

**ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**

**Θέμα: Τροποποίηση των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984 μέχρι του 2022, που αφορά τα Οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν, έτσι ώστε να υπάρχει ιστορικό της κατάστασής τους**

Έχει διαπιστωθεί η ανάγκη για δημιουργία νομοθετικής υποχρέωσης, για ενημέρωση του Εφόρου Μηχανοκινήτων Οχημάτων, ώστε σε περιπτώσεις που ένα όχημα έχει εμπλακεί σε τροχαία σύγκρουση ή άλλο συμβάν, όπως π.χ. να είχε υποστεί ζημιά από φωτιά, το όχημα να ελέγχεται ότι έχει επιδιορθωθεί σωστά και είναι τεχνικά κατάλληλο και ότι το συμβάν αυτό θα είναι πλέον καταγεγραμμένο στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος, για γνώση από ενδεχόμενο μελλοντικό αγοραστή του.

2. Σημειώνεται ότι, με τη ρύθμιση αυτή, ικανοποιείται και ένα πάγιο αίτημα που έχουν τόσο εισαγωγείς καινούργιων, όσο και εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και απλοί πολίτες που αγοράζουν οχήματα, χωρίς να γνωρίζουν την προηγούμενη κατάσταση τους.

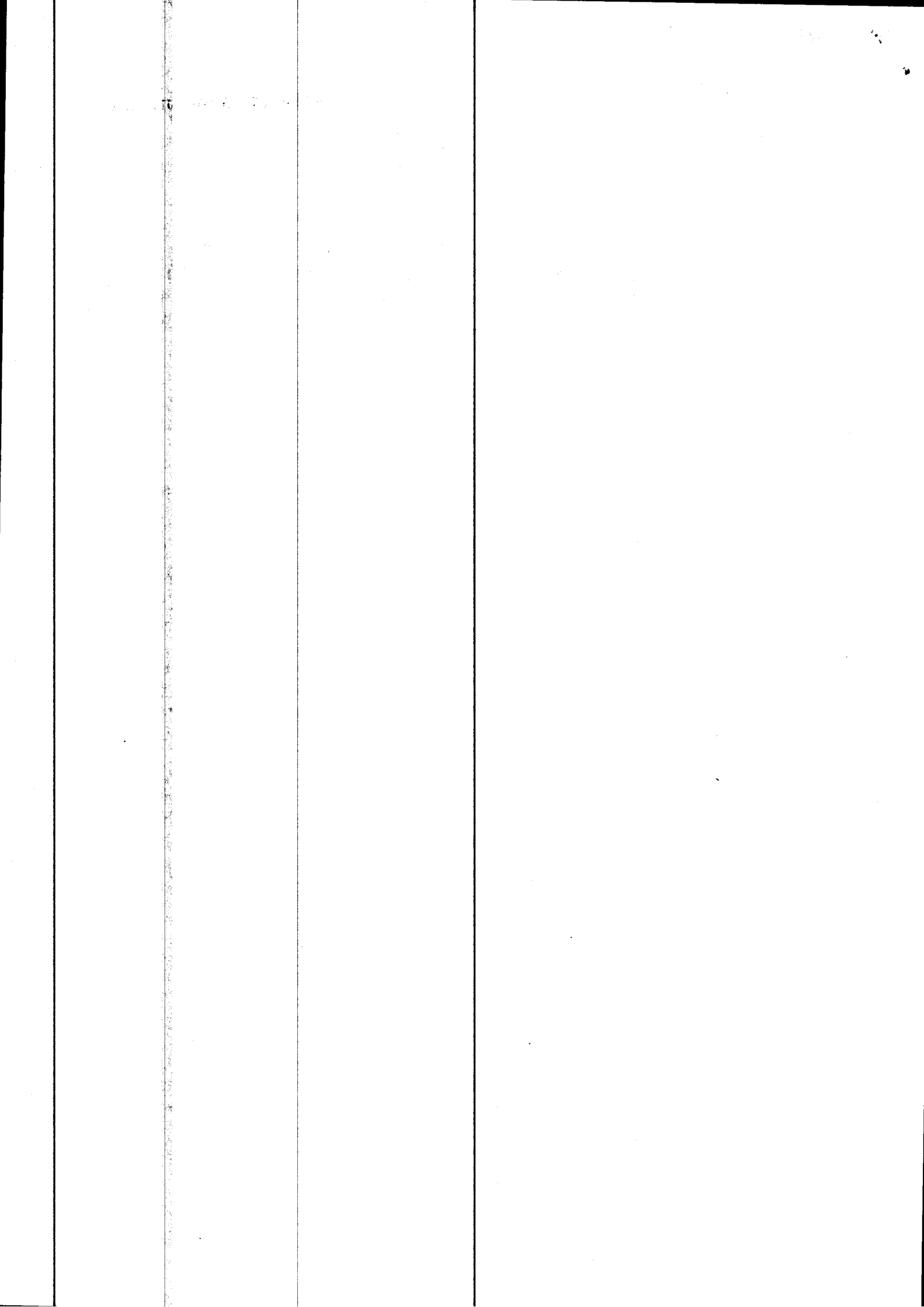
3. Για το σκοπό αυτό, το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (Τμήμα Οδικών Μεταφορών), έχει ετοιμάσει Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022». Με την εν λόγω τροποποίηση στους βασικούς Κανονισμούς, προστίθεται νέος Κανονισμός 50Δ, αμέσως μετά τον Κανονισμό 50Γ, έτσι ώστε:

(i) Σε περίπτωση που όχημα εμπλακεί σε σύγκρουση ή υποστεί ζημιές από πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν, ο ασφαλιστής που εξέδωσε το ισχύον ασφαλιστήριο για το όχημα, ή ανάλογα με την περίπτωση ο ασφαλιστής που φέρει την ευθύνη αποζημίωσής του, ή ανάλογα με την περίπτωση το Ταμείο Ασφαλιστών Κύπρου, ή το συνεργείο που το επιδιόρθωσε, ή ο Εκτιμητής των ζημιών του, ενημερώνει τον Έφορο Μηχανοκινήτων Οχημάτων, με τον τρόπο που καθορίζεται από αυτόν.

(ii) Ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων, ετοιμάζει και διατηρεί διαδικτυακό αυτοματοποιημένο σύστημα, στο οποίο τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο (i), μετά από εγγραφή, μπορούν να έχουν πρόσβαση, για να καταχωρούν στοιχεία της σύγκρουσης ή του συμβάντος, όπως ήθελε να τα καθορίσει ο Έφορος.

(iii) Ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων, ακυρώνει το πιστοποιητικό επιθεώρησης του οχήματος με την καταχώρηση των προαναφερόμενων στοιχείων και για να επιτρέψει την επανακυκλοφορία του, παραπέμπει το όχημα για τη διενέργεια των κατά την κρίση του απαραίτητων ελέγχων, για να διαπιστωθεί ότι αυτό έχει επιδιορθωθεί ορθά και είναι κατάλληλο για οδική χρήση, καταγράφει δε το γεγονός στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος.

(iv) Ο Έφορος Μηχανοκινήτων Οχημάτων δύναται, με Γνωστοποίηση του στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, να καθορίσει κατηγορίες σε σχέση με ζημιές που υπέστη το όχημα.



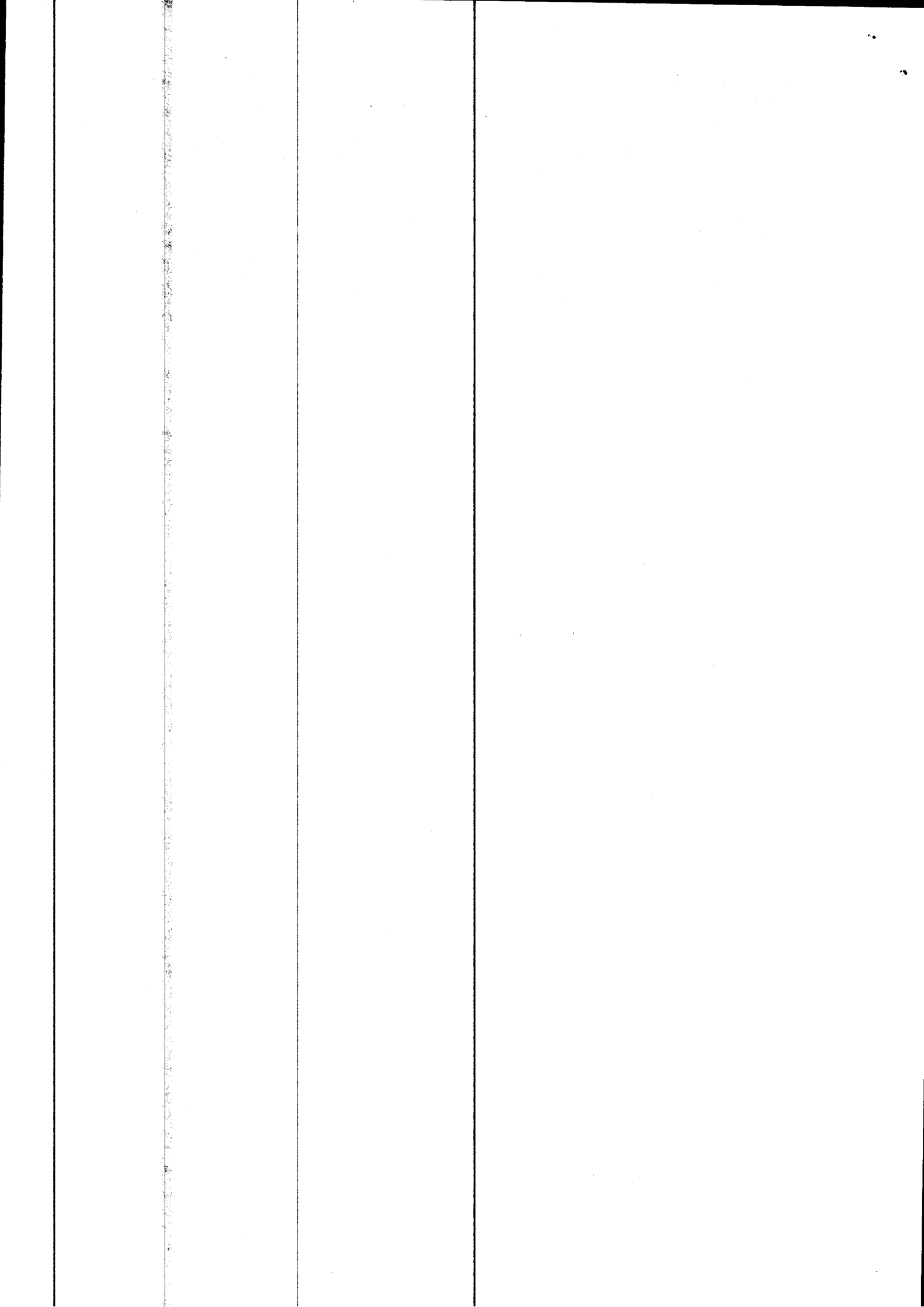
— 4. Το Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022» το οποίο έτυχε νομοτεχνικού ελέγχου από τη Νομική Υπηρεσία, επισυνάπτεται ως Παράρτημα Ι. Η σχετική επιστολή της Νομικής Υπηρεσίας επισυνάπτεται ως Παράρτημα ΙΙ. Ως Παράρτημα ΙΙΙ επισυνάπτεται το σχετικό Ερωτηματολόγιο Ανάλυσης Αντικτύπου.

— 5. Το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρία του στις 07.12.2022, ενέκρινε το προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022», αντίγραφο Προσχεδίου της σχετικής Απόφασης επισυνάπτεται ως Παράρτημα ΙV και εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων να το καταθέσει στη Βουλή των Αντιπροσώπων για έγκριση.

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ**

**08 Δεκεμβρίου 2022**

**Χ.Κ.**



# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΟΙ ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1972 ΜΕΧΡΙ (ΑΡ. 2) ΤΟΥ 2020

### Κανονισμοί δυνάμει του άρθρου 5(1)

86 του 1972	Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται
37 του 1974	δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 5 των περί Μηχανοκινήτων
58 του 1976	Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 μέχρι (Αρ. 2) του
20 του 1978	2020, εκδίδει τους ακόλουθους Κανονισμούς:
64 του 1978	
72 του 1981	
83 του 1983	
75 του 1984	
72 του 1985	
134 του 1989	
152 του 1991	
241 του 1991	
44 (I) του 1992	
5 (I) του 1993	
28 (I) του 1993	
49 (I) του 1994	
5 (I) του 1996	
45 (I) του 1996	
95 (I) του 1996	
56 (I) του 1998	
1 (I) του 1999	
18 (I) του 1999	
66 (I) του 1999	
117 (I) του 1999	
56(I) του 2000	
61 (I) του 2000	
80 (I) του 2000	
81 (I) του 2000	
110 (I) του 2000	
38 (I) του 2001	
98 (I) του 2001	
20 (I) του 2002	
237 (I) του 2002	
146 (I) του 2003	
174 (I) του 2003	
243 (I) του 2004	
255 (I) του 2004	
270 (I) του 2004	
153 (I) του 2005	
6 (I) του 2006	
71 (I) του 2006	
145 (I) του 2006	
107 (I) του 2007	
5 (I) του 2008	
102(I) του 2008	
113(I) του 2009	
5(I) του 2010	
8(I) του 2010	
93(I) του 2011	
109(I) του 2012	

166(I) του 2012  
100(I) του 2013  
1(I) του 2014  
11(I) του 2014  
121(I) του 2014  
143(I) του 2014  
172(I) του 2014  
189(I) του 2014  
10(I) του 2015  
24(I) του 2015  
29(I) του 2015  
202(I) του 2015  
1(I) του 2016  
12(I) του 2016  
14(I) του 2016  
103(I) του 2017  
8(I) του 2018  
93(I) του 2018  
154(I) του 2018  
47(I) του 2019  
61(I) του 2019  
146(I) του 2019  
105(I) του 2020  
129(I) του 2020.

Συνοπτικός  
τίτλος  
Επίσημη  
Εφημερίδα,  
Παράρτημα  
Τρίτο (I):

8.3.1984  
22.6.1984  
8.3.1985  
13.6.1986  
24.3.1989  
8.4.1989  
21.7.1989  
27.12.1991  
12.2.1993  
11.4.1996  
31.12.1996  
12.2.1999  
12.3.1999  
7.7.2000  
7.7.2000  
14.7.2000  
22.12.2000  
2.2.2001  
9.3.2001  
16.3.2001  
27.4.2001  
30.11.2001  
28.12.2001  
22.2.2002  
29.11.2002  
9.5.2003  
18.7.2003  
25.7.2003  
3.10.2003

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμούς του 1984 μέχρι (Αρ.4) 2022 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «οι βασικοί κανονισμοί») και οι βασικοί κανονισμοί και οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι (Αρ. 5) του 2022.

31.10.2003  
13.2.2004  
20.2.2004  
30.4.2004  
12.11.2004  
10.12.2004  
31.12.2004  
24.3.2005  
15.4.2005  
3.6.2005  
8.7.2005  
29.7.2005  
24.3.2006  
15.12.2006  
19.5.2008  
22.5.2009  
22.5.2009  
12.3.2010  
9.7.2010  
17.12.2010  
6.7.2012  
30.11.2012  
25.7.2014  
5.4.2018  
25.5.2018  
26.10.2018  
30.11.2018  
23.7.2019  
14.8.2020  
24.6.2022  
24.6.2022  
29.7.2022  
.....2022.

Προσθήκη νέου  
Κανονισμού 50Δ.

2. Οι βασικοί Κανονισμοί τροποποιούνται με την προσθήκη, αμέσως μετά τον Κανονισμό 50Γ, του ακόλουθου νέου Κανονισμού 50Δ:

«Όχημα που  
έχει υποστεί  
ζημιά.

50Δ. (1) Σε περίπτωση που όχημα υποστεί ζημιές από σύγκρουση, πλημμύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν, ο ασφαλιστής που εξέδωσε το ισχύον ασφαλιστήριο για το όχημα, ή ανάλογα με την περίπτωση ο ασφαλιστής που φέρει την ευθύνη αποζημίωσης του, ή ανάλογα με την περίπτωση το Ταμείο Ασφαλιστών Κύπρου, ή το συνεργείο που το επιδιόρθωσε, ή ο Εκτιμητής των ζημιών του, ενημερώνει τον Έφορο, με τον τρόπο που

καθορίζεται από αυτόν στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού.

(2) Για σκοπούς διευκόλυνσης της εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου (1) του παρόντος Κανονισμού, ο Έφορος, ετοιμάζει και διατηρεί διαδικτυακό αυτοματοποιημένο σύστημα, στο εξής το «σύστημα», στο οποίο, τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Κανονισμού, δύνανται να έχουν πρόσβαση, μετά από εγγραφή σε αυτό, για να καταχωρούν στοιχεία της σύγκρουσης ή ανάλογα, του συμβάντος που επέφερε ζημιές σε ένα όχημα, όπως, ημερομηνία, ώρα, τοποθεσία συμβάντος, στοιχεία ιδιοκτήτη, στοιχεία οδηγού, στοιχεία ασφαλιστικής κάλυψης καθώς και φωτογραφικό υλικό από το χώρο του συμβάντος και των ζημιών του οχήματος, ή/και οποιοσδήποτε άλλες πληροφορίες καθορίσει ο Έφορος.

(3) Με την καταχώρηση των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο (2) του παρόντος Κανονισμού, ο Έφορος ακυρώνει το πιστοποιητικό επιθεώρησης του οχήματος και για να επιτρέψει την επανακυκλοφορία του, παραπέμπει το όχημα για τη διενέργεια των απαραίτητων ελέγχων, με τον τρόπο που καθορίζει, για να διαπιστωθεί ότι αυτό έχει επιδιορθωθεί ορθά και είναι κατάλληλο για οδική χρήση, καταγράφει δε το γεγονός στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος, το οποίο εκδίδει εκ νέου, αφού ακυρώσει το αρχικό.

(4) Ο Έφορος, δύναται, με Γνωστοποίηση του,



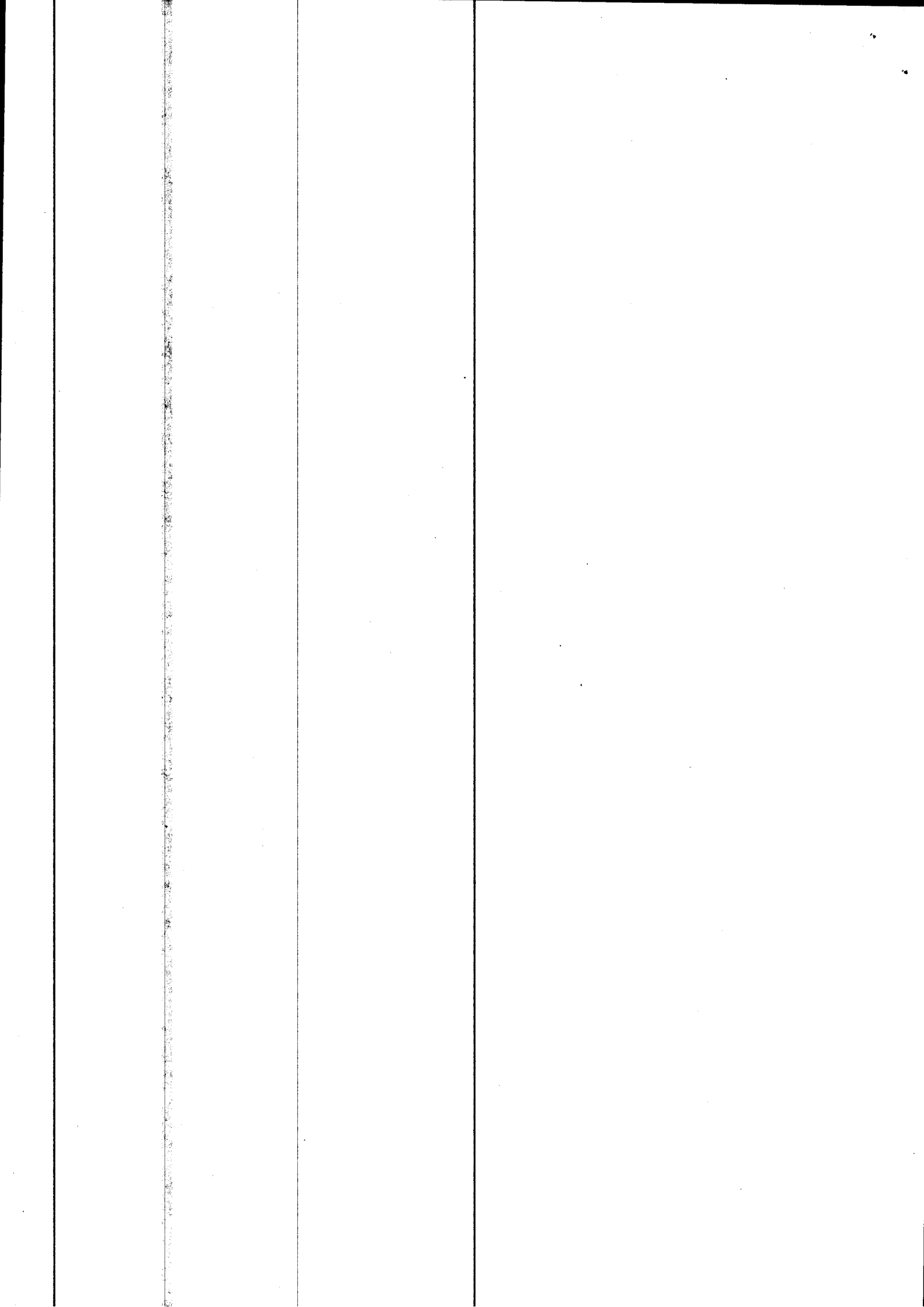
στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, να καθορίσει κατηγορίες σοβαρότητας των ζημιών σε σχέση με ζημιές που υπέστη το όχημα.

125(I) του 2018  
26(I) του 2022.

(5) Τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 10 του περί Προστασίας των Φυσικών Προσώπων Έναντι της Επεξεργασίας των Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και της Ελεύθερης Κυκλοφορίας των Δεδομένων αυτών Νόμου, το σύστημα, δύναται να διασυνδεθεί και να εναλλάσσει πληροφορίες, για σκοπούς εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας, με άλλα συστήματα και αρχεία που διατηρούν και χειρίζονται άλλες αρμόδιες αρχές της Δημοκρατίας ή πρόσωπα που τους ανατίθενται η παροχή υπηρεσιών για σκοπούς εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού.

96(I) του 2000  
97(I) του 2003  
156(I) του 2003  
168(I) του 2006  
92(I) του 2010  
69(I) του 2007  
66(I) του 2012  
128(I) του 2020  
194(I) του 2021.

(6) Οι όροι «ασφαλιστής», «ασφαλιστήριο» και «Ταμείο Ασφαλιστών Κύπρου», έχουν την έννοια που αποδίδεται σε αυτούς, στο άρθρο 2 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Έναντι Τρίτου) Νόμου.».



# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Γ.Ε.: 100/1972/54  
Τηλ: 22889135  
Τηλεμοιότυπο: 22889230  
Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: ineophytou@law.gov.cy

2 Δεκεμβρίου 2022

## ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ

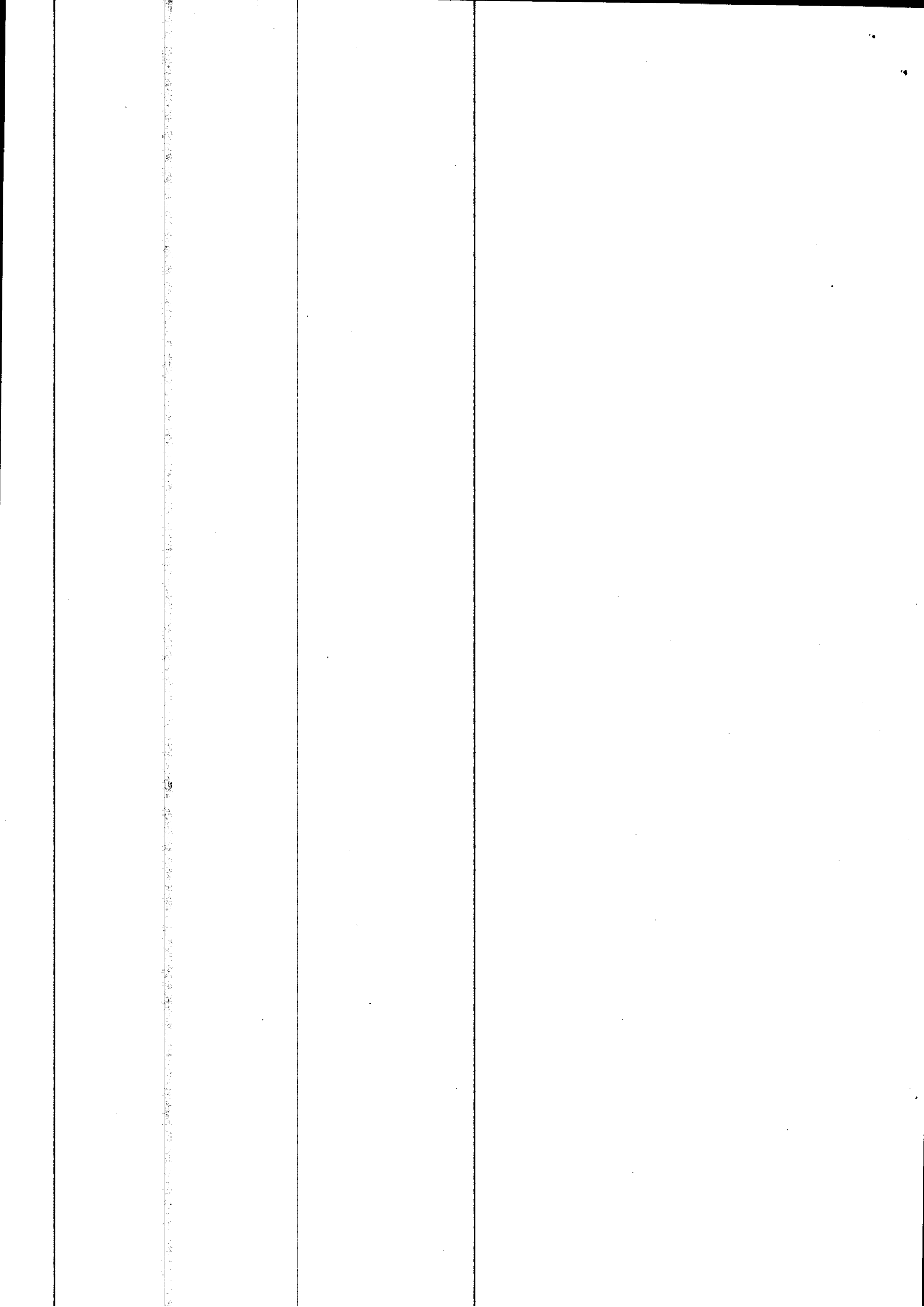
Γενικό Διευθυντή  
Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων  
(υπόψη κας. Χ. Καλλένου)

Θέμα: Προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022»

Αναφορικά με την επιστολή σας με αρ. Φακ. 12.03.007.008.002 και ημερομηνίας 24 Νοεμβρίου 2022, αποστέλλεται το νομοτεχνικά ελεγμένο προσχέδιο Κανονισμών.

Ειρήνη Νεοφύτου

Ανώτερη Δικηγόρος της Δημοκρατίας  
για Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας





## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ		
Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας	Προσχέδιο τροποποίησης των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι του 2022, που αφορά τα Οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαзоθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν	
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ</b>		
Αρμόδιο Υπουργείο	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων	
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Τμήμα Οδικών Μεταφορών	
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Ξένιος Λιασίδης	
	Τίτλος: Ανώτερος Τεχνικός Επιθεωρητής Τμήματος Οδικών Μεταφορών	
	e-mail: xliasides@rtd.mcw.gov.cy	
	Τηλέφωνο: 22807107	
<b>ΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ</b>	<b>Επέλεξε (X)</b>	<i>Προσδιορίστε συνοπτικά τις σημαντικότερες διατάξεις της νέας νομοθεσίας ή, κατά περίπτωση, τις κύριες διατάξεις που τροποποιούνται, αντικαθίστανται, καταργούνται ή κωδικοποιούνται</i>
Νέα νομοθεσία		
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		
Τροποποίηση/αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός /	✓	Με το προσχέδιο κανονισμών ρυθμίζεται το πρόβλημα που αφορά τα Οχήματα που

<sup>1</sup>Σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, να γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις του νομοσχεδίου όπου διαφαίνεται το βασικό αντικείμενο, η στόχευση, η ρυθμιζόμενη ομάδα στόχος και οι βασικές ρυθμίσεις που εισάγει το νομοσχέδιο. Σε περίπτωση πλήρους κατάργησης υφιστάμενης νομοθεσίας δεν απαιτείται ο προσδιορισμός των επιμέρους διατάξεων

κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας		υπόκειται σε ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν
Κωδικοποίηση νομοθεσίας		

<b>ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ</b>		
<b>B1</b>	<b>ΑΝΑΠΟΚΛΙΘΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ</b>	<b>Σύντομη περιγραφή του προβλήματος, της αναγκαιότητας και των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων από την προτεινόμενη ρυθμιστική παρέμβαση</b>
B1.1	Ποια ανάγκη πρόκειται να καλύψει ή ποιο πρόβλημα επιχειρεί να αντιμετωπίσει η προτεινόμενη νομοθεσία; Γιατί θεωρείται αναγκαία η παρέμβαση της κυβέρνησης;	Το πρόβλημα των οχημάτων που υπόκειται σε ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν, προτείνεται να ρυθμιστεί στο συνημμένο προσχέδιο Κανονισμών, έτσι ώστε να υπάρχει ιστορικό της κατάστασης ενός οχήματος, το οποίο θα είναι πλέον διαθέσιμο για την πληροφόρηση του οποιουδήποτε πιθανού αγοραστή. Σημειώνεται ότι με τη ρύθμιση αυτή ικανοποιείται και ένα πάγιο αίτημα που έχουν τόσο εισαγωγείς καινούργιων, όσο και εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και απλοί πολίτες που αγοράζουν οχήματα χωρίς να γνωρίζουν την προηγούμενη κατάσταση τους.
B1.2	Ποιος ο σκοπός της προτεινόμενης νομοθεσίας και τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή της;	Ως πιο πάνω
<b>B2</b>	<b>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ</b>	<b>Περιγραφή νομοθετικής ή / και άλλης ρύθμισης που έχει εξεταστεί (περιλαμβανομένης της μη ρύθμισης, αν έχει αξιολογηθεί)</b>
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	Ως πιο πάνω
B2.2	Δεύτερη επιλογή	
B2.3	Τρίτη επιλογή	
	...	
B2α	Αποιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	Ως πιο πάνω. Χρειάζεται τροποποίηση Κανονισμών

B3	<b>ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</b>	<b>Περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς του Δημοσίου Τομέα</b>	
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/υπηρεσίες/τμήματα;	Ναι	Πάγιο αίτημα που έχουν τόσο εισαγωγείς καινούργιων, όσο και εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και απλοί πολίτες που αγοράζουν οχήματα χωρίς να γνωρίζουν την προηγούμενη κατάσταση τους.
B3.2	Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά);  <i>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i>	Κατ' ιδίαν συζήτηση τόσο με τους εισαγωγείς καινούργιων, όσο και με τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων	
B4	<b>ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</b>	<b>Περιγραφή της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων διαβούλευσης με άλλους εμπλεκόμενους φορείς (Stakeholders)</b>	
B4.1	Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων;	Ναι	Από τις 17/01/2022 μέχρι τις 14/03/2022
B4.2	Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;	(π.χ. αξιολόγηση προβλήματος και αναγκαιότητας παρέμβασης, αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών, συλλογή δεδομένων, ανάλυση επιπτώσεων, σύνταξη νομοθεσίας) Ως πιο πάνω με την ετοιμασία προσχεδίου Κανονισμών	
B4.3	Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;  Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν στη διαβούλευση οι εκπρόσωποι της	(π.χ. κοινωνικά σύνολα, εκπροσώπους επιχειρήσεων, περιβαλλοντικές οργανώσεις)  Αρχηγό Αστυνομίας,  Ο.Ε.Β. Λεωφόρος Γρίβα Διγενή 30, 1066 Λευκωσία,  Κ.Ε.Β.Ε. Τ.Θ. 21455, 1509 Λευκωσία,	

	<p>επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SME Test)</p>	<p>Π.Ο.Β.Ε.Κ. Οδός Θεσσαλονίκης, Νικολάου Πεντάδρομος Σέντερ 211 3025 Λεμεσός,</p> <p>Σ.Ε.Μ.Ο. Λεωφόρος Γρίβα Διγενή 30, 1066 Λευκωσία,</p> <p>Π.Α.Σ.Ε.Α. Μέγαρο ΠΟΒΕΚ, Μπουμπουλίνας 15, 1060, Λευκωσία,</p> <p>Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών, Λόρδου Βύρωνος 29, 1096, Λευκωσία,</p> <p>ΜΙΕ – Ταμείο Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου Ζήνωνος Σώζου 23, 1075, Λευκωσία,</p> <p>Σύνδεσμο Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου, Τ.Θ. 24805, 1304, Λευκωσία,</p> <p>Κυπριακό Σύνδεσμο Καταναλωτών Ταχ. Κιβ. 24874, 1304, Λευκωσία,</p> <p>Το προσχέδιο δημοσιοποιήθηκε στο διαδίκτυο στη διεύθυνση <a href="http://www.mcw.gov.cy/mcw/rtd/rtd.nsf">http://www.mcw.gov.cy/mcw/rtd/rtd.nsf</a> στα πλαίσια διαβούλευσης, για σκοπούς πρόσβασης και κατάθεσης απόψεων από οποιονδήποτε ενδιαφέρεται</p>
B4.4	<p>Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;</p>	<p>(π.χ. συζητήσεις/ συσκέψεις, γραπτή επικοινωνία, δημόσιες ακροάσεις, στοχευμένες ομάδες, εμπλοκή εμπειρογνομόνων, ανάρτηση στο διαδίκτυο)</p> <p>Ως πιο πάνω</p>
B4.5	<p>Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης;</p> <p>[Παρακαλώ επισυνάψτε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</p>	<p>Απέστειλαν τις απόψεις τους, είτε με επιστολή είτε μέσω μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, οι ακόλουθοι, οι οποίοι έθεσαν διάφορες απόψεις, προβληματισμούς ή και αντίθεση στο όλο θέμα, όπως φαίνονται στα αντίγραφα των επιστολών/ηλεκτρονικών μηνυμάτων που επισυνάπτονται:</p>



		1) Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών Υπουργείο Οικονομικών, 2) Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μηχανοκινήτων Οχημάτων 3) κος Ευαγόρας Σπύρου, 4) Θράσος Ο Μαχόνου 5) Αντρέας Αλαμπρίτης 6) Σύνδεσμος Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου 7) Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων 8) Κυπριακός Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικιάσεως 9) Παγκύπριος Σύνδεσμος Εκπλητών Μηχανοκινήτων
B5	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	<i>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων οικονομικής φύσης στις διάφορες ομάδες επηρεαζομένων.</i>
	Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;	Όχι
	<i>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</i>	
<i>Ι. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στους πολίτες/νοικοκυριά από την προτεινόμενη νομοθεσία</i>		
B5.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τους πολίτες/νοικοκυριά;	Όχι
	<i>[Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]</i>	
B5.2	Επηρεάζει την οικονομική κατάσταση ή/και την καταναλωτική συμπεριφορά των νοικοκυριών ή των διαφόρων ομάδων πληθυσμού?	
B5.3	Αναμένεται να έχει επίδραση από πλευράς διοικητικού φόρτου και κόστους για συμμόρφωση των πολιτών με αυτήν?	
B5.3α	Εκτίμηση ΔΦ για τους πολίτες (αν Ναι στη B5.3).	(Απάντηση σε €)
B5.3β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τους πολίτες και να αναλυθούν	

	εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη των διαφόρων ομάδων πληθυσμού, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
<b>II. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στις επιχειρήσεις<sup>2</sup> από την προτεινόμενη νομοθεσία</b> [Να επισημαίνεται όπου οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι σημαντικές και δυσανάλογα βαρύτερες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και κυρίως για τις πολύ μικρές ή/και μικρές επιχειρήσεις - (SME/MSB)]			
B5.4	Αφορά ή/και επηρεάζει τις επιχειρήσεις; Αν ναι, σε ποιους τομείς δραστηριότητας <sup>3</sup> επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα οι επιχειρήσεις;  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.13]	Όχι	
B5.5	Παρακαλώ καταγράψετε (κατά προσέγγιση), τον αριθμό και το αντίστοιχο ποσοστό (%) των επιχειρήσεων στην κάθε κατηγορία βάση μεγέθους που επηρεάζεται από την εν λόγω προτεινόμενη νομοθεσία;		

<sup>2</sup>Οι απαντήσεις πιο κάτω θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις απόψεις που έχουν εκφράσει οι εμπλεκόμενοι φορείς στα πλαίσια των διαδικασιών διαβούλευσης που έχουν πραγματοποιηθεί.

<sup>3</sup>Να επισημανθεί ο τομέας βάση του Συστήματος Ταξινόμησης Οικονομικών Δραστηριοτήτων NACE Αναθ. 2 της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας

B5.6	Οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;		(π.χ. διαδικασίες εγγραφής, αδειοδότησης, γνωστοποίησης, υποβολής εκθέσεων κλπ)	
B5.6α	Εκτίμηση ΔΦ ανά κατηγορία επιχειρήσεων και συνολικά (αν Ναι στη B5.6).		(Απάντηση σε €)	
B5.6β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης			
B5.7	Έχει επιπτώσεις στα έσοδα ή τις δαπάνες μίας επιχείρησης;		(π.χ. πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις, τέλη, επιχορηγήσεις)	

<sup>4</sup>Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

B5.8	Έχει επιπτώσεις στις διαδικασίες, το κόστος ή/και τις δυνατότητες για δημιουργία νέας επιχείρησης (start-up) ή για επέκταση των δραστηριοτήτων υφιστάμενης;			(π.χ. διαδικασίες εγγραφής εταιρείας, πρόσβαση στη χρηματοδότηση)
B5.9	Έχει επιπτώσεις στις εγχώριες συνθήκες ανταγωνισμού, στην εξωστρέφεια των κυπριακών επιχειρήσεων και γενικότερα στην ανταγωνιστικότητα τους τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στην ενιαία ευρωπαϊκή ή στην παγκόσμια αγορά;			(π.χ. όρια τιμών, ποσοτώσεις παραγωγής ή πώλησης, περιορισμοί στην προώθηση, απαιτήσεις προσαρμογής, πιστοποίησης κοκ)
B5.10	Έχει επιπτώσεις στις δυνατότητες / ικανότητες των επιχειρήσεων να καινοτομούν ή και να συμμετέχουν σε δραστηριότητες έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης; Αναμένεται η ανάπτυξη ή η προώθηση της ανάπτυξης νέων καινοτόμων μεθόδων, προϊόντων ή και υπηρεσιών από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας;			(π.χ. νομοθεσίες βασισμένες στην επίδοση, τεχνολογικά ουδέτερες κοκ)
B5.11	Έχει επιπτώσεις ως προς την ενίσχυση της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και της χρήσης των ΤΠΕ γενικότερα, περιλαμβανομένου για σκοπούς συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία (digital compliance);			(π.χ. νομοθεσίες για ανάπτυξη ή προώθηση η-υπηρεσιών, νέων πληροφοριακών συστημάτων κοκ)

#### ΜΕΤΡΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΥΠΤΟΥΡΙΜΕΤΩΣ

Κοινωνικά ανήλικες και ηλικιωμένες επιχειρήσεις δεν εξαιρούνται της εφαρμογής της νομοθεσίας και προκύπτει σημαντικός και δυσανάλογος, τόσο ως προς τις άλλες κατηγορίες επιχειρήσεων όσο και ως προς το κοινό που εξυπηρετεί η νομοθεσία. Δφ βάση των κριτηρίων στη 16.6 η οποία δυσανάλογες επιβαρύνσεις βάσει απαιτήσεων στις Β2, Β5, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

B5.12	Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί (π.χ. αν κρίνεται δυσανάλογος ο σχετικός αντίκτυπος); Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.		(βλέπε παραδείγματα μέτρων μετριασμού στον Οδηγό ΑΑ – SME Test)
<b>III. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στα Δημόσια Οικονομικά και την Οικονομία από την προτεινόμενη νομοθεσία</b>			
B5.13	Αφορά ή/και επιφέρει οποιεσδήποτε αλλαγές στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας;  [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6.1]	Όχι	
B5.14	Συνεπάγεται αντίκτυπος στον κρατικό προϋπολογισμό τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα;		(π.χ. μείωση/ αύξηση δημοσίων δαπανών / εσόδων, ανάγκες χρηματοδότησης, βιωσιμότητα δημόσιου τομέα)
B5.15	Προκύπτει μακροοικονομικός ή/και άλλος αντίκτυπος στην οικονομία και τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της χώρας;		(π.χ. πληθωρισμός, ανεργία, χρηματοοικονομική σταθερότητα, επενδύσεις κλπ)
B6	<b>ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ</b>	<b>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στη Δημόσια Υπηρεσία και Διοίκηση</b>	
B6.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τη δημόσια υπηρεσία;  [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7.1]	Όχι	
B6.2	Θα επιφέρει οποιαδήποτε αναδιοργάνωση στη Δημόσια Υπηρεσία;		(π.χ. σύσταση νέου φορέα, αλλαγή στο εργασιακό καθεστώς, αλλαγή/μεταφορά αρμοδιοτήτων, δημιουργία μηχανισμού εφαρμογής και ελέγχου της νομοθεσίας κλπ)

B6.3	Θα επιφέρει αλλαγές στις υποχρεώσεις, διαδικασίες, διοικητικά καθήκοντα και γενικότερα στο φόρτο εργασίας των επηρεαζόμενων φορέων;		(π.χ. στη φύση των εργασιών, στις επιχειρησιακές διαδικασίες, στις λογιστικές υποχρεώσεις, στις υποχρεώσεις πληροφόρησης κοκ)
B6.3 α	Εκτίμηση ΔΦ για τη Δημόσια Υπηρεσία(αν Ναι στη Β6.3).		(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)
B6.3 β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να προσοικονομηθεί ο ΔΦ για τη ΔΥ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
<b>B7. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>		<b>Επίπτωση των πιθανών επιπτώσεων κοινωνικής πολιτικής επί της Δημόσιας Υπηρεσίας</b>	
B7.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής κοινωνικό αντίκτυπο;  [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β8.1]	Όχι	
B7.2	Προκύπτει αντίκτυπος στην απασχόληση και στη δομή και λειτουργία της αγοράς εργασίας;		(π.χ. ζήτηση / προσφορά, κινητικότητα, δημόσιος/ιδιωτικός τομέας, ηλικιακή κατανομή, ειδικές ομάδες εργαζομένων, ρόλος συντεχνιών, εργοδότες)
B7.3	Επηρεάζει τις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας;		(π.χ. ωράριο, μισθοί, εργασιακή ασφάλεια και ικανοποίηση, υγεία και ασφάλεια, ευκαιρίες επαγγελματικής ανέλιξης, κατάρτισης / επιμόρφωσης κοκ)
B7.4	Προκύπτει αντίκτυπος στις αρχές και αξίες της δημοκρατίας ή στο ρόλο, τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και γενικά τη συμμετοχή των πολιτών στο		(π.χ. συνάφεια με το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, το Σύνταγμα της ΚΔ κοκ)

	πλαίσιο λειτουργίας μίας δημοκρατικής κοινωνίας;		
B7.5	Προκύπτει αντίκτυπος στη δημόσια υγεία, στις συνθήκες διαβίωσης, στη φυσική ή πνευματική υγεία των ατόμων, στις δυνατότητες πρόσβασης τους σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας;		(π.χ. πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας)
B7.6	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα ισότητας (μεταξύ φύλων, εθνικότητας, θρησκευτικών ομάδων, ατόμων με αναπηρία, ηλικιακών ομάδων κλπ) και μη διάκρισης;		(π.χ. στους τομείς της εκπαίδευσης, της εργασίας, της πρόσβασης στη χρηματοδότηση)
B7.7	Προκύπτει άμεσα ή έμμεσα (π.χ. μέσω οικογένειας, κοινότητας κλπ) αντίκτυπος ως προς τα συμφέροντα, δικαιώματα και συνθήκες ζωής των παιδιών;		(π.χ. σε συνάφεια με Σύμβαση ΟΗΕ για τα Δικαιώματα του Παιδιού)
B7.8	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εγκληματικότητας και δημόσιας ασφάλειας;		(π.χ. τάση πολιτών, επίπεδα ελέγχου, ποινές, συστήματα ασφάλειας, υπηρεσίες / μηχανισμοί εκτάκτου ανάγκης κοκ)
B7.9	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εδαφικής συνοχής μεταξύ των διαφόρων τύπων περιοχών, όπως αστικά κέντρα, ύπαιθρος, ορεινές, παράκτιες, και προοπτικών ανάπτυξης;		(π.χ. διαθεσιμότητα και πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως εκπαίδευσης, υγείας, φροντίδας κλπ, ευκαιρίες απασχόλησης, προώθηση επενδύσεων, χρηματοδότηση της ανάπτυξης κοκ)
B7.1 0	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα διαχείρισης, προστασίας και ασφάλειας προσωπικών δεδομένων (για πολίτες ή/και επιχειρήσεις);		(π.χ. νομοθεσία για εισαγωγή και χρήση η-υπογραφής , η-αυθεντικοποίησης κοκ)
B7.1 1	Προκύπτει αντίκτυπος σε ότι αφορά το επίπεδο και την αποτελεσματικότητα του εκπαιδευτικού συστήματος, στην ανάπτυξη πολιτιστικής κουλτούρας ή και στην		(π.χ. ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων, επαγγελματικού προσανατολισμού κοκ)

	κοινωνική συνοχή και ενσωμάτωση των νέων;		
<b>B8</b>	<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ</b>	<b>Επίπτωση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στο περιβάλλον και στην περιβαλλοντική συμπεριφορά</b>	
B8.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής περιβαλλοντικό αντίκτυπο; [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]	Όχι	
B8.2	Θα επιφέρει αλλαγές στη χρήση των φυσικών πόρων;		(π.χ. υδάτινων πόρων, εδάφους, χλωρίδας και πανίδας κοκ)
B8.3	Θα επιφέρει αλλαγές στην άμεση χρήση οποιασδήποτε μορφής ενέργειας ή στην παραγωγική / καταναλωτική συμπεριφορά με επακόλουθες μεταβολές στην κατανάλωση ενέργειας;		(π.χ. προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας)
B8.4	Θα επιφέρει αλλαγές στο σύστημα μεταφορών ή/και στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών, με επακόλουθες περιβαλλοντικές επιπτώσεις;		(π.χ. προώθηση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλαγές στο οδικό δίκτυο, αλλαγή χρήσεων γης κοκ)
B8.5	Θα επιφέρει αλλαγές ή/και επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία και στην ποιότητα ζωής;		(π.χ. μέσω νέων ρυθμίσεων για τη χρήση γης που ενδεχομένως να επιφέρουν μεταβολές στις εκπομπές ρύπων, στο θόρυβο κοκ)
B8.6	Θα επιφέρει αλλαγές στη διαχείριση των αποβλήτων εκ μέρους των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από αυτά;		(π.χ. ανακύκλωση, πολιτική τιμολόγησης βάση ρύπανσης κλπ)
B8.7	Θα επιφέρει αλλαγές στο δομημένο περιβάλλον, στο αστικό τοπίο, σε περιοχές ή σημεία σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς κλπ;		(π.χ. αλλαγή σε πολεοδομικούς συντελεστές, χρήση γης κοκ)



B8.8	Θα έχει επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή ή στις δυνατότητες για μετριασμό ή προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή;		(π.χ. προώθηση προγραμμάτων προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή)
------	---	--	--

<b>Γ. ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ</b>			
<i>Ποσοστά επιπτώσεων για εθνικούς, περιφερειακούς, τοπικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς σκοπούς</i>			
<b>Συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις που έχουν δοθεί στις σχετικές βοήθειες ΠΠΟ.</b>			
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΜΙΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΡΟΤΟΒΟΥΛΙΑΣ</b>			
1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών		B1.1	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης		NAI	
3. Εκτίμηση οικονομικών επιπτώσεων		OXI	
4. Εκτίμηση επιπτώσεων στη δημόσια υπηρεσία		OXI	
5. Εκτίμηση κοινωνικών επιπτώσεων		OXI	
6. Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων		OXI	
7. Εκτίμηση ΔΦ		OXI	
8. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις {Σύνοψη SME Test}		OXI	

**ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ**

Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό/ή Διευθυντή/ρια του Υπουργείου

Υπογραφή

Όνοματεπώνυμο

Τίτλος/Υπουργείο

Ημερομηνία

**ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΜΕ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΦΑΣΗΣ (ΑΠΟΥΣΙΑΣ)**

[Το παρόν Τμήμα συμπληρώνεται από εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test]

Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπο-ενότητα και συνολικά

[Επιλέξετε με V το καταλληλότερο μεταξύ ΜΕ – Μη Επαρκής, Ι- Ικανοποιητική, Π – Πλήρης και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο]

1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης					
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας					
3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων					
4. Προώθηση ή απομόρφωση της μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται)					
<b>Συνολική Αξιολόγηση του SMETest</b>					

**ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΜΕ ΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ ΦΑΣΗΣ**

Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου

Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test	
<b>ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ / ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ</b>	
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:	
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:	
<b>ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ</b>	
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:
	Email:
	Τηλέφωνο:
Υπογραφή	



12.03.00) .029.001

**From:** "George Hadjizorzi" <ghadjizorzi@mof.gov.cy>  
**To:** <roadtransport@rtd.mcw.gov.cy>

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,  
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ  
02 ΦΕΒ. 2022  
ΛΗΘΘΗΚΕ  
ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**Date:** Wednesday, February 02, 2022 11:27AM

**Subject:** Πρόσκληση για απόψεις για το προσχέδιο τροπ. των περι Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984

Κύριε Νικολαΐδη,

Έχω Οδηγίες να σας αποστείλω τις απόψεις της Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών σχετικά με την πρόσκληση που έχετε αποστείλει για απόψεις στο προσχέδιο τροποποίησης των περι Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2020 που αφορά τα οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές από σύγκρουση κοκ.

Η άποψη μας είναι ότι ο νέος Κανονισμός 50Δ που προτίθεστε να εισαγάγετε θα πρέπει να τροποποιηθεί κατάλληλα ώστε η πληροφόρηση που ζητάτε να πάρετε να προέρχεται από όλους τους εμπλεκόμενους. Στην πρώτη παράγραφο του εν λόγω Κανονισμού ζητάτε πληροφόρηση από το ασφαλιστή που έκδωσε το ασφαλιστήριο ή ανάλογα από το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων. Ένα μεγάλο μέρος των αποζημιώσεων προέρχεται από ασφαλιστές άλλους από αυτούς που έκδωσαν το ασφαλιστήριο για συγκεκριμένο όχημα (Έναντι τρίτου) και ο ασφαλιστής που έκδωσε το ασφαλιστήριο, τις περισσότερες φορές, να μη εμπλέκεται στην διαδικασία επιδιόρθωσης/αποζημίωσης. Επίσης υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός κυβερνητικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από τα πιο πάνω, πρέπει να συμπεριληφθούν και αυτά.

Ως εκ τούτου η παράγραφος 1 του Κανονισμού 50Δ θα πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής:

«Σε περίπτωση που όχημα υποστεί ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν ο ασφαλιστής που φέρει την ευθύνη αποζημίωσης τους οχήματος ή ανάλογα με την περίπτωση το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων ή Δημόσιος Φορέας, ενημερώνει, τον Έφορο Μηχανοκινήτων Οχημάτων, με τον τρόπο που καθορίζεται από αυτόν.»

Γιώργος Χατζηζωρζής  
Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών  
Υπουργείο Οικονομικών  
Τ.Θ. 23364  
1682 Λευκωσία

Τηλ: 00357 22602966  
Fax: 00357 22302938

Ξ. Λιαλιώτης  
  
3.2.22

Συνδ. 7099118.

2

12.03.001.029.001

Xenios Liasides

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,  
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

15 ΦΕΒ. 2022

ΛΗΦΘΗΚΕ  
ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**From:** kangelides@oeb.org.cy  
**Sent:** Τρίτη, 15 Φεβρουαρίου 2022 1:49 μμ  
**To:** 'Yiannis Nicolaides'; xliasides@rtd.mcw.gov.cy  
**Cc:** 'Alexis Anninos'  
**Subject:** FW: Comments on draft reg for damaged vehicles FINAL.docx  
**Attachments:** SEMO on req for comments damaged veh regulation.pdf

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Αγαπητέ Γιάννη,

Σχετικά με το προσχέδιο κανονισμών για οχήματα με ζημιές, επισυνάπτεται επιστολή με τις θέσεις του ΣΕΜΟ.

Για τυχόν περισσότερες διευκρινήσεις είμαστε στη διάθεσή σας.

Κυριάκος Αγγελίδης  
Συντονιστής Επιχειρηματικών Συνδέσμων ΟΕΒ

Ξ. Αγγελίδης  
~~\_\_\_\_\_~~  
17.2.22

Σωδ. 7099118



**Σ Ε Μ Ο**



Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μηχανοκίνητων Οχημάτων  
Μέλος Ομοσπονδίας Εργοδοτών & Επιχειρησίων Κύπρου Συνδέσμου Μέλος της ACEA  
Motor Vehicle Importers Association  
Member of the Cyprus Employers & Importers Association (OEI), Associate Member of ACEA

Καν. Γιάννη Νικολαΐδη  
Διευθυντή  
Τμήμα Οδικών Μεταφορών (ΤΟΜ)  
Λευκωσία

15 Φεβρουαρίου 2021

Αγαπητέ κ. Νικολαΐδη,

**Θέμα: Απόψεις ΣΕΜΟ για προτεινόμενο κανονισμό που αφορά οχήματα με ζημιές**

Ως Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μηχανοκίνητων Οχημάτων (ΣΕΜΟ), θα θέλαμε να χειριστούμε τη πρόσκληση που γίνεται για να ρυθμιστεί το φαινόμενο αυτό και να σας ευχαριστήσουμε για τη ευκαιρία να υποβάλουμε τις παρατηρήσεις και εισηγήσεις μας.

Είμαστε της άποψης ότι ο προτεινόμενος κανονισμός, στη παρούσα μορφή του, είναι πολύ γενικός, τόσο που θα δυσκόλευε σημαντικά τη ολοκληρωμένη εφαρμογή του ή και εάν εφαρμοστεί ως έχει θα προκαλούσε πολλές δυσκολίες και προβλήματα σε πολλά επίπεδα, δηλαδή στη Υπηρεσία που θα εμπλέκε στη εφαρμογή, σε ασφαλιστικές εταιρείες και στους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων.

Το ζητούμενο, σύμφωνα με το δικό σας κείμενο, είναι να επιλυστεί το πρόβλημα που αφορά τη τεχνική καταλληλότητα των οχημάτων που εμπλέκονται σε τροχαία σύγκρουση ή άλλο συμβάν.

Εντόπις, καταπίανεται και με τα οχήματα που έχουν επιφανειακές/ελαφρές ζημιές (και εμπλέκουν ασφαλιστική εταιρεία) και η ζημία τους δεν θέτει θέμα τεχνικής καταλληλότητας. Οι κατηγορίες ζημιών στις οποίες αναφέρατε στη παρ. 2 (3) θα πρέπει να καθοριστούν με τη βάση ορισμών ενός τεχνικού κανονισμού και όχι μετέπειτα. Το ίδιο για τους μηχανισμούς εφαρμογής.

Είμαστε της άποψης, ότι οι κατηγορίες αυτές πρέπει αν είναι τέτοιες που να αφορούν: (1) σοβαρή ζημιά που επιπίπτει στη κατηγορία μη-οικονομικής επιδιόρθωσης, (2) αφορούν ζημιά στη κατασκευική/σκελετώ (structural damage) του οχήματος, και (3) ζημιά σε συστήματα διεύθυνσης και συστήματα παθητικής ασφάλειας (π.χ. αερόσακους, ζώνες), (4) κατηγορία μη επιδιόρθωσης ή (5) ολικής καταστροφής.

Εάν εφαρμοστεί ο κανονισμός ως έχει, τότε θα πρέπει ως Υπηρεσία να χαρακτητέ όλα τα ατυχήματα και να αναλητοποιήσετε όλα τα εμπλεκόμενα οχήματα. Οι Ασφαλιστικές εταιρείες ή ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να αγοράσει υπηρεσίες ανεξάρτητου εκτιμητή για πιστοποίηση της επιδιόρθωσης όλων των περιπτώσεων,

Οδός Ομοσπονδίας Εργοδοτών & Επιχειρησίων Κύπρου 4, 2000 Στρόβολος, Τ.Θ. 21657, 1511 Λευκωσία,  
Τηλ: +357 22 643000, Φαξ: +357 22 669439

Σ.Ε.Μ.Ο.



Σύνδεσμος Εισαγωγών Μηχανοκίνητων Οχημάτων  
Κυπριακή Ομοσπονδία Εργοδότην & Βιομηθάνων (ΟΕΒ) Κύπρου, Συνδεδεμένο Μέλος της ACEA  
Motor Vehicles Importers' Association  
Member of the Cyprus Employers' & Industrialists' Federation (OEB), Associate Member of ACEA

ανεξάρτητα εάν οι ζημιές είναι επιφανειακές (υπάρχουν πολλές ζημιές που δεν εμποδίζουν το όχημα να κυκλοφορήσει ασφαλίσμενα π.χ. βουλωμένες επιφάνειες) και ανεξάρτητα εάν οι ζημιές μπορεί να επιδιορθωθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα (π.χ. αντικατάσταση ανεροθώρακα, φαναριού, προφυλακτήρα κλπ).

Πιστεύουμε, ότι δεν χρειάζεται να γίνεται επιθεώρηση και αναγραφή στο τίτλο ιδιοκτησίας επιφανειακών (non-structural) ζημιών π.χ. βουλωμένες/κτυπημένες, ελαττωμένες επιφάνειες, ζημιές σε προφυλακτήρα, φαναρία, στους μελοπλάκες, κλπ, που αποτελούν πολύ συχνό φαινόμενο και των οποίων η επιδιόρθωση πιστεύουμε ότι δεν εμπίπτει στις κατηγορίες που χρειάζεται και επιβάλλεται ανεξάρτητη πιστοποίηση επιδιόρθωσης και αναγραφή στο τίτλο ιδιοκτησίας.

Το ίδιο ισχύει για ζημιές από χαλάζι οι οποίες είναι επιφανειακές και δεν επηρεάζουν τη ασφάλεια και τη κατάλληλότητα οδικής χρήσης (τεχνική καταλληλότητα) ενός οχήματος. Το χαλάζι ως καιρικό φαινόμενο, επηρεάζει πολλές χιλιάδες αυτοκίνητα που τυγχάνει να βρεθούν στη περιοχή. Επίσης οι επικρατέστεροι μέθοδοι επιδιόρθωσης ζημιών από χαλάζι, που προπωλούνται και από τις ασφαλιστικές εταιρείες είναι πλέον ήπιας μορφής (Paintless dent repair) που δεν χρειάζεται καν επαναβαφή της επηρεαζόμενης επιφάνειας.

Όσο αφορά τη παρ. 2 (2) «διενέργεια τωφ κατά τη κρίση του Εφόρου, απαραίτητων ελέγχων, για να διαπιστωθεί ότι αυτό έχει επιδιορθωθεί ορθά και είναι κατάλληλο για οδική χρήση», έχουμε να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα.

Δεν γνωρίζουμε πως ο Εφόρος θα κρίνει τους ελέγχους και εάν είναι σε θέση να επαρκεί σε τόσες χιλιάδες ατυχήματα. Επιπλέον, δεν γνωρίζουμε ποιες είναι οι απαιτήσεις σας σχετικά με τρυ ελέγχους της επιδιόρθωσης. Ποια ελάχιστα πρόσοντα ζητούνται να έχουν και πως θα διασφαλίζεται η συνεχής εκπαίδευση και ενημέρωση στις συνεχώς εξελισσόμενες μεθόδους κατασκευής, υλικών και τεχνολογίας αυτοκινήτων; Ποιές γνώσεις (πλέον εξειδικευμένες) απαιτούνται να έχει στις μεθόδους επιδιόρθωσης (διαφέρουν ανά μάρκα και μοντέλο);

Σημειώστε ότι τα τελευταία 15 τουλάχιστο χρόνια τα αυτοκίνητα είναι κατασκευασμένα από πολλά διαφορετικά υλικά (steel, high strength steel, αλουμίνιο, μαγνήσιο, διαφορετικά είδη πλαστικών κλπ) που απαιτούν διαφορετικές και συχνά εξειδικευμένες μεθόδους χειρισμού, επιδιόρθωσης και διαφορετικούς τρόπους και υλικά κόλλησης/συγκόλλησης.

Κάποια μέλη μας έχουν κατά καιρούς διεξαγει διάφορα ενημερωτικά εργαστήρια στη Κύπρο σχετικά με τις μοντέρνες τεχνολογίες κατασκευής, τη σημαντικότητα ορθής επιδιόρθωσης και τους κινδύνους που εμπέρικκεία μη τήρηση των τεχνικών οδηγιών του κατασκευαστή. Επίσης θα αρχίσουμε να χειριζόμαστε ζημιές και σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Οδός Ομοσπονδίας Εργοδότην & Βιομηθάνων Κύπρου 4, 2000 Στρόβολος, Τ.θ. 21657, 1511 Λευκωσία,  
Τηλ: +357 22 843000, Φαξ: +357 22 689459

**Σ. Ε. Μ. Ο**



Σύνδεσμος Εισαγωγών Μηχανοκίνητων Οχημάτων.  
Μέλος Ομοσπονδίας Εργοδότην & Βιομηχανών (ΟΕΒ) Κύπρου. Συνδεδειγμένο Μέλος της ACEA  
Motor Vehicles Importers Association  
Member of the Cyprus Employers & Industrialists Federation (OEB). Associate Member of ACEA

Ο Έλεγκτής της επιδιόρθωσης θα πρέπει να είναι παρόν σε όλα τα στάδια της επιδιόρθωσης, δηλαδή να είναι παρόν στη σχετική αξιολόγηση όπου οι ζημιές είναι πιο φρατές, να είναι παρόν κατά τη διάρκεια αποκατάστασης της ζημιάς, στη επιλογή και εφαρμογή των εξαρτημάτων, στη επιθεώρηση των μεθόδων επιδιόρθωσης (υλικά, μέθοδοι κάλυψης, συγκόλλησης, ειδικά εργαλεία, μεθόδους μετρήματος και ευθυγράμμισης ελασμάτων και συστήματος διεύθυνσης) κλπ.

Θα πρέπει να τηρεί φάκελο με αποδεικτικά στοιχεία της πιο πάνω παρουσίας και επιθεώρησης, τον οποίο θα πρέπει να προσκομίσει στον Έφορο με τη βεβαίωση του. Ο σκοπός τους φακέλου είναι να στοιχειοθετηθεί τη παρακολούθηση και επιθεώρηση που έχει γίνει σε όλη τη διάρκεια τη πορείας επιδιόρθωσης, όπως έχουμε περιγράψει πιο πάνω και όπως επιβάλλεται σε αυτές τις περιπτώσεις.

Άλλες παρατηρήσεις στο κείμενο εάν εφαρμοστεί ως έχει :

Οι ζημιές που δεν εμπλέκται ασφάλεια δεν θα δηλώνονται. Οι ζημιές που δεν πληρώνει ασφάλεια (π.χ. third party) επίσης δεν θα δηλώνονται.

Οι ζημιές που επηρεάζουν τη κατασκευή (structural), συστήματα διεύθυνσης ή και παθητικής ασφάλειας, όπως επίσης και οι εμφανιακές ζημιές, υπάρχει ο κίνδυνος να μην δηλώνονται και να επιδιορθώνονται με μεταχειρισμένα εξαρτήματα (για τα οποία δεν υπάρχει μηχανισμός ανίχνευσης προέλευσης, τεχνικής καταλληλότητας και καλής λειτουργίας), ιδιαίτερα με αυτά που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Είναι επίσης σημαντικό να εξεταστεί πως η προτεινόμενη πρακτική, ως έχει, θα επηρεάσει τον ιδιοκτήτη του οχήματος σε σχέση με τις απαιτήσεις του από τη ασφαλιστική εταιρεία σε περίπτωση ζημιάς.

Επίσης, μια τέτοια γενική πρακτική θα επηρεάσει τα ασφαλιστρα και το κόστος επιδιόρθωσης, αφού θα πρέπει να συμπεριλάβει και το κόστος του ανεξάρτητου επιθεωρητή για όλες τις περιπτώσεις ζημιών.

Ο ΣΕΜΟ βρίσκεται πάντα στη διάθεσή σας για οποιοδήποτε διευκρινήσεις και πληροφορίες χρειαστείτε.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση,

Αλέξης Αννίνος  
Πρόεδρος ΣΕΜΟ

ΚΑ220231ΕΡΙ

Οδός Ομοσπονδίας Εργοδότην & Βιομηχανών Κύπρου 4, 2000 Στρόβολος, Τ.Θ. 21657, 1511 Λευκωσία,  
Τηλ: +357 22 643000, Φαξ: +357 22 669459



3

**Christina Kallenou**

---

**From:** Evangelos Panteli <EPanteli@rtd.mcw.gov.cy>  
**Sent:** Δευτέρα, 28 Νοεμβρίου 2022 11:52 πμ  
**To:** Christina Kallenou  
**Subject:** FW: Προσχέδιο τροποποίησης των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2020 που αφορά τα Οχήματα που με ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν.

---

Ευάγγελος Παντελή

Ανώτερος Λειτουργός Οδικών Μεταφορών | Τμήμα Οδικών Μεταφορών | Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων  
Βασιλέως Παύλου 27, 2412 Λευκωσία  
Τ. + 357 22 807117 | ΚΕΔ ☎ 43117 | Φ. + 357 22 354030 | <http://www.mcw.gov.cy/rtd>

**From:** Xenios Liasides <xliasides@rtd.mcw.gov.cy>  
**Sent:** Monday, November 28, 2022 11:49 AM  
**To:** Evangelos Panteli <EPanteli@rtd.mcw.gov.cy>  
**Subject:** FW: Προσχέδιο τροποποίησης των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2020 που αφορά τα Οχήματα που με ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν.

**From:** Evagoras Spyrou <[evagoras.spyrou@hotmail.com](mailto:evagoras.spyrou@hotmail.com)>  
**Sent:** Sunday, February 20, 2022 9:02 PM  
**To:** [xliasides@rtd.mcw.gov.cy](mailto:xliasides@rtd.mcw.gov.cy)  
**Subject:** Προσχέδιο τροποποίησης των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2020 που αφορά τα Οχήματα που με ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν.

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Καλησπέρα σας,

Καταρχήν να χαιρετήσω την πρωτοβουλία του υπουργού μεταφορών για αυτή την τροποποίηση στην νομοθεσία.

Η εισιγήσεις μου:

1) Τα salvage cars και γενικά τα claims οι ασφαλιστικές να έχουν υποχρέωση να τα δηλώνουν στο TOM μαζί με το φωτογραφικό υλικό από την σκηνή του ατυχήματος. Αν το όχημα δεν είναι κατάλληλο για οδήγηση μετά

το ατύχημα αυτομάτως να σταματά να έχει ισχύ το MOT και η άδεια κυκλοφορίας και να γίνονται ακινητοποιήση.

2) Όταν κάποιο όχημα από αυτά επισκευάζεται να γίνεται λεπτομερής καταγραφή του ποσού που χρειάστηκε για την επιδιόρθωση καθώς και τα εξαρτήματα και το συνεργείο που το επισκεύασε. Κανένας δεν ελέγχει αν αυτά τα οχήματα επισκευάζονται σωστά από επαγγελματίες και τοποθετούνται ξανά πχ αερόσακοι και άλλα συστήματα ασφαλείας.

3) Το MOT να γίνεται κάθε χρόνο με πιο χαμηλό κόστος πχ €15 και να αποθηκεύεται και αυτό στο μητρώο του τμήματος οδικών μεταφορών εξασφαλίζοντας έτσι ότι το όχημα πέρασε την εξέταση διότι ήταν κατάλληλο και όχι διότι το συνεργείο MOT είναι κουμπάρος μου.

4) Όπως υπάρχουν σε κάποιες χώρες τα service book να κάνουμε και εμείς κάτι παρόμοιο καταρχήν προαιρετικό μητρώο και για τα service των οχημάτων με δηλωμένα τα km που γράφει το όχημα και τα εξαρτήματα που αλλάχτηκαν λάδι gear box κτλ. Παράδειγμα πάω να αγοράσω κάποιο όχημα που φαίνεται σαν καινούργιο αλλά βλέπω ότι δεν δηλώθηκε κανένα service τα τελευταία 2 χρόνια. Θα με βάλει σε σκέψεις.

5) Καμία πώληση οχήματος χωρίς να γίνει η άμεση μεταβίβαση του. Παράδειγμα. Πουλώ το όχημα μου σε κάποιον φίτο που δεν τον γνωρίζω. Η μεταβίβαση να υπογράφετε και από τους δύο να γίνεται πιστοποίηση και να αποστέλλεται στο TOM με φαξ ή mail ούτως ώστε ο παλιός ιδιοκτήτης να είναι σίγουρος ότι η μεταβίβαση θα πραγματοποιηθεί και δεν φέρει καμία ευθύνη πλέον για το όχημα αφού θα έχει στα χέρια του και αποδείξεις. Αν δεν τηρείται η διαδικασία να έχει την ευθύνη η πωλητής για να είναι προσεκτικός.

6) Να μπει πλαφόν στις αγοραπωλησίες οχημάτων πχ να μην μπορώ να πουλήσω περισσότερα από 3 οχήματα ανά έτος. Εξαιρέση σε περίπτωση που το όχημα καταστράφηκε ή είναι ασύμφορο προς επιδιόρθωση. Γέμισε ο τόπος με dealer φαντάσματα.

7) Δυνατότητα να μάθω όλες λεπτομέρειες για το μεταχειρισμένο όχημα που θέλω να αγοράσω μετά από συναίνεση του ιδιοκτήτη πχ να του αποστέλλει η πλατφόρμα ένα mail ή ένα sms και να μου δίνει το δικαίωμα ο ίδιος να μάθω το ιστορικό του αυτοκινήτου του.

Τροφή για σκέψη.

Ευχαριστώ

Get Outlook for Android

4

**Evangelos Panteli**

---

**From:** Thrasso O'Mahony <o.mahony@cytanet.com.cy>  
**Sent:** Σάββατο, 12 Μαρτίου 2022 11:42 π.μ.  
**To:** xliasides@rtd.mcw.gov.cy; Yiannis Nicolaides  
**Subject:** ???s?ed?? ?a????s??? p?? af??a ?t?p??e?a ???ata

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Με βάση την πολυχρόνη πείρα μου στον τομέα των εκτιμήσεων ζημιών οχημάτων και μελετών οδικών δυστυχημάτων, συμφωνώ απολύτως με το θέμα της ενημέρωσης του κοινού αναφορικά με το ιστορικό ενός οποιοδήποτε οχήματος.

Κατά την άποψή μου οι ζημιές σε οχήματα θα πρέπει να διαχωριστούν σε τουλάχιστον 4 κατηγορίες.

1. Οχήματα που έχουν υποστεί ζημία χαμηλού βαθμού δηλ. δεν έχουν επηρεαστεί δομικά ή άλλα σημαντικά μέρη που να εκθέτουν την παθητική ή ενεργητική ασφάλεια του οχήματος σε περίπτωση επιδιορθώσεως.
2. Οχήματα που έχουν υποστεί ζημία σε δομικά ή άλλα σημαντικά σημεία (π.χ ηλεκτρονικά συστήματα) τα οποία όμως με σωστή ή και εξειδικευμένη επιδιορθώση να μπορούν να επανέλθουν πλήρως στην προτέρα τους κατάσταση με όλες τις προδιαγραφές παθητικής και ενεργητικής ασφάλειας.
3. Οχήματα που έχουν υποστεί σοβαρή ζημία σε δομικά ή άλλα σημαντικά μέρη με αποτέλεσμα να μην μπορεί να αποκατασταθεί η κατάσταση του οχήματος με βάση τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. (Μη διορθώσιμα)
4. Οχήματα τα οποία έχουν υποστεί ζημία της οποίας το κόστος επιδιορθώσεως είναι ψηλο λόγω κόστους ανταλλακτικών και εργατικών χωρίς να έχουν επηρεαστεί δομικά ή άλλα σημαντικά συστήματα. (Άσυμφορα προς επιδιορθώση)

Σε όλες τις περιπτώσεις που αναφέρεται ζημία στο ιστορικό ενός οχήματος επηρεάζεται η τρέχουσα αξία του οχήματος. Είναι εύκολο επομένως να συγκριθεί ένα οποιοδήποτε όχημα με κάποιο άλλο όχημα χωρίς ιστορικό ατυχημάτων.

Είμαι στην διάθεσή σας για οποιοδήποτε διευκρινήσεις χρειαστείτε.

Θρασός Ο Μαχόνου  
Πτυχιούχος Μηχανολόγος Μηχανικός  
Διπλωματούχος Εκτιμητής Ζημιών Οχημάτων  
ΕΤΕΚ Α017627



Evangelos Panteli

**From:** Andreas Alambritis <alambritisandreas@gmail.com>  
**Sent:** Δευτέρα, 14 Μαρτίου 2022 10:06 π.μ.  
**To:** xliasides@rtd.mcw.gov.cy  
**Cc:** Evangelos Panteli  
**Subject:** Ανδρέας Αλαμπρίτης - ΤΟΜ Δημόσια διαβούλευση - Κατηγορίες Ζημιών Οχημάτων

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Δευτέρα, 14 Μαρτίου 2022

Προς  
Ξένιο Αιασίδη  
ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
1425 – ΛΕΥΚΩΣΙΑ  
Βασιλέως Παύλου 27,  
2412 Έγκωμη  
Λευκωσία – Κύπρος

Μέσω Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου: [xliasides@rtd.mcw.gov.cy](mailto:xliasides@rtd.mcw.gov.cy)

Αξιότιμε κύριε,

Θέμα: Προσχέδιο τροποποίησης των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2020 που αφορά τα Οχήματα που με ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαροθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν

Σας αποστέλλω τις απόψεις μου όσον αφορά το πιο πάνω ενδιαφέρον θέμα έτσι ώστε να συμβάλω με τον τρόπο μου έχοντας σχετική εμπειρία στον τομέα.

Η σκέψη για τροποποίηση του κανονισμού για οχήματα με ζημιές είτε είναι κτυπημένα από ατυχήματα, πλημμυρισμένα, καμένα κλπ. είναι πολύ σωστή αφού είναι προς το συμφέρον και προστασία του κοινού που οφείλει να ξέρει τι αγοράζει επειδή το αυτοκίνητο ως μέσο μεταφοράς πρέπει να είναι ασφαλές. Η τροποποίηση μπορεί να είναι αποτελεσματική εάν η διαδικασία να είναι λειτουργική και ελαχιστοποιηθούν τα περιθώρια παράκαμψης της νέας νομοθεσίας.

Πιο κάτω είναι συγκεκριμένες ερωτήσεις που θα βοηθήσουν στην ρύθμιση της νέας νομοθεσίας, διαδικασιών και υλοποίησης ενός λογισμικού συστήματος που θα ανταπεξέλθει στα πλείστα σενάρια που μπορεί να προκύψουν

1. Η κατηγοριοποίηση της ζημιάς θα είναι μόνιμη στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος ή κάποιες κατηγορίες θα είναι προσωρινές?
2. Όλες οι κατηγορίες ζημιάς θα αναγράφονται στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος ή μόνο οι κατηγορίες μέτριας και σοβαρής ζημιάς?
3. Ένα όχημα μπορεί να έχει περισσότερες από μία κατηγορία? Παράδειγμα εάν έκανε ένα ατύχημα σοβαρό, επιδιορθώθηκε και μετά από χρόνια έχει εμπλακεί σε άλλο ατύχημα με τον ίδιο ή νέο ιδιοκτήτη τότε θα έχει δύο κατηγορίες ζημιών στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος?
4. Ο εκτιμητής ζημιάς (από την ασφαλιστική εταιρεία ή ανεξάρτητος) θα κάνει αναφορά στο ΤΟΜ για την ζημιά και την κατηγοριοποίηση του οχήματος. Θα μπορεί ο ιδιοκτήτης του οχήματος να φέρει ένσταση στην κατηγοριοποίηση του οχήματος, εάν ναι, τότε θα μπορεί να επιλέξει άλλο εκτιμητή από την ασφαλιστική του εταιρεία ή άλλο ανεξάρτητο?

5. Ποιο θα είναι το διάστημα από το ατύχημα/πλημμύρα μέχρι να καταγραφεί η ζημιά και να γίνει η κατηγοριοποίηση? Εάν είναι μεγάλο μπορεί στο μεσοδιάστημα να πωληθεί το όχημα. Ίσως να πρέπει να ενημερώνεται το TOM ότι το αυτοκίνητο έχει εμπλακεί σε ατύχημα και να παγιωθεί η μεταβίβαση του μέχρι να εκδοθεί το νέο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος με την κατηγορία της ζημιάς.
6. Σε περίπτωση που το όχημα θα επιδιορθωθεί, ποιος θα είναι ο αρμόδιος να επιβεβαιώσει ότι το όχημα έχει επιδιορθωθεί σωστά? Ίσως να πρέπει το όχημα να ξαναπερνά από MOT μετά την επιδιόρθωση, αφού υπάρχουν συγκεκριμένοι έλεγχοι στο MOT και διεξάγονται από ανεξάρτητες οντότητες από αυτούς που επιδιορθώνουν το αυτοκίνητο. Πιστεύω ότι μετά την επιδιόρθωση της ζημιάς, ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να προσκομίσει έγγραφο από την ασφαλιστική εταιρία, και νέο MOT αποτέλεσμα για να μπορεί να εκδώσει νέο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος με την κατηγορία της ζημιάς. Στις σοβαρές ζημιές θα μπορούσε να ζητηθεί το όχημα να περάσει από TOM για εξέταση και επανέκδοση πιστοποιητικού, μόνο τότε θα γίνεται σωστός έλεγχος ότι η μεγάλη ζημιά έχει επιδιορθωθεί σωστά.
7. Οχήματα με την κατηγορία «total loss» θα μπορούν να επιδιορθώνονται και να πωλούνται, επειδή αυτό συμβαίνει σήμερα όταν η ασφαλιστική εταιρία πληρώνει τον ιδιοκτήτη για «total loss», και στη συνέχεια επιδιορθώνει και πουλάει το όχημα?
8. Εάν η ζημιά είναι ολική «total loss» από την ασφαλιστική, θα επιτρέπεται η επιδιόρθωση και πώληση του οχήματος? Εάν ναι, θα πρέπει το όχημα να περάσει από TOM για επανεγγραφή και εξέταση?
9. Κατά την καταγραφή της κατηγορίας της ζημιάς, πρέπει να γίνεται και αναφορά στην ημερομηνία του ατυχήματος και στη χιλιομετρική ένδειξη. Με αυτό τον τρόπο μπαίνει ακόμη μια δικλίδα ασφαλείας και ένας επιπλέον έλεγχος στο πρόβλημα με τα χιλιόμετρα. Εάν για επιβεβαίωση της επιδιόρθωσης της ζημιάς το αυτοκίνητο πρέπει να περάσει από MOT, τότε θα καταγράφεται η χιλιομετρική ένδειξη.
10. Τι συμβαίνει στην περίπτωση που υπάρχει ατύχημα/πλημμύρα κλπ. και ο ιδιοκτήτης του οχήματος που υπέστη ζημιά δεν θέλει να καταγραφεί στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος του η ζημιά (επειδή σίγουρα θα έχει χαμηλότερη αξία μεταπώλησης) και θελήσει να αναλάβει τα έξοδα επιδιόρθωσης του οχήματος από μόνος του. Εάν για το ατύχημα έχει ενημερωθεί η αστυνομία, θα ζητείτε από την αστυνομία να ενημερώνει το TOM για το κάθε ατύχημα ή δεν θα εμπλέκεται στην διαδικασία η αστυνομία.
11. Στην Αγγλία είναι πιο ακριβή η ασφάλεια ενός οχήματος με ζημιά. Αυτό πρέπει να καθοριστεί με τις ασφαλιστικές εταιρίες και μόνο στις σοβαρές ζημιές π.χ στην Κατηγορία A & B να δικαιούνται να αυξάνουν τα ασφάλιστρα, ενώ στην κατηγορία D & E που οι ζημιές δεν είναι σοβαρές (non - structural damage or total loss) τότε να μην δικαιούται να επιβάλει έξτρα χρέωση η ασφαλιστική. Με αυτή τη ρύθμιση θα υπάρχουν πιο λίγες περιπτώσεις που κάποιος θα θελήσει να μην δηλώσει το ατύχημα του.

Θα ήθελα να είμαι ενήμερος για τις εξελίξεις της νέας νομοθεσίας και παραμένω στην διάθεσή σας.

Με εκτίμηση,

Αντρέας Αλαμπρίτης,

Τηλ.: 99-312615

Email: [alambritisandreas@gmail.com](mailto:alambritisandreas@gmail.com)

Κοινοποίηση: κ. Ευάγγελο Παντελή

6

**Evangelos Panteli**

**From:** Stephanie Stephanou / Insurance Association of Cyprus <s.stephanou@iac.org.cy>  
**Sent:** Δευτέρα, 14 Μαρτίου 2022 11:57 π.μ.  
**To:** Xenios Liasides  
**Cc:** Andreas Athanasiades / Insurance Association of Cyprus; Elpida Constantinou / Insurance Association of Cyprus  
**Subject:** Απαντητική Επιστολή Συνδέσμου Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου στην Πρόσκληση για διαβούλευση του TOM αναφορικά με σχήματα που έχουν υποστεί ζημιές  
**Attachments:** L013-2022 - Επιστολή Θέσεων ΣΑΕΚ αναφορικά με Προσχέδιο Κανονισμών TOM για σχήματα που έχουν υποστεί ζημιές.pdf

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Αγαπητέ κύριε Λιασίδη,

Αναφερόμαστε στο πιο πάνω θέμα και επισυνάπτουμε επιστολή, ημερομηνίας 14/03/2022, με αυτόδηλο περιεχόμενο.

Παρακαλώ όπως βεβαιώσετε τη λήψη της επιστολής.

Είμαστε στη διάθεση σας για συζήτηση του περιεχόμενου της συνημμένης επιστολής.

Με εκτίμηση,

Στέφανη Στεφάνου  
Ανώτερος Νομικός Λειτουργός  
Υπηρεσία Ασφαλιστικής Αγοράς και Διοίκησης

Insurance Association of Cyprus  
P.O. Box 22030, 1516 Nicosia, Cyprus  
Tel. +357 22452990  
Fax. +357 22374288  
email: s.stephanou@iac.org.cy  
web: [www.iac.org.cy](http://www.iac.org.cy)



14 Μαρτίου 2022

Κύριο Γιάννη Νικολαΐδη  
Διευθυντή  
Τμήματος Οδικών Μεταφορών  
Λευκωσία

Υπόψη κ. Ξένιου Λιασίδη

Αξιότιμε κ. Νικολαΐδη,

**Απαντητική Επιστολή Συνδέσμου Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου στην πρόσκληση για υποβολή απόψεων του Τμήματος Οδικών Μεταφορών αναφορικά με το προσχέδιο Κανονισμών με τίτλο «Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 2022»**

Αναφερόμαστε στο πιο πάνω θέμα, για το οποίο πραγματοποιήθηκε και σχετική συνάντηση εκπροσώπων του Συνδέσμου Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου («ΣΑΕΚ») με τη Διεύθυνση και εκπροσώπους του Τμήματος Οδικών Μεταφορών («ΤΟΜ») την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2022, στην οποία λάβαμε ενημέρωση για τις επιδιώξεις του ΤΟΜ που είναι, εξ' όσων αντιληφθήκαμε οι ακόλουθες: η διασφάλιση της τεχνικής ασφάλειας οχημάτων που έχουν υποστεί σοβαρή ζημιά (όπως αυτή θα καθοριστεί από εφαρμοστικές διατάξεις) προκειμένου να επιτραπεί εκ νέου η κυκλοφορία τους στους δρόμους, η καταγραφή μιας σοβαρής ζημιάς που έχει επιδιορθωθεί στο Πιστοποιητικό Εγγραφής του οχήματος, ούτως ώστε να λαμβάνουν γνώση τυχόν ενδιαφερόμενοι αγοραστής, η απόσυρση οχημάτων που έχουν υποστεί ζημιά, η οποία σύμφωνα με πραγματογνώμονες, επηρεάζει την τεχνική ασφάλεια του οχήματος, κατά τρόπο που να το καθιστά ακατάλληλο για χρήση και η επιβολή περιορισμών στις αγοραπωλησίες τέτοιων οχημάτων.

Ο ΣΑΕΚ καλωσορίζει την πρωτοβουλία του ΤΟΜ, την οποία και προτιθεται να υποστηρίξει. Πλην όμως, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι για να καταστεί εφικτή η επίτευξη του φιλόδοξου αυτού στόχου, η όλη προσπάθεια θα πρέπει να είναι ρεαλιστική και στοχευμένη και θα πρέπει να στηριχτεί σε μια ορθολογιστική και πρακτικά εφαρμόσιμη λογική, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες όλων των εμπλεκόμενων σε αυτή την αλυσίδα, που περιλαμβάνει και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη όπως για παράδειγμα εκτιμητές και συνεργεία επιδιόρθωσης και μη παραγνωρίζοντας τις πραγματικότητες και τυχόν περιορισμούς της αγοράς. Περαιτέρω, θα πρέπει να δημιουργηθούν ενδελχείς και ξεκάθαρες διαδικασίες, οι οποίες θα επιτρέψουν στους εμπλεκόμενους να προβούν σε μεθοδευμένες ενέργειες για υλοποίηση του έργου αυτού και θα τους παρέχουν τα εχέγγραφα/μηχανισμούς για υπερπήδηση τυχόν εμποδίων ή επίλυση οποιωνδήποτε προβλημάτων.

Όπως σας ενημερώσαμε και στη μεταξύ μας συνάντηση για να καταστεί εφικτή η τοποθέτηση του ΣΑΕΚ επί του περιεχομένου του προσχεδίου των Τροποποιητικών Κανονισμών, θα πρέπει να τεθεί υπόψη του μια ολοκληρωμένη πρόταση από μέρους του ΤΟΜ, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει, ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά, τη νομική βάση, τις διαδικασίες εφαρμογής των προνοιών του Κανονισμού, περιλαμβανομένων και



τυχόν τυποποιημένων εντύπων/αναφορών, κατάλογο με τα στοιχεία/δεδομένα που θα τυγχάνουν επεξεργασίας για σκοπούς υποβολής αναφοράς στο TOM καθώς και διευκρινίσεις αναφορικά με τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες των εμπλεκόμενων μερών και ενημέρωση κατά πόσο η διαδικασία θα είναι αυτοματοποιημένη, κάτι που προϋποθέτει βεβαίως προσαρμογές σε θέματα υποδομής και συνεπαγόμενο κόστος.

Χωρίς επηρεασμό της πιο πάνω θέσης μας, σας παραθέτουμε πιο κάτω τα προκαταρκτικά σχόλια/προβληματισμούς μας επί του περιεχομένου του προτεινόμενου τροποποιητικού Κανονισμού.

Παρατηρούμε ότι η διάταξη 50Δ.(1) επιβάλλει μια γενική και αόριστη υποχρέωση στον ασφαλιστή που εξέδωσε το ασφαλιστήριο για το όχημα να ενημερώνει τον Έφορο Μηχανοκινήτων Οχημάτων σε περίπτωση ζημιάς στο ασφαλισμένο όχημα από σύγκρουση, πλημμύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν.

Θα θέλαμε καταρχήν να επισημάνουμε ότι πληροφόρηση αναφορικά με ζημιά σε ένα ασφαλισμένο όχημα, λαμβάνει σε κάθε περίπτωση, ο ασφαλιστής που έχει υποχρέωση να αποζημιώσει τον ζημιωθέντα και όχι απαραίτητα ο ασφαλιστής που εξέδωσε το ασφαλιστήριο. Για παράδειγμα σε περιπτώσεις ασφαλιστηρίων μηχανοκινήτων οχημάτων έναντι τρίτου, ο ενδιαφερόμενος ασφαλιστής που θα λάβει και τη σχετική ενημέρωση για το δυστύχημα, είναι ο ασφαλιστής του υπαίτιου οδηγού που θα κληθεί να αποζημιώσει τον τρίτο/θύμα/ζημιωθέντα.

Περαιτέρω και όπως προαναφέραμε, η υποχρέωση που επιβάλλεται είναι πολύ γενική. Από τη διατύπωση και μόνο προκύπτουν ερωτηματικά αναφορικά με τη φύση, την έκταση και το ύψος των ζημιών που θα ενεργοποιούν την υποχρέωση αναφοράς στον Έφορο. Εξ' όσων αντιλαμβανόμαστε, μέλημα του TOM είναι να ενημερώνεται αναφορικά με ζημιές που ενδέχεται να επηρεάσουν την τεχνική ασφάλεια του οχήματος. Επί τούτου, σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι οι εκτιμητές που διενεργούν εκτιμήσεις εκ μέρους των ασφαλιστικών εταιρειών δεν εξετάζουν θέματα τεχνικής ασφάλειας και ζημιών (structural damages) που ενδέχεται να επηρεάσουν την καταλληλότητα του οχήματος για χρήση, παρά μόνο περιορίζονται σε μια επιθεώρηση και αξιολόγηση των ζημιών προκειμένου να καθορίσουν το κόστος επιδιόρθωσης του οχήματος ή να ενημερώσουν την ενδιαφερόμενη ασφαλιστική εταιρεία κατά πόσο το κόστος επιδιόρθωσης υπερβαίνει την ασφαλισμένη αξία του οχήματος, το οποίο κατατάσσει το όχημα στην κατηγορία total loss από οικονομικής απόψεως (economic total loss).

Προβληματισμό προκαλεί επίσης το γεγονός ότι η υποχρέωση αναφοράς επηρεάζει και αφορά μόνο τους ασφαλιστές και αυτό γιατί οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν λαμβάνουν πληροφόρηση και δεν συλλέγουν στοιχεία αναφορικά με το σύνολο των περιστατικών που μπορεί να οδηγήσουν στην πρόκληση ζημιάς σε οχήματα. Ενδεικτικά, παραθέτουμε τις ακόλουθες περιπτώσεις, στις οποίες δεν λαμβάνουν καμία ενημέρωση οι ασφαλιστικές εταιρείες:

(α) ζημιές σε οχήματα που προκαλούνται από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη του οχήματος με δική του υπαιτιότητα όταν το πρόσωπο αυτό (ιδιοκτήτης οχήματος) είναι ασφαλισμένος μόνο έναντι τρίτου,

(β) ζημιές σε οχήματα που προκαλούνται από πλημμύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή άλλα φυσικά φαινόμενα, όταν τα οχήματα είναι ασφαλισμένα μόνο έναντι τρίτου.

αδ





(γ) ζημιές σε οχήματα που προκαλούνται από τον ίδιο τον ιδιοκτήτη του οχήματος, ο οποίος επιλέγει να επιδιορθώσει ο ίδιος με δικά του έξοδα το όχημα/οχήματα του για να μην επιβαρυνθεί με οποιαδήποτε αύξηση στο ασφάλιστρο.

(δ) ζημιές σε οχήματα που είναι ασφαλισμένα με περιεκτική κάλυψη (full cover) αλλά η ζημιά προκλήθηκε από πλημμύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή άλλα φυσικά φαινόμενα και τα φαινόμενα αυτά ενδεχομένως να εμπίπτουν στις εξαιρέσεις από την κάλυψη που υπάρχουν στα συμβόλαια περιεκτικής ασφάλισης των οχημάτων.

Ενόψει των πιο πάνω και όπως γίνεται αντιληπτό, δεν θα καταστεί εφικτή η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου αρχείου με πληροφόρηση που θα αντλείται μόνο από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Ανησυχία προκαλεί επίσης το θέμα των προσωπικών δεδομένων και ειδικότερα η επιβολή υποχρέωσης για παροχή προσωπικών δεδομένων τρίτων (σε περιπτώσεις ασφαλιστηρίων έναντι τρίτου), οι οποίοι δεν είναι πελάτες και δεν έχουν οποιαδήποτε συμβατική σχέση με την ασφαλιστική εταιρεία που θα κληθεί να τους αποζημιώσει και οι οποίοι αποκαλύπτουν τα προσωπικά τους δεδομένα στην εν λόγω εταιρεία αποκλειστικά και μόνο για σκοπούς αξιολόγησης και αποζημίωσης της απαίτησής τους.

Σημειώνουμε επίσης ότι στον Κανονισμό δεν γίνεται καμία αναφορά στο είδος και/ή τη φύση των στοιχείων/προσωπικών δεδομένων που θα κληθούν να αποκαλύψουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, ούτως ώστε να αξιολογηθεί κατά πόσο οι πληροφορίες αυτές θα είναι κατάλληλες, συναφή και θα περιορίζονται στις απόλυτα αναγκαίες για την επίτευξη του σκοπού της επεξεργασίας (αρχή της ελαχιστοποίησης των δεδομένων).

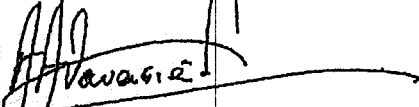
Όπως γίνεται αντιληπτό, εγείρονται σοβαρά θέματα σε ό,τι αφορά προσωπικά δεδομένα καθότι η όλη διαδικασία προϋποθέτει την επεξεργασία και την κοινοποίηση προσωπικών δεδομένων σε ευρεία κλίμακα. Ενόψει τούτου, ο ΣΑΕΚ θεωρεί ότι καθίσταται επιβεβλημένη η εμπλοκή, ο συντονισμός και η συνεννόηση με το Γραφείο της Επιτρόπου Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων καθώς και η παροχή διαβεβαιώσεων προς τα μέλη του ΣΑΕΚ σε περίπτωση που χρειαστεί.

Καταληκτικά, θα θέλαμε να υπογραμμίσουμε ότι αντιλαμβανόμαστε τα οφέλη της προτεινόμενης ρύθμισης. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η διασφάλιση της τεχνικής ασφάλειας των οχημάτων θα συμβάλει στη μείωση των δυστυχημάτων, την προώθηση της οδικής ασφάλειας και την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Παράλληλα, η πρωτοβουλία αυτή μπορεί επίσης να συμβάλει στην πρόληψη και καταπολέμηση ενός σοβαρού και διαχρονικού προβλήματος το οποίο είναι η απάτη στον κλάδο μηχανοκινήτων οχημάτων. Για τους πιο πάνω λόγους, ο ΣΑΕΚ είναι έτοιμος να σταθεί αρωγός στην όλη προσπάθεια και τίθεται στη διάθεση του ΤΟΜ για συζήτηση των πιο πάνω ούτως ώστε να υπερπηδηθούν οποιαδήποτε εμπόδια και να καταστεί εφικτή η λειτουργία ενός ολοκληρωμένου αρχείου στο οποίο θα πρέπει να έχουν πρόσβαση και τα μέλη του ΣΑΕΚ, τα οποία έχουν έννομο συμφέρον και ουσιαστικό ρόλο να διαδραματίσουν τόσο στη μείωση των δυστυχημάτων όσο και στην καταπολέμηση της ασφαλιστικής απάτης.



Είμαστε στη διάθεσή σας για συζήτηση των πιο πάνω θεμάτων.

Με εκτίμηση,  
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΥΠΡΟΥ



Ανδρέας Αθανασιάδης  
Γενικός Διευθυντής

14. Mar. 2022 17:31

No. 4490 P. 1

7

12.03.001.029.001



ΤΑΜΕΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ  
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ  
MOTOR INSURERS' FUND

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΡΕΧΟΝ  
ΕΠΙΧΡΗΜΑΤΟΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ  
15 ΜΑΡ. 2022  
ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΠΑΡΕΧΟΝΤΕΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

www.mif.org.cy

Αναφορά μας: 1125/ΝΟΜΟΣ/22

Ημερομηνία: 14/03/2022

Κύριο Γιάννη Νικολαΐδη  
Διευθυντή  
Τμήματος Οδικών Μεταφορών  
Βασιλέως Παύλου 27  
2412, ΛΕΥΚΩΣΙΑ

Ξ. Λιασιδης  
18.3.22

Δια προσοχή κυρίου Ξένιου Λιασιδη

Αγαπητέ κύριε Νικολαΐδη,

**Θέμα:** Προσχέδιο τροποποίησης των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ. 2) του 2020 που αφορά τα Οχήματα που με ζημιές από σύγκρουση, πλημύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν

Αναφορικά με την συνάντηση στα γραφεία της υπηρεσίας σας την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2022 παρουσία εκπροσώπων του Ταμείου κα του ΣΑΕΚ σχετικά με την πρόσκληση δημόσιας διαβούλευσης για το πιο πάνω θέμα, θα θέλαμε να φέρουμε εις γνώση σας ότι, ερμηνεύοντας το προτεινόμενο άρθρο 50Δ(1), το οποίο αναφέρει μεταξύ άλλων ότι «ο ασφαλιστής που έκδωσε το ισχύον ασφαλιστήριο για το όχημα ή ανάλογα με την περίπτωση το Ταμείο Ασφαλιστών Κύπρου» θα πρέπει να ενημερώνει τον Έκφορο Μηχανοκινήτων Οχημάτων σχετικά με τις ζημιές σε όχημα, θεωρούμε ότι δεν θα μπορούμε να προβαίνουμε στην ζητούμενη πληροφόρηση διότι, το ΤΑΜΟ σε πάρα πολλές περιπτώσεις δεν γνωρίζει λεπτομέρειες της ζημιάς που έχει υποστεί το υπαίτιο όχημα (του κατ' αναλογία με τις ασφαλιστικές εταιρείες "πελάτη").

Όσον αφορά τις ζημιές που προκλήθηκαν στο ζημιωθέν όχημα, αντιλαμβανόμαστε από την διατύπωση ότι προτείνεται όπως οι εν λόγω ζημιές θα πρέπει να σας κοινοποιούνται από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Το ΤΑΜΟ για να αποζημιώσει τον ιδιοκτήτη του οχήματος για την ζημιά που προκλήθηκε στο όχημα του θα πρέπει ο ιδιοκτήτης να προσκομίσει το πιστοποιητικό ασφάλισης που ίσχυε κατά την ημερομηνία του ατυχήματος.

Ως ΤΑΜΟ καλωσορίζουμε την ενέργεια σας αυτή και γενικότερα οποιαδήποτε ενέργεια που στοχεύει στην πρόληψη δόλων ενεργειών.

Με τιμή,  
ΤΑΜΕΙΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Αθίνα Παπαχριστοδούλου  
Γενικός Διευθυντής

Σωδ. 7099118

e-mail: info@mif.org.cy      Σήμαλος Σώζου 23, Τ.Θ. 22025, 1516 Λευκωσία Κύπρος, Τηλ: +357 22 763913. Φαξ: +357 22 761007  
23 Zethon Sazos St., P.O. Box 22025, 1516 Nicosia Cyprus, Tel: +357 22 763913. Fax: +357 22 761007

Η αλληλογραφία να απευθύνεται στον Γενικό Διευθυντή | Correspondence to be addressed to the General Manager

8

**Evangelos Panteli**

**From:** Stelios Kythreotis <stelios@mediatrends.com.cy>  
**Sent:** Δευτέρα, 14 Μαρτίου 2022 11:21 π.μ.  
**To:** xliasides@rtd.mcw.gov.cy  
**Cc:** Yiannis Nicolaides; c.kontpos@astragroup.com.cy  
**Subject:** [WARNING: Sender not verified] Απόψεις Συνδέσμου μας για το προ σχέδιο τροποποίησης Κανονισμών που αφορούν τα οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές  
**Attachments:** Απόψεις Συνδέσμου για προσχέδιο για οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές.pdf

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Καλημέρα σας,

Στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης, σας αποστέλλουμε επιστολή με τις απόψεις μας σχετικά με το προσχέδιο τροποποίησης των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ 2) του 2020 που αφορά τα οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές.

Με εκτίμηση

Στέλιος Κυθρεώτης  
Εκτελ. Γραμματέας Συνδέσμου Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικιάσεως



**ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΩΝ**

ΣΥΝΔΕΣΜΕΝΟΣ ΜΕ ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)

**CYPRUS CAR RENTAL ASSOCIATION (C.C.R.A.)**

ASSOCIATED WITH THE CYPRIAN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

Από: Στέλιο Κυθρεώτη, Εκτελ. Γραμματέα

Λευκωσία, 14 Μαρτίου 2022

Προς: Τμήμα Οδικών Μεταφορών

Υπόψιν: κ. Λιασίδη

Κοινοποίηση: Γ.Δ. ΤΟΜ, κ. Γιάννη Νικολαΐδη

Θέμα: Απόψεις Συνδέσμου μας για το προσχέδιο τροποποίησης των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ 2) του 2020 που αφορά τα οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές

Αξιότιμε κ. Λιασίδη

Σας παραθέτουμε τα σχόλια μας σαν Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικιάσεως για το προσχέδιο τροποποίησης των Περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 μέχρι (Αρ 2) του 2020 που αφορά τα οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές από σύγκρουση, χαλαζοθύελλα, πλημμύρα, φωτιά ή οποιαδήποτε άλλη ζημιά και το οποίο στηρίζουμε επί της ουσίας.

Με τις τροποποιήσεις επιζητείται να υπάρχει έλεγχος στην τεχνική καταλληλότητα του οχήματος μετά από ένα συμβάν αλλά και να καταγράφεται η ζημιά στον τίτλο ιδιοκτησίας ούτως ώστε ένας μελλοντικός αγοραστής του οχήματος να γνωρίζει για το συμβάν.

Στις τροποποιήσεις αυτές εμπλέκονται οι ιδιοκτήτες των οχημάτων, οι ασφαλιστικές εταιρείες και ένας μηχανισμός ελέγχου της διαδικασίας καταγραφής των ζημιών. Θεωρούμε ότι θα είναι πολύ δύσκολο να υπάρξει γενικευμένη καταγραφή όλων των ζημιών σε οχήματα και κυρίως σε ελαφρές ή επιφανειακές ζημιές στο όχημα. Η υποχρεωτική καταγραφή ζημιών που θεωρούνται επιφανειακές ή όχι μεγάλης σημασίας (non - structural damages) θα πρέπει κατά την άποψη μας να εξαιρεθούν της διαδικασίας αυτής. Σε αντίθετη περίπτωση, πολλοί ιδιοκτήτες ίσως αποφεύγουν να το πράττουν με αποτέλεσμα εμπλεκόμενοι όπως ασφαλιστικές εταιρείες, συνεργεία και ιδιοκτήτες να κινούνται σε άλλες κατευθύνσεις για αποφυγή της διαδικασίας αυτής.

Ζημιές που αφορούν third party επίσης πιθανότατα δεν θα δηλώνονται ενώ η όλη διαδικασία αν εφαρμοστεί σε γενικό επίπεδο θα επηρεάσει σημαντικά το κόστος ασφάλισης των οχημάτων γιατί θα πρέπει να συμπεριλάβει επιπλέον εκθέσεις εμπειρογνομώνων (εκτιμητών) για κάθε ζημιά. Το κόστος επιδιόρθωσης αναμένεται να αυξηθεί κατακόρυφα αν για κάθε επιδιόρθωση ο ιδιοκτήτης απαιτεί από την ασφαλιστική εταιρεία «καλύτερα» ανταλλακτικά (γνήσια ή καινούρια ενώ για πολλές περιπτώσεις που δεν αφορούν structural damages, χωρίς πρόβλημα, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μεταχειρισμένα εξαρτήματα).

Η δική μας θέση είναι πως αυτή η τροποποίηση που εισηγήστε, η καταγραφή της ζημιάς δηλαδή στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος, θα πρέπει να αφορά μόνο περιπτώσεις total loss ή σοβαρής ζημιάς (structural damage) ενός οχήματος. Στην τροποποίηση θα

**Κυπριακός Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικίασης (CCRA)**  
Μέλος του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Κύπρου (ΚΕΒΕ)  
Κωνσταντίνος Κοντός Πρόεδρος CCRA, 99697771 [c.konios@astiragroup.com.cy](mailto:c.konios@astiragroup.com.cy)  
Στέλιος Κυθρεώτης Εκτελεστικός Γραμματέας 99328015 [stelios@mediatrends.com.cy](mailto:stelios@mediatrends.com.cy)



**ΚΥΠΡΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ**

ΣΥΝΔΕΣΜΕΝΟΣ ΜΕ ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ (ΚΕΒΕ)

**CYPRUS CAR RENTAL ASSOCIATION C.C.R.A.**

ASSOCIATED WITH THE CYPRIE CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

πρέπει επίσης να υπάρχει η πρόνοια πως σε περιπτώσεις που η ζημιά είναι πέραν του 70% της αξίας του οχήματος και θα επιδιορθωθεί, τότε θα πρέπει να απαιτείται έκθεση καλής λειτουργίας του οχήματος μετά την επιδιόρθωση από εκτιμητή και αυτό να καταγράφεται στο πιστοποιητικό εγγραφής του οχήματος.

Είμαστε πάντα στη διάθεση σας για τυχόν διευκρινήσεις.

Ευχαριστώ.

Με εκτίμηση

Στέλιος Κυθρεώτης

Εκτελεστικός Γραμματέας Κυπριακού Συνδέσμου Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικίασης

**Κυπριακός Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ενοικίασης (CCRA)**

Μέλος του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Κύπρου (ΚΕΒΕ)

Κωνσταντίνος Κοντός Πρόεδρος CCRA, 99697771 [c.kontos@astragroup.com.cy](mailto:c.kontos@astragroup.com.cy)

Στέλιος Κυθρεώτης Εκτελεστικός Γραμματέας 99328015 [stelios@mediatrends.com.cy](mailto:stelios@mediatrends.com.cy)



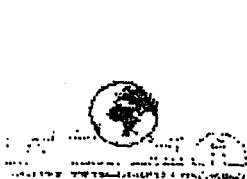
**Evangelos Panteli**

---

**From:** GEORGE HILARION <ghilarion@cytanet.com.cy>  
**Sent:** Τρίτη, 15 Μαρτίου 2022 11:56 π.μ.  
**To:** xliasides@rtd.mcw.gov.cy  
**Cc:** 'Yiannis Nicolaides'  
**Subject:** ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ  
**Attachments:** PROSXEDIO KANONISMON TOM.PDF

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

ΜΕΦ#964;μηλη





## ΠΑΓΚΥΠΡΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΚΤΙΜΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ

15 Μαρτίου 2022

Προς κόν Γιάννη Νικολαΐδη  
Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών ( Τ.Ο.Μ. )  
Λευκωσία

*Αγαπητέ Κύριε Νικολαΐδη,*

**Θέμα:** προσχέδιο τροποποίησης κανονισμών των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεων Κανονισμών του 1984 ( αρ 2 ) του 2020 που αφορά τα οχήματα με ζημιές από σύγκρουση, πλημμύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιαδήποτε άλλο συμβάν.

Με την παρούσα επιστολή μας θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε για τον χρόνο που μας αφιερώσατε στην συνάντηση που είχαμε στα γραφεία σας και για την πρόσκληση να συμμετάσχουμε και εκφέρουμε τις απόψεις μας στο υπό αναφορά θέμα.

Το διοικητικό συμβούλιο του συνδέσμου μας μετά από σοβαρή και εκτεταμένη μελέτη επί του θέματος έχει καταλήξει στα πιο κάτω.

Χαιρετίζουμε την απόφαση του τμήματος οδικών μεταφορών να προτείνει κανονισμούς αναφορικά με την τεχνική καταλληλότητα των οχημάτων που εμπλέκονται σε σύγκρουση ή και άλλου γεγονότος που επιφέρει ζημιές σε μηχανοκίνητα.

Είναι καταρχήν σημαντικό να αναφέρουμε ότι οι κανονισμοί θα πρέπει να ισχύουν σε όλα τα μηχανοκίνητα ή / και τροχοφόρα όπως μοτοσυκλέτες, τρακτέρ, φορτηγά και άλλα, τα οποία επίσης εισάγονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή και τρίτες χώρες.

Έχουμε καταλήξει στο πιο κάτω μοντέλο το οποίο και παραθέτουμε. Το μοντέλο βασίζεται σε κατηγοριοποίηση με βάση χρωματισμούς ανάλογα με την κατηγορία.

Στην κατηγορία 1 ( κόκκινου χρώματος ) θα αφορά ζημιές στις οποίες δεν ενδείκνυται οποιαδήποτε επιδιόρθωση λόγω εκτεταμένης ή/ και σοβαρής ή / και ανεπανόρθωτης ζημιάς στο πλαίσιο ( Chassis ) του οχήματος η / και ζημιές στις οποίες δεν επιτρέπεται η επιδιόρθωση σύμφωνα με τον κατασκευαστή. Το όχημα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ξανά αφού δεν διασφαλίζεται η οδική καταλληλότητα ( Road worthiness ).

Στην κατηγορία 2 ( ) θα αφορά ζημιές οι οποίες είναι επιδιορθώσιμες όμως υπερβαίνουν την προ του ατυχήματος αξία. Σε περίπτωση επιδιόρθωσης θα πρέπει να διασφαλίζεται η καταλληλότητα/ ασφάλεια σύμφωνα με τον κατασκευαστή και η διαδικασία επιδιόρθωσης, έλεγχος εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται από προσοντούχο εκτιμητή.



Στην κατηγορία 3 ( πορτοκαλί χρώματος ) θα αφορά σοβαρές εκτεταμένες ζημιές που είναι επιδιορθώσιμες και δεν υπερβαίνουν την προ του ατυχήματος αξία. Αυτές είναι ενεργοποίηση αερόσακων ασφαλείας, προεντατήρες ζωνών ασφαλείας, σύστημα διεύθυνσης, αναρτήσεις κλπ. Θα πρέπει να διασφαλίζεται η καταλληλότητα/ασφάλεια σύμφωνα με τον κατασκευαστή και η διαδικασία επιδιόρθωσης, έλεγχος εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται από προσοντούχο εκτιμητή.

Σε περαιτέρω μελέτη πιστεύουμε ότι δημιουργούνται 2 υποκατηγορίες οι οποίες είναι αυτές που αφορούν μικρότερης έκτασης ζημιές και χρήζει μελέτης κατά πόσον θα πρέπει να αναφέρονται στον τίτλο ιδιοκτησίας, ( πρασίνου χρώματος ). Η τελευταία κατηγορία ( χρώματος μπλε ) οι λεγόμενες πράξεις Θεού /στοιχεία της φύσης όπως πλημμύρα, καταιγίδα/θύελλα, πτώσεις δένδρων ή και παρόμοια περιστατικά τα οποία πιστεύουμε ότι μπορούν να συμπεριληφθούν στις προαναφερθείσες κατηγορίες σύμφωνα με την κρίση του εμπειρογνώμονα.

Καταληκτικά πιστεύουμε ότι η προσπάθεια του Τ.Ο.Μ θα πρέπει να βασίζεται σε όσον το δυνατόν απλοποιημένες διαδικασίες, λειτουργικές και γρήγορες ούτως ώστε να μπορούν να επιλύσουν προβλήματα χωρίς δαιδαλώδεις διαδικασίες και γραφειοκρατία. Ίσως τελικά το σωστότερο μοντέλο να πρέπει να αποτελείται από 2 κατηγορίες την κόκκινη και την πορτοκαλί όπου στην πορτοκαλί θα συμπεριλαμβάνονται οι υποκατηγορίες πράσινη και μπλε και σε αυτή θα υπάρχουν οι πληροφορίες από την έκθεση του εμπειρογνώμονα. Η κατηγορία με τις μικροζημιές έχουμε την άποψη ότι δεν χρειάζεται ( γδάρσιμο προφυλακτήρα ή πόρτας κλπ ).

Επίσης θα πρέπει να δημιουργηθεί μια πλατφόρμα ενημέρωσης υπό την κυριότητα του Τ.Ο.Μ με κωδικούς χρηστών ξεχωριστά για τον κάθε εμπειρογνώμονα όπου ο εμπειρογνώμονας θα έχει την υποχρέωση του ανεβάσματος ( upload ) των μίνιμουμ πληροφοριών ήθελε κριθεί αναγκαίο από το Τ.Ο.Μ.

Οι τεχνικές λεπτομέρειες μπορούν να συζητηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο όπως είδος έκθεσης σε PDF, δικαίωμα χρήστη μόνον ανέβασμα πληροφοριών, και Τ.Ο.Μ πλήρους χρήσης ( full access ).

Σαν σύνδεσμος Εκτιμητών μπορούμε να αναλάβουμε την ευθύνη προώθησης των εκθέσεων από τα μέλη μας καθώς επίσης και επιβεβαίωση των μελών μας που θα μπορούν να διεξάγουν εκτιμήσεις με την απαραίτητη διαβεβαίωση των ακαδημαϊκών τους προσόντων εμπειρίας κλπ.

Σε περίπτωση εσφαλμένης συμπεριφοράς ( έκθεσης ) τότε το εκάστοτε διοικητικό συμβούλιο θα μελετά την περίπτωση και ανάλογα θα αποβάλλει το μέλος και θα αφαιρείται από το μητρώο του εφόρου ισόβια.

Τελειώνοντας έχουμε την άποψη ότι ίσως είναι η ώρα ο προτεινόμενος κανονισμός να πρέπει να επεκτείνεται και να καλύπτει περιπτώσεις της εγχώριας αγοράς όπου οχήματα εμπίπτουν στις προαναφερόμενες κατηγορίες, όχι μόνον για προστασία του καταναλωτή αλλά σημαντικότερο και κυριότερο την προστασία της ανθρώπινης ζωής αφού οχήματα που εμπλέκονται σε σοβαρά ατυχήματα θα πρέπει να αποσύρονται από την κυκλοφορία.

Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό είναι λίγα λόγια για τον σύνδεσμο μας. Ο σύνδεσμος μας είναι επαγγελματική οργάνωση η οποία έχει ως μέλη άτομα που εξασκούν το επάγγελμα του εκτιμητή μηχανοκινήτων είτε ως ανεξάρτητοι εκτιμητές είτε ως εργοδοτούμενοι σε ασφαλιστικές εταιρείες. Έχει ιδρυθεί το 2002 και μέλη μας γίνονται αποδεκτά ανάλογα με τα ακαδημαϊκά προσόντα και την εμπειρία στην

βιομηχανία των μηχανοκινήτων. Σκοπός του συνδέσμου μεταξύ άλλων είναι η επαγγελματική και ακριβοδίκαιη προσέγγιση στα θέματα που άπτονται των αποζημιώσεων και επιδιορθώσεων των μηχανοκινήτων στην Κύπρο καθώς επίσης την συνεχή επαγγελματική, τεχνική υποστήριξη και πληροφόρηση σε ότι αφορά τα μηχανοκίνητα, τους κανόνες ασφαλείας και γενικά την άσκηση του επαγγέλματος του εκτιμητή. Λαμβάνουμε πολύ σοβαρά την ευθύνη που πηγάζει μέσα από την άσκηση του επαγγέλματος μας για αυτό τα μέλη μας είναι εξειδικευμένα άτομα με γνώσεις ανώτερης εκπαίδευσης. Πρώτιστο μέλημα μας η ασφάλεια των οχημάτων μετά από την επιδιόρθωση του οχήματος συνεπεία ενός ατυχήματος σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Ο σύνδεσμος μας δεσμεύεται από κώδικα επαγγελματικής δεοντολογίας και βρίσκεται σε συνεργασία με άλλα επαγγελματικά σώματα της Ευρώπης παρόμοιου τύπου.

Είμαστε συνδεδεμένοι με το Κυπριακό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο (ΚΕΒΕ).

Από το 2017 είμαστε μέλος της πλέον αναγνωρισμένης διεθνούς Ομοσπονδίας με την ονομασία F.I.E.A (International Federation of Automobile Experts) και είμαστε μια από τις 20 χώρες που αντιπροσωπεύονται στην Ευρώπη καθώς επίσης και στην ευρωβουλή σε οποιοδήποτε θέμα άπτεται των μηχανοκινήτων.

Σήμερα υπάρχει μόνιμο μέλος ο οποίος εκπροσωπεί τον Ευρωπαϊκό σύνδεσμο στο ευρωκοινοβούλιο για προώθηση κοινής ρύθμισης και νομοθεσίας του επαγγέλματος αφού σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες υπάρχει κατοχύρωση του επαγγέλματος.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων και παραμένουμε στην διάθεση σας για οποιοσδήποτε τυχόν περαιτέρω πληροφορίες χρειασθείτε.

Με τιμή  
Για το διοικητικό συμβούλιο



Γιώργος Διακόνος  
Πρόεδρος



Παντελής Μιχαηλίδης  
Γραμματέας

ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟΣ ΜΕ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ -  
ΚΕΒΕ

Τ.Θ. 25685, 1311, Λευκωσία E MAIL [info@autoassessorscyprus.com](mailto:info@autoassessorscyprus.com)  
[WWW.AUTOASSESSORSCYPRUS.COM](http://WWW.AUTOASSESSORSCYPRUS.COM)



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Αρ. Φακ.: Υ.Σ. 05.05.008  
Αρ. Τηλ.: 22602859  
Αρ. Φαξ: 22663492  
E-mail: [skyflacou@cm.gov.cy](mailto:skyflacou@cm.gov.cy)

7 Δεκεμβρίου 2022

Αν. Γενικό Διευθυντή  
Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων,

Θέμα: Προσχέδιο Απόφασης με τίτλο: «Τροποποίηση των περί  
Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984 μέχρι  
του 2022, που αφορά τα Οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές από σύγκρουση,  
πλημμυρά, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν, έτσι ώστε να  
υπάρχει ιστορικό της κατάστασής τους».

Οι περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως  
(Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022».

Έχω εθηνίεσ να αναφερθώ στο πιο πάνω θέμα και να σας διαβιβάσω, συνημμένα, Προσχέδιο της σχετικής Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, η οποία λήφθηκε στη Συνεδρία του ήμερ. 7.12.2022, για τις δικές σας ενέργειες.

**Στέφανος**  
(Σόνια Γεωργιάδου)

για Γραμματέα  
Υπουργικού Συμβουλίου

ΣΤΙΛΙΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ Γ.Α.Μ.Ε.Ε.

Γραμματεία Υπουργικού Συμβουλίου, Λεωφόρος Βυρώνος 29, 1096 Λευκωσία  
Τηλ. 22 602859 Φαξ 22 663478

Ηλ. Ταχ.: [realstry@cm.gov.cy](mailto:realstry@cm.gov.cy) Ιστοσελίδα: [www.cm.gov.cy](http://www.cm.gov.cy)



## ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

### **Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 7/12/2022**

**Τροποποίηση των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών του 1984 μέχρι του 2022, που αφορά τα Οχήματα που υπόκεινται σε ζημιές από σύγκρουση, πλημμύρα, χαλαζοθύελλα, φωτιά ή οποιοδήποτε άλλο συμβάν, έτσι ώστε να υπάρχει ιστορικό της κατάστασής τους.**

**Οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικοί) (Αρ. 5) Κανονισμοί του 2022.**

Αρ. Απόφασης

(Αρ. Πρότασης 1653/2022).

1. Το Συμβούλιο:
  - α) Ασκώντας τις εξουσίες που παρέχονται σ' αυτό από το άρθρο 5(1) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμων του 1972 έως 2020, αποφάσισε να εγκρίνει τους περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως (Τροποποιητικούς) (Αρ. 5) Κανονισμούς του 2022, αντίγραφο των οποίων επισυνάπτεται στην Πρόταση, ως Παράρτημα Ι.
  - β) Αποφάσισε, να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων:
    - ι) Να καταθέσει τους πιο πάνω κανονισμούς στη Βουλή των Αντιπροσώπων, για έγκριση.



## ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

### Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 7/12/2022

- ii) Να επιφέρει στους εν λόγω κανονισμούς οποιοσδήποτε τροποποιήσεις κρίνει σκόπιμες κατά το στάδιο της επεξεργασίας και συζήτησής τους στη Βουλή των Αντιπροσώπων, προ της έγκρισής τους, άνευ επαναφοράς τους στο Συμβούλιο.

*Ελευθερία Αζίνα*

Έλενα Οικονομίδου - Αζίνα  
ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ  
ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

