM.

Η εισήγηση μας, η οποία είναι ταυτόχρονα και υποχρέωση της Δημοκρατίας, είναι η πλήρης εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 που, ως Κανονισμός, υπερισχύει του Εθνικού Δικαίου. Θα πρέπει επομένως να τροχοδρομηθούν άμεσα διαδικασίες για θέσπιση εφαρμοστικών διατάξεων, είτε με Κανονισμούς είτε με Διατάγματα του αρμόδιου Υπουργού, προς πλήρη συμμόρφωση με τον Κανονισμό. Σημειώνουμε επί τούτου τις προσπάθειες που έχουν αναφέρει στην Επιτροπή ο Διευθυντής του TOM και ο Υπουργός για ενέργειες που αποβλέπουν στην υλοποίηση του στόχου αυτού που η ολιγωρία των αρμοδίων προηγουμένως οδήγησαν τα πράγματα σ' αυτή την κατάσταση που αντιμετωπίζει το Κράτος σήμερα. Όμως, θεωρούμε πως η προσπάθεια θα πρέπει να στοχεύει στην πλήρη εφαρμογή του Κανονισμού και όχι αποσπασματικά σε επί μέρους θέματα.

B. Εποπτεία της αγοράς και ανακλήσεις

Έχουμε ήδη σημειώσει την παράλειψη της Δημοκρατίας να συστήσει Αρχή Εποπτείας της αγοράς, τις αρμοδιότητες της

οποίας ασκεί –στον βαθμό βέβαια που τις ασκεί– το ΤΟΜ, ο Διευθυντής του οποίου είναι και η αρμόδια αρχή έγκρισης τύπου. Όπως σχετικά κατέθεσαν οι Γ. Λουκά και Γ. Νικολαΐδης, το ΤΟΜ ασκούσε και ασκεί την εποπτεία της αγοράς, συμμορφούμενο προς τούτο με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Διαφωνούμε! Δεν αποτελεί πλήρη συμμόρφωση ο έλεγχος ενός οχήματος ανά 40.000 οχήματα, στον οποίο αναφέρθηκαν ως συμμόρφωση. Οι υποχρεώσεις των αρχών εποπτείας της αγοράς εκτίθενται στο άρθρο 8 του Κανονισμού, ο οποίος αυτούσιος παρατίθεται στο Κεφ. Ενωσιακό Δίκαιο, και έκδηλα δεν μπορεί να γίνει λόγος ότι ο έλεγχος ενός οχήματος ανά 40.000 οχήματα αποτελεί συμμόρφωση.

Τώρα, σ' ό,τι αφορά τις ανακλήσεις, να παρατηρήσουμε κατ' αρχάς ότι για τα οχήματα με ευρωπαϊκή έγκριση τύπου δεν υπήρχε ούτε υπάρχει μεγάλο πρόβλημα. Οι κατασκευάστριες εταιρείες και οι ΔΤΚ αναγνώριζαν πάντα και εξακολουθούν να αναγνωρίζουν ότι είναι δική τους ευθύνη η ανάκληση των οχημάτων αυτών. Βασικό τους επιχείρημα είναι ότι δεν φέρουν ευθύνη για τα γκρίζα οχήματα, εφόσον αυτά κατασκευάζονται με τεχνικές προδιαγραφές τρίτων αγορών και όχι με τις τεχνικές προδιαγραφές της ΕΕ. Ή όπως το έθεσε ο Σ. Τρικωμίτης, *«Η ανάκληση οχημάτων είναι προέκταση της διαδικασίας έγκρισης τύπου, της συνεχούς εποπτείας της αγοράς και της λήψης διορθωτικών μέτρων»*, θέση η οποία κατά τη άποψή

μας δικαιώνεται από την έννοια του όρου «**κατασκευαστής**» του Κανονισμού που σημαίνει φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι **υπεύθυνο για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου οχήματος**, ως και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις που έχει τόσο ο «**κατασκευαστής**» όσο και οι αντιπρόσωποι και διανομείς του (βλ. άρθρα 13, 14, 15 και 18 του Κανονισμού, ανωτέρω) αλλά και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις του εισαγωγέα ενός οχήματος άρθρο 17 και 20 του Κανονισμού. Κατά συνέπεια, η θέση των Σ. Κολέττα, Διευθυντή του TOM από 1.8.2006 μέχρι 30.10.2019, και Γ. Νικολαΐδη, τεχνικού του TOM από το 2006 και Διευθυντή του Τμήματος από 15.12.2020 μέχρι 23.6.2022 –ότι υπεύθυνος για τις ανακλήσεις και των γκρίζων οχημάτων ήταν και είναι ο κατασκευαστής του κάθε μοντέλου οχήματος– δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Διερωτόμαστε μάλιστα πώς υποστηρίζουν αυτή τη θέση, τη στιγμή που αυτοί κατήργησαν τη διαδικασία ανάκλησης του 2011 και την αντικατέστησαν με την Εγκύκλιο, της 21.3.2017, με την παρ. 6(b) της οποίας εξαιρούνται οι ΔτΚ της ευθύνης για «... *τα οχήματα που εγγράφονται στην Κύπρο ως μεταχειρισμένα και προέρχονται από τρίτες χώρες ...*» και σχετικά παραπλέμπουμε στα όσα καταγράφονται στο κεφ. IV, όπου πραγματευόμαστε την έκθεση του κ. Κοτζιάπασιη. Να επαναλάβουμε, όμως, ότι με την εν λόγω Εγκύκλιο καταργήθηκε η διαδικασία ανάκλησης που καθορίστηκε το

2011 και βασιζόταν στον Ν.45(Ι)/2010 και στον Καν. 30 της Κ.Δ.Π. 218/2010, στη βάση της οποίας το ΤΟΜ προωθούσε ανά μήνα στους ΔτΚ στοιχεία για εγγραφές όλων των οχημάτων **–καινούργιων και μεταχειρισμένων–** του αμέσως προηγούμενου μήνα και, ως εκ τούτου, οι ανακλήσεις που γίνονταν τότε, μέσω των ΔτΚ, περιελάμβαναν και τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Με την υπό αναφορά όμως Εγκύκλιο και την εξαίρεση των ΔτΚ από την ευθύνη για τα μεταχειρισμένα οχήματα έμειναν εκτός ανακλήσεων τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αποτελούσαν και αποτελούν τη μεγάλη πλειοψηφία των οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους της Κύπρου, και έκτοτε όταν οι ΔτΚ ζητούσαν από το ΤΟΜ επικαιροποιημένα στοιχεία για τους ιδιοκτήτες των υπό ανάκληση οχημάτων, σ' αυτά δεν περιλαμβάνονταν και τα γκρίζα οχήματα, αλλά μόνο αυτά που είχαν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου. Σημειώνουμε, ωστόσο, ότι κάποιοι ΔτΚ, εθελοντικά, περιλαμβάνουν στις ανακλήσεις και γκρίζα οχήματα, ακολουθώντας προς τούτο την πολιτική του κατασκευαστή. Επί του προκειμένου παραπέμπουμε τόσο στις επισημάνσεις, στις οποίες προβήκαμε στο Κεφ. IV, όσο και στην ολοκληρωμένη και από κάθε άποψη αξιόπιστη μαρτυρία του διευθυντή του ΤΟΜ, του Γ. Λουκά, που παραθέτουμε ανωτέρω.

Επιπρόσθετα από τα πιο πάνω, υπάρχουν ακόμη τρεις (3) παράμετροι στην υπόθεση που αφορούν τους Σ. Κολέττα και Γ. Νικολαΐδη και σχετίζονται με τις ενέργειες τους – ορθότερα τις παραλείψεις τους– καθ’ όλη τη μακρά περίοδο που είχαν τα ηνία του ΤΟΜ.

Η πρώτη, ενώ γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, ουδέν στην ουσία, έπραξαν για την ασφάλεια των πολιτών, αλλά περιορίστηκαν απλώς να κοινοποιούν επικαιροποιημένα στοιχεία στους ΔΤΚ για τους ιδιοκτήτες των υπό ανάκληση οχημάτων που αφορούσαν μόνο, τουλάχιστον από το 2017 που κοινοποίησαν σε αυτούς την Εγκύκλιο του 2017, οχήματα με Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου.

Η δεύτερη αφορά τη γνώση επί του θέματος του Υπουργού και του ΓΔ του ΥΜΕΕ, οι οποίοι πρόβαλαν άγνοια λόγω μη ενημέρωσης τους από το ΤΟΜ, ενώ υπάρχει στη σχετική επιστολή σημείωση ότι η εν λόγω Εγκύκλιος κοινοποιήθηκε στον ΓΔ και, επιπρόσθετα, η μαρτυρία του Γ. Νικολαΐδη ότι το Υπουργείο ήταν ενήμερο για το θέμα, ως επίσης και η μαρτυρία του Γ. Λουκά ότι η Εγκύκλιος του 2017 όχι μόνο ήταν σε γνώση του Υπουργείου, αλλά στη διαμόρφωσή της φαίνεται πως συμμετείχε και το Υπουργείο, και μάλιστα «... δίνονταν και κάποιες οδηγίες από τον Υπουργό για διάφορα θέματα που αφορούσαν το συγκεκριμένο θέμα». Συναφώς,

θεωρούμε τη διάσταση αυτή ως αντικείμενο πιθανής διαδικασίας ανάκρισης, στην περίπτωση που, ενδεχομένως, προκύπτει το αδίκημα της κατάχρησης εξουσίας του άρθρου 105 του ΠΚ, και

Η τρίτη παράμετρος αφορά στον ισχυρισμό του Γ. Νικολαΐδη ότι, πέρα από τη φραγή που έθεσε το TOM στο μηχανογραφικό σύστημα του Τμήματος τον Ιανουάριο του 2023, ενημέρωσε και το κοινό για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, ισχυρισμός που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Το κοινό, στη βάση του συνόλου του μαρτυρικού υλικού που τέθηκε ενώπιον της Επιτροπής, ακόμη και από τους τότε ΓΔ και Υπουργούς του ΥΜΕΕ, άρχισε να ενημερώνεται για το εν λόγω πρόβλημα μετά τον τραγικό θάνατο του 24χρονου Κ. Όξινου, στις 24.1.2023, ως αποτέλεσμα της αντίδρασης της μητέρας του, της Μ. Λούη, που δημοσιοποίησε το ζήτημα σε μια προσπάθεια να βρει απαντήσεις στα βασανιστικά ερωτήματα τι έφταιξε για να χάσει τον γιό της.

Κατά ακολουθία των πιο πάνω, είναι συμπέρασμα της Επιτροπής ότι καθ' όλη τη διάρκεια της υπηρεσίας του Σ. Κολέττα ως διευθυντή του TOM, διαμορφώθηκε μια στρεβλωμένη και επικίνδυνη αντίληψη, η οποία εμπεδώθηκε κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του Γ. Νικολαΐδη στην ίδια θέση ότι:- Η αποστολή του TOM σε σχέση με τις ανακλήσεις

εξαντλείτο στο να κοινοποιούν επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων στους ΔΤΚ, καθότι –ως ήταν η αντίληψη– υπεύθυνος για τις ανακλήσεις ήταν ο κατασκευαστής και αυτός μόνο όφειλε να αξιολογήσει την επικινδυνότητα οποιουδήποτε ελαττώματος του οχήματος και όχι το ΤΟΜ. Και αυτό παρά το γεγονός ότι (α) σύμφωνα με το άρθρο 8(4) του περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου του 2005 (Ν.61(Ι)/2005 όπως τροποποιήθηκε από το Ν. 45(Ι)/2010) *«Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο, σύστημα ενέχει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή για την ασφάλεια του χρήστη ... εφαρμόζει άμεσα τις διατάξεις Κανονισμών...»*, (β) είχαν συνεχείς ειδοποιήσεις από το 2013 και έκτοτε από την Υπηρεσία Προστασίας του Καταναλωτή για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, (γ) είχαν λάβει δύο επιστολές από πολίτες, το 2015 και 2016, για την επικινδυνότητα των εν λόγω αερόσακων και τη διεθνή εκστρατεία ανάκλησης εκατομμυρίων οχημάτων λόγω της επικινδυνότητάς τους και (δ) ελάμβαναν συνεχείς ειδοποιήσεις από τους ΔΤΚ για ανακλήσεις λόγω της ελαττωματικότητας των αερόσακων και παρόλ' αυτά:- Επέδειξαν ασύγγνωστη αδράνεια και αδιαφορία για εκτίμηση του κινδύνου και συνέχισαν να θεωρούν ότι η αποστολή τους, όσον αφορά στην οδική ασφάλεια, εξαντλείτο στο να κοινοποιούν στον ΔΤΚ επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση

οχημάτων, χωρίς να λάβουν οποιοδήποτε μέτρο για ασφάλεια των όσων χρησιμοποιούσαν οχήματα με αερόσακους Takata ή να ενημερώσουν το κοινό για τους κινδύνους που διέτρεχε λόγω των αερόσακων αυτών. Την αδράνεια και την αδιαφορία αυτή, ως προς τις συνέπειες της, θα εξετάσουμε στο επόμενο Κεφ. που πραγματεύεται το θέμα ΕΥΘΥΝΗ.

Επανερχόμενοι στο πρόβλημα με τα γκρίζα οχήματα, το οποίο οι Α. Βαφεάδης και Γ. Λουκά χαρακτήρισαν δισεπίλυτο, παρατηρούμε τα ακόλουθα:-

1. Ο ΣΕΜΗΟ προτείνει ως λύση τον δραστικό περιορισμό των εθνικών επί μέρους εγκρίσεων, ώστε τέτοιες εγκρίσεις να χορηγούνται κατ' εξαίρεση και να περιορίζονται μόνο στα ασθενοφόρα, στα οχήματα για αναπηρίες και στα οχήματα που εισάγονται στη Δημοκρατία από επαναπατριζόμενους.

Τη λύση αυτή την θεωρούμε εξαιρετικά δραστική και εκτός του γράμματος και του πνεύματος του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, ο οποίος επιτρέπει τη χορήγηση τέτοιων εγκρίσεων με μόνη προϋπόθεση όπως τα κράτη-μέλη προνοήσουν για εναλλακτικές απαιτήσεις, ως –όπως φαίνεται– και για λόγους υγιούς ανταγωνισμού και παροχής δυνατότητας στους Ευρωπαίους πολίτες για απόκτηση οχήματος με βάση την οικονομική τους κατάσταση.

2. Η ΠΑΣΕΑ προτείνει ως λύση την ανάληψη της ευθύνης, τόσο για τα καινούργια όσο και για τα γκρίζα οχήματα, από

τον κατασκευαστή του μοντέλου του οχήματος και κατ' επέκταση από τους ΔΤΚ των εν λόγω μοντέλων.

Ούτε αυτή η λύση βρίσκει σύμφωνη την Επιτροπή. Αυτό γιατί, αφενός, παραβλέπει ότι τα οχήματα που εμπορεύονται τα μέλη της κατασκευάστηκαν με τεχνικές προδιαγραφές αγορών τρίτων χωρών και όχι της Ε.Ε. και, αφετέρου, ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 συνδέει την ευθύνη του κατασκευαστή και των ΔΤΚ με την Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου.

3. Το ΤΟΜ και το ΥΜΕΕ, παρά τις προσπάθειες που καταβάλλουν τα τελευταία δύο (2) χρόνια, δεν κατόρθωσαν να βρουν λύση. Η μόνη λύση που τελικά βρήκαν, υπό τις περιστάσεις, ήταν η προώθηση και τελικά η ψήφιση του Ν.1(Ι)/2025, ο οποίος τροποποιήθηκε πέντε (5) μήνες μετά από τον Ν. 64(Ι)/2025. Όμως, όπως και ο ίδιος ο Υπουργός ομολόγησε ενώπιον της Επιτροπής, οι Νόμοι αυτοί που τροποποιούν τον βασικό περί Έγκρισης Τύπου Νόμο του 2005 (Ν.61(Ι)/2005) έγιναν ως έκτακτο μέτρο για αντιμετώπιση του προβλήματος με τους αερόσακους Takata και δεν μπορεί να είναι η τελική λύση.

Έχουμε μελετήσει τις τροποποιήσεις του βασικού Νόμου που επήλθαν με τους Ν.1(Ι)/2025 και 64(Ι)/2025, και ναι μεν κατανοούμε τους λόγους για ψήφιση τους, αλλά την ίδια στιγμή διατηρούμε επιφυλάξεις ως προς την επιλεκτική χρήση συγκεκριμένων άρθρων του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,

όπως διατηρούμε επιφυλάξεις και για την έννοια του όρου «ανάκληση» που παραπέμπει στην ίδια έννοια του όρου του άρθρου 2 του περί Γενικής Ασφάλειας των Προϊόντων Νόμο ο οποίος, όπως επισημαίνουμε και στο Κεφάλαιο που πραγματεύεται το Εθνικό Δίκαιο, πραγματεύεται γενικά «προϊόντα» και όχι «οχήματα», για τα οποία εφαρμόζεται ο περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμος και ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858. Επομένως, με όλο το σέβας, θεωρούμε αδόκιμη τη χρήση του όρου αυτού στον υπό αναφορά Νόμο, αλλά αντιλαμβανόμαστε την ανάγκη που ώθησε τον Νομοθέτη για «δανεισμό» του όρου από τον Ν.41(Ι)/2004.

Ποια είναι η λύση που προτείνει η Επιτροπή;

Θεωρούμε κατ' αρχάς ότι είναι εκτός των Όρων Εντολής της Επιτροπής να προκρίνει οποιαδήποτε λύση, εφόσον ο σχετικός Όρος 4(2)(η) είναι *«αξιολόγηση και εισηγήσεις για τον τρόπο βελτίωσης και ενίσχυσης του νομοθετικού και ρυθμιστικού πλαισίου περιλαμβανομένης της κείμενης νομοθεσίας καθώς και του τρόπου εφαρμογής της προς αποφυγή παρόμοιων ζητημάτων στο μέλλον»*. Κατά συνέπεια, θεωρούμε ότι η υπόδειξη οποιασδήποτε λύσης από την Επιτροπή, αφενός, θα ήταν εκτός των Όρων Εντολής και, αφετέρου, θα ήταν επιπόλαιη ενέργεια, καθότι ούτε τη γνώση, ούτε την εμπειρία, αλλά ούτε και τεχνογνωσία έχει η Επιτροπή επ' αυτού του ζητήματος, λύση την οποία οι τεχνοκράτες και οι ειδικοί επί του θέματος

απέτυχαν για πάνω από 15 χρόνια να δώσουν. Τι εισηγούμαστε λοιπόν στο πλαίσιο των Όρων Εντολής μας; Θεωρούμε ότι ο Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 δίνει, αφενός, τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να ρυθμίσουν εσωτερικά το θέμα των ανακλήσεων και, ταυτόχρονα, μέσω των διατάξεών του δίνει και σχετικές κατευθύνσεις. Παραπέμπουμε συναφώς στις 64 σκέψεις που παραθέτει ως λόγους έκδοσης του ο Κανονισμός, καθώς επίσης και στις διατάξεις, όπου καθορίζει τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών, τις αρμοδιότητες των αρχών έγκρισης και εποπτείας της αγοράς, τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή, των αντιπροσώπων του κατασκευαστή, των εισαγωγέων και των διανομέων. Στις πρόνοιες αυτές, κατά την άποψη της Επιτροπής, θα πρέπει να στρέψουν την προσοχή τους οι αρμόδιοι και μέσω εφαρμοστικών διατάξεων –είτε με Κανονισμούς, είτε με Διατάγματα, είτε και με Νόμο– να βρουν τις πλέον κατάλληλες λύσεις. Προκειμένου όμως να γίνει τούτο, έχουμε την άποψη πως απαιτείται να τεθεί τάξη στο επάγγελμα του εμπόρου/εισαγωγέα γκρίζων οχημάτων, ώστε, αφενός, να γνωρίζουν τα πρόσωπα αυτά επακριβώς τις υποχρεώσεις τους και, αφετέρου, να διασφαλιστεί το επάγγελμά τους από «αλεξιπτωτιστές», οι οποίοι ανεξέλεγκτα και χωρίς οποιαδήποτε ευθύνη κατακλύζουν την αγορά της Δημοκρατίας με γκρίζα οχήματα, τα οποία σε τελευταία ανάλυση πλήττουν το επάγγελμα όσων γνήσια ασχολούνται

στον τομέα αυτό. Πέραν τούτων, θα ήταν επιπόλαιο εκ μέρους της Επιτροπής να εισηγηθεί οτιδήποτε άλλο. Εκτός της αυτονόητης υποχρέωσης όλων ανεξαιρέτως των Υπηρεσιών του Κράτους να βρίσκονται σε συνεχή εγρήγορση σ' ό,τι αφορά την ασφάλεια των πολιτών του, και να διαπιστώνει έγκαιρα τους κινδύνους που απειλούν τους πολίτες του, τους οποίους οφείλει έγκαιρα να προειδοποιεί και να λαμβάνει προληπτικά μέτρα μείωσης ή αποφυγής των κινδύνων. Ταυτόχρονα, αποτελεί καθήκον και του κάθε πολίτη χωριστά να ενημερώνει τις κρατικές υπηρεσίες –όπως έκαναν και οι δύο συμπολίτες μας το 2015 και το 2016– για οποιοδήποτε κίνδυνο απειλεί το κράτος ή τους συμπολίτες του, και ταυτόχρονα να λαμβάνει και ο ίδιος μέτρα αυτοπροστασίας και όχι να επιδεικνύει αδιαφορία έναντι των προειδοποιήσεων για τους κινδύνους που ελλοχεύουν.

Όπως γίνεται αντιληπτό από τα ανωτέρω, θεωρούμε ότι έχουμε εκπληρώσει και τους Όρους Εντολής 4(1) και 4(2)(α), (β), (δ), (ε) και (στ) και, λαμβανομένου υπόψιν ότι εκπληρώσαμε τους Όρους Εντολής 4(2)(γ) και μέρος του 4(1) που αφορά στη διακρίβωση του Εθνικού και Ενωσιακού Δικαίου, ό,τι απέμεινε είναι ο Όρος 4(2)(ζ) που αφορά στις ευθύνες, θέμα το οποίο πραγματευόμαστε στο επόμενο και τελευταίο Κεφάλαιο της Έκθεσής μας.

Κεφ. ΙΧ

ΕΥΘΥΝΕΣ [Όρος Εντολής 4(2)(ζ)]

Σύμφωνα με τον Όρο Εντολής 4(2)(ζ), η Ερευνητική Επιτροπή εντέλλεται, μεταξύ άλλων, όπως διερευνήσει «κατά πόσο από τα ευρήματα της έρευνας, προκύπτουν οποιαδήποτε στοιχεία ή γεγονότα τα οποία δυνατό να καταδεικνύουν ευθύνες σε οποιοδήποτε εμπλεκόμενο πρόσωπο, οι οποίες προκύπτουν από πράξεις ή παραλείψεις του».

Σύμφωνα με το Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας του Γ. Μπαμπινιώτη **ευθύνη** σημαίνει την :-

- **υποχρέωση που έχει κανείς να πραγματοποιήσει κάτι, καθώς και να δώσει λόγο γι' αυτό:** επαγγελματική, πολιτική/κοινωνική/ηθική/νομική ευθύνη. Θα το έχεις υπό την ευθύνη σου (θα είσαι υπεύθυνος γι' αυτό). Έχει την ευθύνη για την τήρηση του προγράμματος. **Για το ατύχημα θα αναζητηθούν ευθύνες** (θα αναζητηθεί ποιοι πρέπει να λογοδοτήσουν. ΦΡ. αίσθημα ευθύνης (το) ή **υπευθυνότητα:- έχει έντονο το αίσθημα της ευθύνης για τις πράξεις του (είναι πολύ ευσυνείδητος)**
- (συνεκδ.) **οτιδήποτε αναλαμβάνει κανείς υπεύθυνα:-** Μην ασχοληθείς με αυτό. Είναι δική μου ευθύνη.

- (ειδικό) το σύνολο των συνεπειών που βαρύνει κάποιον από την πλημμελή τήρηση των καθηκόντων του ή την παράβαση έννομης ή ηθικής αρχής.

Παρομοίως, στο ίδιο Λεξικό οι όροι **ευσυνείδητος** και **ασυνείδητος** σημαίνουν:-

- **ευσυνείδητος-η**, αυτός που έχει συναίσθηση των υποχρεώσεων του, που εκτελεί το καθήκον του με προσήλωση και εντιμότητα.

ασυνείδητος-η αυτός που χαρακτηρίζεται από έλλειψη ηθικών φραγμών, από αδιαφορία για τις συνέπειες των πράξεων του στους άλλους.

Για τους σκοπούς της παρούσης κρατούμε, σ' ό,τι αφορά την έννοια του όρου «ευθύνη», την επαγγελματική ή νομική υποχρέωση που έχει κανείς να πραγματοποιήσει κάτι, να είναι υπόλογος για το τι αναλαμβάνει και το σύνολο των συνεπειών που βαρύνει κάποιο από την πλημμελή τήρηση των καθηκόντων του ή την παράβαση έννομης αρχής. **Κατά συνέπεια, με βάση τη γραμματική ερμηνεία, η έννοια του όρου «ευθύνη», όπως χρησιμοποιείται στους Όρους Εντολής της Επιτροπής, θεωρούμε πως περιλαμβάνει πολιτικές, ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες.** Με την επισήμανση ότι η Επιτροπή –ως Ερευνητική– δεν έχει εξουσία να εκφράσει τελικές θέσεις σ' ό,τι αφορά τη διάπραξη ποινικών ή πειθαρχικών αδικημάτων, παρά μόνο να υποδείξει

γεγονότα, πράξεις ή παραλείψεις των εμπλεκομένων με το αντικείμενο της έρευνας προσώπων, τα οποία, ενδεχομένως, χρήζουν ποινικής ή πειθαρχικής έρευνας, και αρμόδιος να αποφασίσει για τα θέματα αυτά είναι ο Γενικός Εισαγγελέας. Επομένως, η προσοχή μας θα επικεντρωθεί στο να καταδείξει κατά πόσο, από το σύνολο του μαρτυρικού υλικού που τέθηκε ενώπιον της Επιτροπής, προκύπτουν (α) πολιτικές ή άλλες ευθύνες των Υπουργών που κατά καιρούς διετέλεσαν Υπουργοί του ΥΜΕΕ (πρώην ΥΣΕ) και (β) γεγονότα, πράξεις ή παραλείψεις των εμπλεκόμενων με το αντικείμενο της έρευνας προσώπων, τα οποία χρήζουν ποινικής ή πειθαρχικής έρευνας προς διαπίστωση κατά πόσον, ενδεχομένως, έχουν διαπραχθεί ποινικά ή πειθαρχικά αδικήματα από τα εν λόγω πρόσωπα.

Πρώτα όμως η διευκρίνιση του τι εννοούμε με τον όρο «πολιτική ευθύνη», όρο για τον οποίο έχουν υιοθετηθεί από ακαδημαϊκούς και πολιτικούς διάφορες προσεγγίσεις. Κοινός όμως παρονομαστής όλων αυτών των προσεγγίσεων είναι ότι «.. όταν κάποιος αναλαμβάνει ένα αξίωμα, είτε με τη ψήφο του λαού είτε άλλως πως εξουσίες και αρμοδιότητες, τότε το πρόσωπο αυτό έχει «ευθύνη» να διεκπεραιώσει το έργο που ανέλαβε υπεύθυνα και με επάρκεια, και ευθύνη που προκύπτει όταν αποτύχει στη διεκπεραίωση του έργου που του ανατέθηκε ή στην επαρκή εξάσκηση της συγκεκριμένης εξουσίας ή αρμοδιότητας που ανατέθηκε σ' αυτόν»

(βλ. πόρισμα Π. Πολυβίου ημερ. 30.11.2011 σχετικά με την έκρηξη στο Μαρί, σελ. 262). Η πολιτική ευθύνη, σύμφωνα με τον Καθηγητή Δημόσιου Δικαίου και Πρόεδρο του Ιδρύματος Τσάτσου, Ξενοφώντα Κοντιάδη, «... είναι αντικειμενική, δεν χρειάζεται να έχει άμεση και προσωπική εμπλοκή ένας /μία υπουργός σε ένα ζήτημα για να του/της καταλογιστεί. Αρκεί να εμπίπτει το κρίσιμο ζήτημα στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του/της. Η πολιτική ευθύνη βαραίνει τους Υπουργούς για πράξεις δικές τους και για πράξεις ή παραλείψεις των υπαλλήλων του Υπουργείου τους ή των υπηρεσιών και νομικών προσώπων. Η συζήτηση περί πολιτικής ευθύνης δεν αφορά τόσο την «ευαισθησία» των εμπλεκομένων πολιτικών προσώπων, το πολιτικό κόστος ή το γάτζωμα σε μια καρέκλα, όσο τους θεσμούς. Όσο ισχυρότεροι είναι οι κοινοβουλευτικοί θεσμοί και η κοινωνία πολιτών, τόσο πιο αυτονόητη η ανάληψη της πολιτικής ευθύνης».

Ο πολίτης, τονίζει ο Π. Πολυβίου στο προαναφερθέν πόρισμα του (σελ. 265-267)

«... κατ' ουσία, έχει εμπιστευτεί τη διαχείριση θεμάτων που τον επηρεάζουν, τόσο αναφορικά με την κοινωνικοοικονομική του υπόσταση όσο και την ίδια του τη ζωή, στους διάφορους πολιτειακούς αξιωματούχους, με πρώτους τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας και τα μέλη του Υπουργικού Συμβουλίου. Σε περίπτωση που ο πολίτης διαψευσθεί, υπό την έννοια ότι τα πρόσωπα τα οποία διαχειρίζονται τα θέματα που τους εμπιστεύθηκε επιδείξουν ολιγωρία ή αμέλεια ή

ανεπάρκεια ή αδράνεια με αποτέλεσμα να υποστούν βλάβη τα ζωτικά του συμφέροντα, τότε τα πρόσωπα που έχουν υποπέσει στην αμέλεια ή ολιγωρία ή ανεπάρκεια ή αδράνεια έχουν ευθύνη ή ευθύνες για τα συμβάντα που προκύπτουν και τα αποτελέσματα της κακής διαχείρισης που τους αναλογεί.

Η ετοιμότητα ανάληψης ευθύνης συνιστά ένα βασικό εχέγγυο της διατήρησης της εμπιστοσύνης των πολιτών προς τους κυβερνώντες και τους ίδιους τους πολιτειακούς θεσμούς. Όσο πιο ψηλό το αξίωμα, τόσο πιο έντονη θα πρέπει να είναι η αίσθηση ευθύνης. **Εάν τα πρόσωπα στην κορυφή της πολιτικής και κοινωνικής πυραμίδας δεν αναλαμβάνουν ευθύνη για τις πράξεις και παραλείψεις τους, τότε ενθαρρύνουν την εδραίωση γενικής κοινωνικής και πολιτικής ασιδωσίας.** Ιδιαίτερα εύστοχο είναι το πιο κάτω απόσπασμα από πρόσφατο άρθρο Αγγλικής εφημερίδας (*The Times*, Σάββατο 16 Ιουλίου 2011).

«Popular trust depends more than anything else on a culture of personal responsibility. The best regulation of the exercise of power is that the privileged should take responsibility for their own actions and for those of the organisations they run. ...If the people at the top do not hold themselves accountable, they legitimize a witch –hunt of everyone beneath them. It is not enough to deflect problems by invoking due process or by pleading ignorance. Serious problems that occur, and cultures of wrongdoing that spring up, are the

responsibility of the person at the top. Authority has many prizes but they come with many responsibilities.»

Σε μετάφραση:

« Η εμπιστοσύνη του λαού εξαρτάται και βασίζεται, περισσότερο από οτιδήποτε άλλο, σε μια κουλτούρα προσωπικής ευθύνης.

Ο καλύτερος έλεγχος άσκησης εξουσίας συνίσταται στο ότι οι προνομιούχοι θα πρέπει να αναλαμβάνουν ευθύνη για τις πράξεις τους και για τις πράξεις των οργανισμών που διοικούν.

Εάν αυτοί που βρίσκονται στην κορυφή, δεν θεωρούν τους εαυτούς τους υπόλογους, κατ' ουσία νομιμοποιούν ένα κινήγι μαγισσών όλων όσων υπάγονται σ' αυτούς. Δεν δικαιολογείται η μετατόπιση προβλημάτων με την προσεπίκληση νομικίστικων διαδικασιών ή με την επίκληση άγνοιας.

Σοβαρά προβλήματα που προκύπτουν και κουλτούρες κακοδιαχείρισης και διάπραξης λαθών που παρουσιάζονται αποτελούν ευθύνη του προσώπου στην κορυφή. Η εξουσία έχει πολλά προνόμια, αλλά αυτά συνοδεύονται και από πολλές ευθύνες. Η άρνηση ανάληψης ευθύνης από τον πολιτικό ή άλλο προϊστάμενο (είτε Υπουργό είτε ακόμα Πρόεδρο της Δημοκρατίας), εκεί όπου η σχετική ευθύνη θα πρέπει να αναληφθεί, δεν είναι μόνο αφ' εαυτής κατακριτέα. Έχει και ευρύτερες συνέπειες, καθότι με τη σειρά της οδηγεί σε γενικότερη μετακύλιση και αποφυγή ευθυνών. Στο τέλος, ευθύνες δεν αναλαμβάνονται από οποιονδήποτε, με αποτέλεσμα τη

δημιουργία κλίματος πολιτικής απάθειας και κοινωνικής μοιρολατρίας. Ακρογωνιαίος λίθος του πολιτεύματος και του σύγχρονου συστήματος διακυβέρνησης είναι η ετοιμότητα ανάληψης ευθύνης, διότι μόνο τότε καλλιεργείται η πραγματική εμπιστοσύνη του πολίτη προς το κράτος και τους πολιειακούς θεσμούς».

A. Πολιτική Ευθύνη

Στη βάση των πιο πάνω και έχοντας υπόψιν το Άρθρο 58 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο «... η υφ' εκάστου υπουργού ασκούμενη εκτελεστική εξουσία περιλαμβάνει και τα κάτωθι θέματα:-

(α) την εκτέλεσιν των νόμων των σχετικών προς τας αρμοδιότητας του υπουργείου αυτού και την διοίκησιν πάντων των εμπιπτόντων κατά τα γενικώς κρατούντα εις την αρμοδιότητα του υπουργείου αυτού των ζητημάτων και υποθέσεων» κλπ.

Παρατηρούμε τα ακόλουθα:-

1. Στην αρμοδιότητα του εκάστοτε Υπουργού του ΥΜΕΕ υπάγονται τόσο το ΤΟΜ όσο και η ΗΜΥ.
2. Κύρια αποστολή του ΤΟΜ είναι η οδική ασφάλεια, η δε ΗΜΥ –μεταξύ άλλων– ετοιμάζει και εκθέσεις για τεχνικά θέματα οχημάτων που έχουν εμπλακεί σε σοβαρά οδικά δυστυχήματα, και αυτό κατόπιν σχετικού αιτήματος της Αστυνομίας.

Οι εκθέσεις αυτές, ως θέμα απλής κοινής λογικής, δεν περιορίζονται μόνο στη διακρίβωση του τεχνικού προβλήματος του συγκεκριμένου οχήματος που ενεπλάκη στο δυστύχημα. Δυνατό να αποκαλύπτουν ότι το διαπιστωθέν τεχνικό πρόβλημα ή ελάττωμα επηρεάζει και άλλα οχήματα και επομένως την οδική ασφάλεια. Σε τέτοια περίπτωση, ως θέμα απλής κοινής λογικής και ευθύνης για την ασφάλεια τρίτων, η διεύθυνση της ΗΜΥ όφειλε να κοινοποιήσει τις εκθέσεις της για το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata, όπου δει, και αυτό προκειμένου να ληφθούν τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια τρίτων. Την ίδια ευθύνη είχε ασφαλώς και η Αστυνομία, αλλά και κάθε ένας που είναι ενήμερος μιας κατάστασης που αν δεν αντιμετωπισθεί με μέτρα, εγκυμονεί κίνδυνο για την ασφάλεια τρίτων. Αυτό το καθήκον ευθύνης εκπλήρωσαν οι δύο συμπολίτες μας, το 2015 και το 2016, οι οποίοι ενημέρωσαν το ΤΟΜ ότι υπήρχε σε εξέλιξη τεράστια διεθνής εκστρατεία που αφορούσε στην επικινδυνότητα των αερόσακων Takata για τη ζωή και σωματική ακεραιότητα των χρηστών των επηρεαζόμενων οχημάτων. Και όμως, το ΤΟΜ ουσιαστικά αγνόησε το περιεχόμενο των δυο αυτών επιστολών και δεν ενημέρωσε ούτε τον ΓΔ, ούτε τον Υπουργό του ΥΜΕΕ, αλλά, ούτε και το κοινό. Με αποτέλεσμα να μη ληφθεί οποιοδήποτε προληπτικό μέτρο και να οδηγηθούμε

στα τρία (3) τραγικά δυστυχήματα που αναφέρονται στην παρούσα.

Από τα πιο πάνω περιστατικά εγείρεται το ερώτημα κατά πόσον τα πρόσωπα που διετέλεσαν Υπουργοί του ΥΜΕΕ – κατά τη κρίσιμη περίοδο– είχαν ευθύνη και, εάν ναι, ποιο είδος ευθύνης είχαν.

Να επισημάνουμε κατ' αρχάς ότι θεωρούμε ως κρίσιμη περίοδο την περίοδο 2013-2023. Και αυτό γιατί παρά το ότι το ΤΟΜ (α) ενημερώθηκε για πρώτη φορά για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata το 2013, μέσω της Υπηρεσίας Προστασίας του Καταναλωτή και έκτοτε, συνέχισε να τυγχάνει τέτοιας ενημέρωσης, με συνεχείς προειδοποιήσεις από την ίδια Υπηρεσία, (β) ενημερώθηκε με επιστολές δύο πολιτών, το 2015 και 2016, ότι υπήρχε σε εξέλιξη παγκόσμια εκστρατεία ανάκλησης δεκάδων εκατομμυρίων οχημάτων λόγω της επικινδυνότητας των αερόσακων Takata και (γ) ετύγχανε συνεχών ενημερώσεων από τους ΔΤΚ για ανακλήσεις οχημάτων λόγω αυτού του προβλήματος, ουδέν, ουσιαστικά, έπραξε μέχρι το 2023 που ανέλαβε το ΥΜΕΕ ο Υπουργός Α. Βαφεάδης, ο οποίος ενεπλάκη στη λύση του προβλήματος λόγω της ενημέρωσης που είχε από τον πατέρα του Κ. Όξινου για το πρόβλημα, και όχι από την αρμόδια αρχή ή από τον ΓΔ, που καθηκόντως θα έπρεπε να τον ενημερώσουν.

Γι' αυτήν λοιπόν την περίοδο, θεωρούμε ότι οι διατελέσαντες Υπουργοί φέρουν βαριά πολιτική ευθύνη για την αδράνεια, απραξία, αμέλεια και αδιαφορία που επέδειξε το ΤΟΜ, Τμήμα που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου τους, το οποίο, όχι μόνο δεν έλαβε οποιοδήποτε προληπτικό μέτρο μείωσης ή αποτροπής του κινδύνου που αντιμετώπιζαν οι χρήστες οχημάτων εφοδιασμένων με τους εν λόγω αερόσακους, αλλά ούτε καν ενημέρωσε τη Διεύθυνση του Υπουργείου και το κοινό για τον υπό αναφορά κίνδυνο. Να υπενθυμίσουμε συναφώς ότι η πολιτική ευθύνη *«...είναι αντικειμενική, δεν χρειάζεται να έχει άμεση και προσωπική εμπλοκή ένας/μία υπουργός σε ένα ζήτημα για να του/της καταλογιστεί. Αρκεί να εμπίπτει το κρίσιμο ζήτημα στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του/της. Η πολιτική ευθύνη βαραίνει τους Υπουργούς για πράξεις δικές τους και για πράξεις ή παραλείψεις του Υπουργείου τους ή των υπηρεσιών και νομικών προσώπων»*. Παρόμοια φέρουν την ίδια ευθύνη για την παράλειψη της ΗΜΥ να τους ενημερώσει για το πρόβλημα που είχε εντοπίσει για τους αερόσακους Takata, και η θέση τους ότι δεν φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη λόγω μη ενημέρωσης δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. Η οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη των υπαλλήλων του Υπουργείου τους ή των Υπηρεσιών/Τμημάτων που υπάγονται στο Υπουργείο τους αντανακλά – αντικειμενικά – στους ιδίους. Εν πάση περιπτώσει, η ευθύνη της μη ενημέρωσης ανήκει στους ιδίους

και για έναν ακόμη λόγο. Αυτοί, θα έπρεπε να είχαν εφαρμόσει κατάλληλο μηχανισμό ενημέρωσης, ώστε να τίθενται ενώπιόν τους τα όποια προβλήματα χειρίζονταν και/ή αντιμετώπιζαν τα Τμήματα/Υπηρεσίες της αρμοδιότητας του Υπουργείου τους, κάτι που δεν εφάρμοσαν. Υπάρχει όμως ακόμη μια παράμετρος στη στάση των Υπουργών της κρίσιμης αυτής περιόδου. Αφορά τη μη ανάληψη ευθύνης. Επ' αυτού τονίζουμε με έμφαση ότι *«εάν τα πρόσωπα στην κορυφή της πολιτικής και κοινωνικής πυραμίδας δεν αναλαμβάνουν ευθύνη για τις πράξεις και παραλείψεις τους, τότε ενθαρρύνουν την εδραίωση γενικής και πολιτικής ασυδοσίας»*, και περαιτέρω *«Ακρογωνιαίος λίθος του πολιτεύματος και του σύγχρονου συστήματος διακυβέρνησης είναι η ετοιμότητα ανάληψης ευθύνης, διότι μόνο τότε καλλιεργείται η πραγματική εμπιστοσύνη του πολίτη προς το Κράτος και τους πολιτειακούς θεσμούς»*.

Τέλος, σ' ό,τι αφορά τους Υπουργούς, να υπενθυμίσουμε τη μαρτυρία των Γ. Νικολαΐδη και Γ. Λουκά ότι για την Εγκύκλιο του Μαρτίου του 2017 το Υπουργείο ήταν ενήμερο και – σύμφωνα με τον Γ. Λουκά– η διαμόρφωση του κειμένου της έγινε και με υποδείξεις του τότε Υπουργού. Αυτό, ενδεχομένως, να έχει και ποινικές προεκτάσεις, και επαναλαμβάνουμε επί τούτου τα όσα παραθέσαμε στο Κεφ. IV που αφορά στην έκθεση Κ. Κοτζιάπαση. Ότι, δηλαδή, ενδεχομένως, να έχει διαπραχθεί το αδίκημα της κατάχρησης

εξουσίας του άρθρου 105 του ΠΚ, και, σε τέτοια περίπτωση, θα πρέπει ενδεχομένως να εξεταστεί κατά πόσον στη διάπραξη του συνήργησε ο τότε Υπουργός και/ή ο τότε ΓΔ του ΥΜΕΕ, λαμβανομένου βεβαίως υπόψιν, και του χρόνου που παρήλθε.

B. Πειθαρχικές Ευθύνες

Σύμφωνα με το άρθρο 60 των περί Δημοσίας Νόμων του 1990 έως 2024 (Ν.1/90, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια):-

« (1) *Οι δημόσιοι υπάλληλοι –*

(α) Υπηρετούν το σύνολο του λαού, οφείλουν πίστη στο Σύνταγμα και τους Νόμους και αφοσίωση στο Κράτος.

(β) Είναι εκτελεστές της θέλησης του Κράτους.

(2) *Κάθε δημόσιος υπάλληλος οφείλει –*

(α) Να ασκεί τα καθήκοντα του αμερόληπτα, απροσωπόμενα και δίκαια και μόνο βάση αντικειμενικών κριτηρίων και να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την προαγωγή της εύρυθμης λειτουργίας του Κράτους και της δημόσιας υπηρεσίας.

.....

(γ) να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξυπηρέτηση του κοινού με τρόπο αντικειμενικό, δίκαιο, απροσωπόμενο και αμερόληπτο.

.....

(ε) να μην ενεργεί ή παραλείπει ή συμπεριφέρεται με τρόπο που δυνατόν να δυσφημήσει το κύρος της δημόσιας υπηρεσίας γενικά ή τη θέση του ειδικά ή που δυνατόν να τείνει σε κλονισμό της εμπιστοσύνης του κοινού στη δημόσια υπηρεσία.»

Σύμφωνα με τον Οδηγό Συμπεριφοράς και Δεοντολογίας των Δημοσίων Υπαλλήλων του 2025, ο οποίος εγκρίθηκε με Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου στη συνεδρία του ημερ. 26.3.2025 και ο οποίος αντικατέστησε τον προηγούμενο Οδηγό ημερ. 8.5.2013, οι θεμελιώδεις αρχές, που έχουν καθιερωθεί και καθορίζουν τα νόμιμα όρια δράσης της δημόσιας υπηρεσίας, περιστρέφονται γύρω από (α) την αρχή της νομιμότητας, (β) την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, (γ) τις αρχές της χρηστής διοίκησης, (δ) την ίση μεταχείριση των πολιτών και (ε) την διαφάνεια. Πρόκειται για αρχές που, κατά την άποψη της Επιτροπής, δεν εισήχθησαν για πρώτη φορά το 2025, αλλά για αρχές που ίσχυαν διαχρονικά, και απλώς ο Οδηγός του 2025, ως και ο προηγούμενος Οδηγός του 2013, τις κωδικοποίησε.

Στο πλαίσιο των πιο πάνω αρχών, ο/η δημόσιος υπάλληλος, προασπίζοντας το δημόσιο συμφέρον, οφείλει να μην αδρανεί, να ασκεί τα καθήκοντα του/της με υπευθυνότητα, να έχει συναίσθηση ευθύνης και να δίνει άμεσα λύσεις στο

πρόβλημα που τίθεται ενώπιον του/της στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του/της. Όσο δε ανεβαίνει την κλίμακα της ιεραρχίας, τόσο ανεβαίνει και η ευθύνη του/της να ενεργεί με οδηγό τις προαναφερθείσες αρετές. Με αποκορύφωμα την αναρρίχηση στη θέση του Διευθυντή οποιουδήποτε Τμήματος/Υπηρεσίας και ακόμη περισσότερο στη θέση του ΓΔ Υπουργείου. Ειδικά δε με τη θέση του ΓΔ Υπουργείου, παρατίθενται αυτούσια τα καθήκοντα και ευθύνες που απαιτεί η Υπηρεσία της εν λόγω θέσης. Έχουν ως ακολούθως:-

Καθήκοντα και ευθύνες:

- (α) *Υπεύθυνος στον οικείο Υπουργό/Υφυπουργό για την άρτια και αποτελεσματική οργάνωση, διεύθυνση και εποπτεία των δραστηριοτήτων του Υπουργείου/Υφυπουργείου/Γενικής Διεύθυνσης στο/στην οποίο/α τοποθετείται, καθώς και των Τμημάτων ή Υπηρεσιών που υπάγονται σ' αυτό/ή.*
- (β) *Στηρίζει και συμβουλεύει τον οικείο Υπουργό/Υφυπουργό σε θέματα πολιτικής που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου/Υφυπουργείου/Γενικής Διεύθυνσης και ενημερώνει αυτόν για σημαντικές αποφάσεις ή γεγονότα που δυνατόν να έχουν επιπτώσεις στην πολιτική ή στα προγράμματα του οικείου Υπουργείου/Υφυπουργείου/Γενικής Διεύθυνσης.*
- (γ) *Διασφαλίζει τον απαραίτητο συντονισμό μεταξύ του οικείου Υπουργείου/Υφυπουργείου/Γενικής Διεύθυνσης και των*

Τμημάτων και Υπηρεσιών που υπάγονται σ' αυτό/ή μέσω των οικείων Διευθυντών ή Προϊσταμένων των Τμημάτων και Υπηρεσιών, την εκτέλεση των αποφάσεων της κυβέρνησης για θέματα πολιτικής, καθώς και τη διαβίβαση και εκτέλεση των αποφάσεων αυτών και ενημερώνει τον Υπουργό/Υφυπουργό για την επιτελούμενη πρόοδο στην εκτέλεση τους.

- (δ) Μεριμνά για τη συλλογή των στοιχείων που είναι απαραίτητα για τη λήψη αποφάσεων στα θέματα πολιτικής ή σχεδίων που προτείνονται από τον οικείο Υπουργό/Υφυπουργό, τα Τμήματα ή τις Υπηρεσίες του οικείου Υπουργείου/Υφυπουργείου/Γενικής Διεύθυνσης ή από τον ίδιο και σταθμίζει και καθορίζει διαζευκτικές λύσεις ή μέτρα, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση νέας ή στην τροποποίηση της υφιστάμενης πολιτικής και στον καθορισμό των καλύτερων μέσων για την εφαρμογή τους.*
- (ε) Συμβάλλει στην απαιτούμενη συνεργασία με άλλα Υπουργεία/Υφυπουργεία/Γενικές Διευθύνσεις.*
- (στ) Έχει την ευθύνη αξιολόγησης και ανάπτυξης των υφισταμένων του.*
- (ζ) Εκτελεί οποιαδήποτε άλλα καθήκοντα του ανατεθούν.*

Τώρα, σ' ό,τι αφορά τα πειθαρχικά ζητήματα των δημοσίων υπαλλήλων –δημόσιοι υπάλληλοι είναι και οι ΓΔ Υπουργείων– σχετικό είναι το άρθρο 73 του περί Δημοσίας

Υπηρεσίας Νόμου (Ν.1/90 όπως τροποποιήθηκε) που έχει ως ακολούθως:-

«73.- (1) Δημόσιος υπάλληλος υπόκειται σε πειθαρχική δίωξη:

(α)

(β) αν ενεργήσει ή παραλείψει κάτι με τρόπο που ισοδυναμεί με παράβαση οποιουδήποτε από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις δημόσιου υπαλλήλου.

(γ)

(2) Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:-

(α)

(β) ο όρος «καθήκοντα ή υποχρεώσεις δημοσίου υπαλλήλου» περιλαμβάνει οποιοδήποτε καθήκον ή υποχρέωση επιβάλλεται σε δημόσιο υπάλληλο δυνάμει των Διατάξεων του παρόντος Νόμου ή οποιουδήποτε άλλου Νόμου ή δυνάμει των προνοιών οποιονδήποτε Κανονισμών ή δυνάμει οποιασδήποτε διοικητικής πράξης η οποία εκδίδεται δυνάμει αυτών ή οποιασδήποτε εκδοθείσας διαταγής ή οδηγίας».

Έχοντας υπόψη μας το σύνολο του μαρτυρικού υλικού που τέθηκε ενώπιον της Επιτροπής, είναι εισήγηση της Επιτροπής όπως **εξετασθεί το ενδεχόμενο να έχουν διαπραχθεί πειθαρχικά αδικήματα από τους δημοσίους υπαλλήλους που με τις πράξεις, κυρίως παραλείψεις τους, επέδειξαν αδράνεια και/ή αδιαφορία και/ή αμέλεια**

στην αντιμετώπιση της ανάγκης λήψης προληπτικών μέτρων αντιμετώπισης του κινδύνου των αερόσακων Takata, με αποτέλεσμα να χαθούν δύο ανθρώπινες ζωές, ενώ η σωματική ακεραιότητα τρίτου προσώπου, του Α. Λούγκου, να πληγεί μόνιμα για το υπόλοιπο της ζωής του. Πειθαρχικά αδικήματα, τα οποία έχουν στο επίκεντρο τους ότι, ενώ γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, εντούτοις επέδειξαν:-

1. Αμέλεια και/ή αδιαφορία στο να δώσουν τη δέουσα βαρύτητα στις συνεχείς προειδοποιήσεις της Υπηρεσίας Προστασίας του Καταναλωτή, από το 2013 και εντεύθεν, για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata,
2. Αμέλεια και/ή αδιαφορία να εξετάσουν και να δώσουν τη δέουσα βαρύτητα στο περιεχόμενο των επιστολών των δύο πολιτών, το 2015 και το 2016, που αφορούσε στην παγκόσμια εκστρατεία προς αντιμετώπιση της επικινδυνότητας των αερόσακων Takata,
3. Αμέλεια και/ή αδιαφορία και/ή αδράνεια να προβούν σε διαπίστωση του κινδύνου, όπως προβλέπεται από το άρθρο 8(4) του περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμου του 2005 (Ν.61(Ι)/2005), όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.45(Ι)/2010 και τους σχετικούς Κανονισμούς, και
4. Έλλειψη ευθυκρισίας σ' ό,τι αφορά την ανάγκη κοινοποίησης από τις διευθύνσεις της ΗΜΥ και της Αστυνομίας

των εκθέσεων, που λειτουργοί των δύο αυτών Υπηρεσιών ετοίμασαν για τα τρία δυστυχήματα –ειδικά του πρώτου ημερ. 30.7.2017– στις αρμόδιες αρχές με εισήγηση λήψης προληπτικών μέτρων για μείωση και/ή αποτροπή του κινδύνου από τους αερόσακους Takata. Επί του προκειμένου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι επί του θέματος θέση του Διευθυντή της ΗΜΥ αποκαλύπτει μια νοοτροπία, η οποία την προβλημάτισε ιδιαίτερα. Αφορά στους λόγους που επικαλέστηκε ο Διευθυντής της ΗΜΥ για τη μη κοινοποίηση των Εκθέσεων της είτε στο ΤΟΜ είτε στο ΥΜΕΕ. Ανέφερε συναφώς ότι δεν κοινοποίησε τις Εκθέσεις της, γιατί (α) είναι πάγια πρακτική της ΗΜΥ να τις κοινοποιεί αποκλειστικά στην Αστυνομία, γιατί κοινοποίησή τους ακόμη και στην προϊσταμένη αρχή ... θα οδηγούσε την υπόθεση (Σημ:- που εξετάζει η Αστυνομία) να καταρρεύσει στο Δικαστήριο, και (β) Η ΗΜΥ «... με ένα απλό σερφάρισμα, με μια απλή έρευνα στο διαδίκτυο έχει εξάξει όλη αυτήν την πληροφόρηση». Δηλαδή, όπως παρατηρήσαμε και στο στάδιο παράθεσης της μαρτυρίας του, αν κοινοποιούσε την πληροφορία που περιήλθε σε γνώση της Υπηρεσίας του μέσω διαδικτύου για ανάκληση δεκάδων εκατομμυρίων οχημάτων λόγω ελαττωματικότητας των αερόσακων Takata, θα ... επηρέαζε το ανακριτικό έργο της Αστυνομίας (!). Και όπως η Υπηρεσία του άντλησε αυτή την πληροφορία «... με ένα απλό σερφάρισμα», το ίδιο θα

μπορούσαν να κάνουν και άλλοι (!). Έτσι αντιλαμβάνεται η ΗΜΥ την αποστολή της, και η Επιτροπή παραθέτει τα πιο πάνω χωρίς σχόλια για προβληματισμό.

Περαιτέρω, είναι εισήγηση της Επιτροπής όπως εξεταστεί το ενδεχόμενο διάπραξης πειθαρχικών αδικημάτων και από τους ΓΔ του ΥΜΕΕ οι οποίοι, κατά τον κρίσιμο χρόνο, αμέλησαν να εξασφαλίσουν τον απαραίτητο συντονισμό και να ασκήσουν την κατάλληλη εποπτεία του Υπουργείου στο ΤΟΜ και ΗΜΥ, ως όφειλαν, ώστε να ενημερώσουν ανάλογα και τον Υπουργό.

Να σημειώσουμε συναφώς ότι, λόγω του χρόνου που παρήλθε και της αφυπηρέτησης πολλών από τους εμπλεκόμενους, η οποιαδήποτε πειθαρχική διαδικασία ενδεχομένως να είναι άνευ αντικειμένου.

Τέλος, κάποιες παρατηρήσεις που αφορούν στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας για το οποίο έγινε αρκετός λόγος. Έχουμε ήδη αναφέρει τις αρμοδιότητες του εν λόγω Συμβουλίου, όπως αυτές πηγάζουν από τον Νόμο. Αποκομίσαμε όμως την εντύπωση ότι ο τρόπος λειτουργίας του εν λόγω Συμβουλίου φαίνεται να μην εξυπηρετεί τον σκοπό σύστασης του. Είναι αρκετό επί τούτου να παρατηρήσουμε ότι, σύμφωνα με τη μαρτυρία του Διευθυντή του Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου (Μ45), *«.. έχει καταστεί συνήθης πρακτική η Αστυνομία να προσκομίζει ενώπιον του*

Συμβουλίου στατιστικά στοιχεία σε σχέση με τον αριθμό των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών συνεπεία οδικών συγκρούσεων κλπ» (βλ. ανωτέρω σελ. 27), πληροφορία που προβληματίζει. Και αυτό γιατί, αν ο ρόλος της Αστυνομίας στο Συμβούλιο είναι όπως τον περιέγραψε ο μάρτυρας –και επ’ αυτού δεν έχουμε λόγο να αμφιβάλλουμε– τότε σε τι εξυπηρετεί αυτό το πολυπρόσωπο Συμβούλιο, το οποίο περιορίζεται στο να έχει στατιστικά στοιχεία σε «... *σχέση με τον αριθμό των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών ...*» και όχι να εξετάζει πως να εμπεδώσει οδική ασφάλεια, για να μην έχουμε νεκρούς και τραυματίες; Είναι εισήγηση της Επιτροπής όπως επανεξεταστεί το πολυπρόσωπο του Συμβουλίου αφού οι διάφορες Υπηρεσίες/Αρχές που συμμετέχουν σ’ αυτό, φαίνεται να μην ανταλλάσσουν μεταξύ τους βασικές πληροφορίες, εφόσον τόσο η Αστυνομία όσο και η ΗΜΥ που συμμετέχουν στο Συμβούλιο δεν το ενημέρωσαν καν για το σοβαρό πρόβλημα της επικινδυνότητας των αερόσακων.

Γ. Ποινική Ευθύνη

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι έχει παραθέσει τα γεγονότα, πράξεις και/ή παραλείψεις, τα οποία δυνατόν να καταδεικνύουν ευθύνες σε οποιοδήποτε εμπλεκόμενο πρόσωπο (Όρος 4(2)(ζ) Εντολής). Όμως, για σκοπούς του σοβαρού ζητήματος ενδεχόμενης ποινικής ευθύνης, η

Επιτροπή θεωρεί πως θα πρέπει να αποκρυσταλλώσει το πλαίσιο, επαναλαμβάνοντας τα κύρια σημεία που προέκυψαν από την Έρευνα της και σχετίζονται με το υπό αναφορά θέμα. Έχουν ως ακολούθως:-

1. Κύρια αποστολή του TOM, η οποία είναι η αρμόδια αρχή Έγκρισης Τύπου από το 2009 και ταυτόχρονα και η αρχή εποπτείας της αγοράς, είναι η οδική ασφάλεια.

2. Στο πλαίσιο της αποστολής του, το TOM, όταν διαπιστώσει «... ότι όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο, σύστημα ή χωριστή τεχνική μονάδα ή σχετικό εξάρτημα ή εξοπλισμός *ενέχει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή για την ασφάλεια του χρήστη ή τη δημοσία υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος εφαρμόζει άμεσα τις διατάξεις των Κανονισμών που αφορούν στην κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και στην ενημέρωση των άλλων Κρατών Μελών και της Επιτροπής*» [άρθρο 8(4) του Ν.61(Ι)/2005]. Δηλαδή, ο Νόμος επιβάλλει στην αρμόδια αρχή –στον Διευθυντή του TOM– καθήκον ενέργειας, σύμφωνα με τους Κανονισμούς, και σχετικός είναι ο Κανονισμός 30 της Κ.Δ.Π.218/2010 που αυτούσιος παρατίθεται στο Κεφ. υπό τον τίτλο «Εθνικό Δίκαιο».

3. Από το 2011 μέχρι την 21^η Μαρτίου 2017 ίσχυε, σε σχέση με τις ανακλήσεις οχημάτων, η Εγκύκλιος του 2011. Σύμφωνα με την Εγκύκλιο αυτή, οι ΔΤΚ ήταν υπεύθυνοι για τις ανακλήσεις τόσο των καινούργιων (λευκών) οχημάτων όσο και

των γκρίζων οχημάτων, του ιδίου μοντέλου που αυτοί διέθεταν στην κυπριακή αγορά. Τηρουμένης βεβαίως της ευθύνης του TOM για εποπτεία της αγοράς και της εκ του Νόμου ευθύνης του να επεμβαίνει όταν διαπιστώνει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

4. Στις 21.3.2017 η αρμόδια αρχή –ο διευθυντής δηλ. του TOM– εξαίρεσε με σχετική Εγκύκλιο τους ΔΤΚ από την ευθύνη ανάκλησης των γκρίζων οχημάτων. Το κατά πόσον αυτό έγινε σε γνώση και/ή με την εμπλοκή και/ή με υποδείξεις του Υπουργού του ΥΜΕΕ, είναι θέμα για το οποίο υπάρχουν αντικρουόμενες μαρτυρίες, όπως σημειώνουμε στο κατάλληλο σημείο της Έκθεσης μας.

5. Από το 2013 και έκτοτε, το TOM λάμβανε συνεχείς προειδοποιήσεις για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, οι οποίες προέρχονταν (α) από την Υπηρεσία Προστασίας του Καταναλωτή, η οποία, από το 2013 μέχρι τον Μάιο του 2025, απέστειλε 73 τέτοιες προειδοποιήσεις –2 το 2013, 4 το 2015, 4 το 2016, 4 το 2017, 1 το 2018, 5 το 2019, 15 το 2020, 9 το 2021, 5 το 2022, 11 το 2023, 11 το 2024 και 2 το 2025– και σε καμία από αυτές δεν ανταποκρίθηκε, (β) από τις επιστολές του 2015 και 2016 των δύο πολιτών, το περιεχόμενο των οποίων δεν το προβλημάτισε και (γ) από τους ΔΤΚ, οι οποίοι ζητούσαν επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών οχημάτων που θα έπρεπε να ανακληθούν, τα

οποία και έδινε χωρίς περαιτέρω ενέργειες και προβληματισμό. Σημειώνεται στο σημείο αυτό ότι ανάκληση γίνεται όταν ένα όχημα παρουσιάζει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

6. Παρά τις πιο πάνω προειδοποιήσεις, το TOM δεν διαπίστωσε – ως όφειλε - κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή για την ασφάλεια των χρηστών οχημάτων εφοδιασμένων με αερόσακους Takata, ούτε εκπλήρωσε το καθήκον ενέργειας που του επέβαλλε το άρθρο 8(4) του Ν.61(Ι)/2005 και τους δυνάμει αυτού εκδοθέντες Κανονισμούς. Και αυτό, γιατί θεωρούσε πως το καθήκον και η αποστολή του περιοριζόταν –στις περιπτώσεις ανακλήσεων για αντιμετώπιση των κινδύνων, για τους οποίους γίνονταν– απλώς στο να δίνει επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών στους ΔΤΚ για προώθηση των ανακλήσεων. Πρόκειται, όπως ήδη έχουμε παρατηρήσει, για μια στρεβλωμένη και επικίνδυνη αντίληψη που διαμορφώθηκε κατά τη διάρκεια που Διευθυντής – αρμόδια αρχή– του TOM ήταν ο Σ. Κολέττας και παγιώθηκε όταν Διευθυντής του TOM ήταν ο Γ. Νικολαΐδης, και

7. Στις 30.7.2017 τραυματίστηκε πολύ σοβαρά στο πρόσωπο και στο χέρι, με ανεξίτηλες παραμορφωτικές ουλές στο πρόσωπο, ο 19χρονος τότε Α. Λούγκου, από έκρηξη του αερόσακου Takata, ενώ οδηγούσε το αυτοκίνητο με αριθμό εγγραφής ΗΤΜ767, BMW σειρά 3(E46), το οποίο είχε

Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου. Στη συνέχεια, στις 24.1.2023, τραυματίστηκε θανάσιμα ο 24χρονος Κ. Όξυνος λόγω επίσης έκρηξης του αερόσακου Takata του αυτοκινήτου με αριθμό εγγραφής ΗΕΗ737, μάρκας BMW 318i που οδηγούσε, το οποίο επίσης είχε Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου. Τέλος, στις 21.10.2024 τραυματίστηκε θανάσιμα η 19χρονη Στυλιανή Γιωργαλλή λόγω έκρηξης και πάλι του αερόσακου Takata του αυτοκινήτου με αριθμό εγγραφής KPP825, μάρκας Toyota Vitz, το οποίο δεν είχε Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου, αλλά κυκλοφορούσε στην Κύπρο λόγω της εθνικής επί μέρους Έγκρισης Τύπου.

Ενώπιον της Επιτροπής αναφέρθηκε και τέταρτο δυστύχημα λόγω έκρηξης του αερόσακου Takata, το οποίο, ευτυχώς, δεν επέφερε τραυματισμούς.

Στη βάση του πιο πάνω πραγματικού πλαισίου εγείρεται το ερώτημα κατά πόσον η Επιτροπή διαπιστώνει ενδεχόμενο διάπραξης ποινικού ή ποινικών αδικημάτων. Η απάντηση της Επιτροπής, επιπροσθέτως των πειθαρχικών παραπτώματων, είναι θετική.

Έχουμε προς τούτο παραθέσει τα ευρήματα της Έρευνας που αιτιολογούν την πιο πάνω θετική απάντηση [Όρος 4(2)(ζ)], αλλά η Επιτροπή θεωρεί πως είναι εκτός του πλαισίου των Όρων Εντολής της αν, εν είδει δικαστικής απόφασης, προχωρούσε περαιτέρω. Και αυτό γιατί αρμόδιος,

για να αποφασίσει κατά πόσον –ως αποτέλεσμα των ευρημάτων της Επιτροπής- αποκαλύπτεται το ενδεχόμενο διάπραξης ποινικών αδικημάτων, είναι ο Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας, δυνάμει του Άρθρου 113 του Συντάγματος, και τελικός κριτής, για να αποφασίσει κατά πόσον συγκεκριμένο πρόσωπο είναι αθώο ή ένοχο διάπραξης κάποιου αδικήματος, είναι το Δικαστήριο. Στη βάση λοιπόν της θεώρησης αυτής, περιοριζόμαστε να επισημάνουμε ότι ως αποτέλεσμα της έρευνας μας, ενδεχομένως, έχουν διαπραχθεί τα ποινικά αδικήματα:-

1. **Της κατάχρησης εξουσίας του άρθρου 105 του ΠΚ** για τους λόγους που ήδη αναφέραμε στο Κεφ.ΙV που πραγματεύεται την Έκθεση Κοτζιάπαση. Να σημειώσουμε εδώ ότι εκ πρώτης όψεως θεωρούμε προβληματική τη διάπραξη, ενδεχομένως, και του αδικήματος της παραμέλησης υπηρεσιακού καθήκοντος του άρθρου 134 του ΠΚ, αφού για στοιχειοθέτηση του αδικήματος αυτού απαιτείται απόδειξη ότι ο δημόσιος λειτουργός που παραμελεί την εκτέλεση καθήκοντος, **το πράττει εσκεμμένα** και το «εσκεμμένα» φαίνεται να προϋποθέτει ειδική πρόθεση και να μην ικανοποιείται στη βάση αμέλειας και απραξίας.

2. **Της ανθρωποκτονίας (άρθρο 205 του ΠΚ) και/ή της πρόκλησης θανάτου λόγω αλόγιστης, απερίσκεπτης ή επικίνδυνης πράξης (άρθρο 210 του ΠΚ)** που αφορούν

στον θανάσιμο τραυματισμό του Κ. Όξυνου και της Στ. Γιωργαλλή, ως και το **αδίκημα της πρόκλησης βαριάς σωματικής βλάβης του άρθρου 231 του ΠΚ** που αφορά τον Α. Λούγκου.

Όπως ήδη σημειώνεται πιο πάνω, η Επιτροπή, για ευνόητους λόγους, δεν προχώρησε σε περαιτέρω ανάπτυξη της απάντησης της εν είδει δικαστικής απόφασης. Θα περιοριστεί, επομένως, να επισημάνει ότι υπό τα περιστατικά που περιβάλλουν τους θανάτους των δύο νεαρών προσώπων και τον σοβαρό τραυματισμό του τρίτου, λόγω έκρηξης του αερόσακου των οχημάτων, που οδηγούσαν, ενδέχεται να εμπλέκονται στα αδικήματα των άρθρων 205, 210 και 231 του ΠΚ όσοι (α) είχαν αντίληψη ή όφειλαν να έχουν αντίληψη του κινδύνου –ΤΟΜ και ΔΤΚ– που διέτρεχαν οι χρήστες οχημάτων εφοδιασμένων με αερόσακους Takata, και (β) οι οποίοι είχαν καθήκον ενέργειας για λήψη μέτρων μείωσης ή αποτροπής του κινδύνου και (γ) παρέλειψαν και/ή αμέλησαν και/ή αδιαφόρησαν να εκπληρώσουν το καθήκον ενέργειας, προειδοποιώντας αυτούς που κινδύνευαν και λαμβάνοντας μέτρα μείωσης ή αποτροπής του κινδύνου. Με αποτέλεσμα δύο νεαρά πρόσωπα να χάσουν τη ζωή τους και τρίτο να τραυματιστεί σοβαρά, θλιβερό αποτέλεσμα που, ενδεχομένως, θεμελιώνει την απαιτούμενη αιτιώδη συνάφεια.

Ανάλυση των συστατικών στοιχείων που πρέπει να ικανοποιούνται για τα πιο πάνω αδικήματα, ως και ανάλυση και εφαρμογή των νομικών αρχών που διέπουν τα εν λόγω αδικήματα, γίνεται στις αποφάσεις της Πλήρους Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στις υποθέσεις Α. Λοϊζίδης κ.α. Ν. Δημοκρατίας κ.α. (2010)2ΑΑΔ σελ. 968, στις οποίες και παραπέμπουμε.

Δ. Γενικές Επισημάνσεις

Κατ' ακολουθία των πάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι με την εκπλήρωση και του Όρου 4(2)(ζ) έχει εκπληρώσει το έργο που της ανατέθηκε στις 12 Μαρτίου 2025 από τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας. Ως καταληκτικές δε επισημάνσεις, προβαίνει στις ακόλουθες:-

Ενώπιον της Επιτροπής κατέθεσαν:-

1. Ο νυν και οκτώ (8) πρώην Υπουργοί του ΥΜΕΕ. Αποτελεί εύρημα της Επιτροπής ότι οι Υπουργοί της περιόδου 2013-2023 έχουν βαριά πολιτική ευθύνη, την οποία όμως ουδείς εξ αυτών αναγνώρισε και ανέλαβε. Και αυτό, με το πρόσχημα ότι ουδείς τους ενημέρωσε για το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata και τον τρόπο με τον οποίο το ΤΟΜ αντιμετώπιζε το πρόβλημα. Αν το γνώριζαν, πρόβαλαν, ασφαλώς και θα το αντιμετώπιζαν, όπως αποδεδειγμένα

αντιμετώπισαν και άλλα θέματα κατά τη διάρκεια της θητείας τους ως Υπουργοί. Πρόκειται, κατά την άποψη της Επιτροπής, για αιτιάσεις που παραβλέπουν, αφενός, ότι η ευθύνη των Υπουργών *«... είναι αντικειμενική, δεν χρειάζεται να έχει άμεσα και προσωπική εμπλοκή ένας/μία υπουργός σε ένα ζήτημα για να του/της καταλογιστεί»* και, αφετέρου, ότι *«... εάν τα πρόσωπα στην κορυφή της πολιτικής και κοινωνικής πυραμίδας δεν αναλαμβάνουν ευθύνη για τις πράξεις και παραλείψεις τους, τότε ενθαρρύνουν την εδραίωση γενικής και πολιτικής ασυδοσίας»* και με τη μη ανάληψη ευθύνης δεν *« ... καλλιεργείται η πραγματική εμπιστοσύνη του πολίτη προς το Κράτος και τους πολιτειακούς θεσμούς»*.

2. Η νυν ΓΔ του ΥΜΕΕ και έξι (6) πρώην ΓΔ του ΥΜΕΕ ή ΥΣΕ.

Θλιβερή διαπίστωση της Επιτροπής –για τους πέντε (5) από τους έξι (6) πρώην ΓΔ– είναι η ευκολία, με την οποία πρόβαλαν την αφοπλιστική δικαιολογία πως ούτε και αυτοί γνώριζαν για το πρόβλημα με τους αερόσακους Takata, ή γενικά για τις ανακλήσεις και τον τρόπο αντιμετώπισης τους από το ΤΟΜ, ότι η ΗΜΥ δεν τους κοινοποίησε τις εκθέσεις

της, ως όφειλε, και, δεν ήταν δυνατόν για τη διεύθυνση του Υπουργείου να ασκεί επαρκή εποπτεία στις πολλές Υπηρεσίες/Τμήματα του Υπουργείου. Και αυτό λόγω του ότι η άσκηση εποπτείας επί τόπου, απαιτούσε την παρουσία λειτουργών του Υπουργείου, πράγμα αδύνατο. Παραβλέπουν όμως ότι με τις δικαιολογίες αυτές ανεγνώρισαν ανεπάρκεια στην εκτέλεση των καθηκόντων τους ως ΓΔ του Υπουργείου, και σχετικά παραπέμπουμε στα «Καθήκοντα και Ευθύνες» που ανέλαβαν με τον διορισμό τους. Ότι, δηλαδή, ανέλαβαν την ευθύνη για την άρτια και αποτελεσματική οργάνωση, διεύθυνση και εποπτεία των δραστηριοτήτων των Τμημάτων/Υπηρεσιών του Υπουργείου, καθώς και τον απαραίτητο συντονισμό. Ευθύνη, την οποία ουσιαστικά οι ίδιοι αναγνώρισαν ότι απέτυχαν να εκπληρώσουν.

3. Ο νυν και τέσσερις (4) πρώην Διευθυντές ή Αν. διευθυντές του ΤΟΜ.

Όπως ήδη έχουμε επισημάνει, για την κρίσιμη περίοδο (2013-2023) είχε διαμορφωθεί και στη συνέχεια παγιωθεί, στο Τμήμα, η αντίληψη ότι την ευθύνη για τις ανακλήσεις και την εκτίμηση κινδύνου την είχε αποκλειστικά ο κατασκευαστής, και το ΤΟΜ είχε ως μόνο καθήκον να τους κοινοποιεί επικαιροποιημένα στοιχεία των ιδιοκτητών των υπό ανάκληση οχημάτων. Χαρακτηρίσαμε την αντίληψη αυτή στρεβλωμένη

και επικίνδυνη, γιατί, στην πραγματικότητα, το ΤΟΜ μετέθεσε τις ευθύνες του σε τρίτα, μη κρατικά, όργανα, και μετέτρεψε την αποστολή του Τμήματος από φύλακα της οδικής ασφάλειας σε διαβιβαστή πληροφοριών σε τρίτους. Με αποτέλεσμα, να επιδείξει ασύγγνωστη αδιαφορία και απραξία στις συνεχείς προειδοποιήσεις/πληροφορίες για την επικινδυνότητα των αερόσακων Takata, και να μη προβεί, ως όφειλε, σε διαπίστωση κινδύνου για εκπλήρωση, στη συνέχεια, του καθήκοντος ενέργειας που είχε δυνάμει του Νόμου, των Κανονισμών και της αποστολής του.

4. Ο Πρόεδρος του ΣΕΜΗΟ και εκπρόσωποι των ΔΤΚ, καθώς και εκπρόσωποι της ΠΑΣΕΑ.

Μέσα από τη μαρτυρία τους, η Επιτροπή διαμόρφωσε την άποψη ότι η έντονη διαφωνία τους αναφορικά με τις ανακλήσεις έχει στο επίκεντρο της οικονομικά συμφέροντα. Αντιλαμβανόμαστε τους λόγους της διαφωνίας τους. Όμως, αποστολή του Κράτους είναι πρωτίστως η ασφάλεια των πολιτών του, και όταν εγείρεται τέτοιο θέμα, τα οικονομικά συμφέροντα υποχωρούν και μπαίνουν σε δεύτερη μοίρα. Συνεπώς, εάν οι αρμόδιοι δεν κατορθώσουν να εξισορροπήσουν τα συγκρουόμενα συμφέροντα των εμπλεκόμενων οικονομικών φορέων, δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να επιβάλουν με Κανονισμούς ή Διατάγματα λύσεις που

εξυπηρετούν την ασφάλεια των πολιτών, ανεξαρτήτως πολιτικού ή άλλου κόστους. Και αυτό πάντα στο πλαίσιο που καθορίζεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, για τους λόγους που έχουμε υποδείξει, και

5. Οι Διευθυντές της ΗΜΥ και του Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου.

Η μαρτυρία των δύο αυτών προσώπων ανέδειξε ότι μεταξύ των διαφόρων Κρατικών Υπηρεσιών δεν υπάρχει η απαιτούμενη συνεργασία και αλληλοενημέρωση στα θέματα οδικής ασφάλειας. Ομοίως ανέδειξε ότι το πολυπρόσωπο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας περί πολλά τυρβάζει αλλά υστερεί στην ουσία της αποστολής του που είναι η οδική ασφάλεια. Με πιο ανησυχητικό, το παιχνίδι της μη ανάληψης ευθύνης και μετάθεσης της ευθύνης σε άλλους (blame game) να είναι ευρέως διαδεδομένο, και να έχουν διαμορφωθεί και παγιωθεί, σε μεγάλο βαθμό, λανθασμένες και επικίνδυνες νοοτροπίες που θα πρέπει να εκριζωθούν και να αντικατασταθούν με γνώμονα την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος. Για να γίνει δε αυτό, στα διάφορα πόστα πρέπει να τοποθετούνται πρόσωπα τα οποία, επιπρόσθετα από τα

οποιαδήποτε προσόντα, συναισθάνονται ότι οι υψηλές θέσεις έχουν μεν πολλά προνόμια αλλά συνοδεύονται και από πολλές ευθύνες, τις οποίες θα πρέπει να είναι έτοιμοι να αναλάβουν και να υποστούν τις συνέπειες σε περίπτωση αποτυχίας.

Μιχαλάκης Χριστοδούλου (Υπ)
Πρόεδρος Επιτροπής

Μιχάλης Βορκάς (Υπ)
Μέλος Επιτροπής

Θεοδόσης Χατζημιχαήλ (Υπ)
Μέλος Επιτροπής