



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.3.2020
COM(2020) 107 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**για την εφαρμογή από τα κράτη μέλη της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό
έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα**

Περίοδος αναφοράς 2017-2018

Περιεχόμενα

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
2.	ΟΔΗΓΙΑ 2000/30/ΕΚ	3
3.	ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ.....	4
4.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	6
5.	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	7
5.1.	Αριθμός ελέγχων	7
5.2.	Προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων	9
5.3.	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας	10
5.4.	Προέλευση των οχημάτων στα οποία απαγορεύτηκε η κυκλοφορία.....	12
5.5.	Απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων ανά κατηγορία οχημάτων και ανά κράτος μέλος ταξινόμησης	15
5.6.	Είδη ελαττωμάτων που αναφέρθηκαν από τα κράτη μέλη	16
6.	ΕΙΔΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ	18
7.	ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	19
7.1	Έλεγχοι	19
7.2	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας	19
7.3	Ελαττώματα.....	20

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Προς το συμφέρον της οδικής ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος και του θεμιτού ανταγωνισμού, η ευρωπαϊκή νομοθεσία προβλέπει δέσμη μέτρων που διασφαλίζουν ότι τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο είναι σε κατάλληλη τεχνική κατάσταση. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται:

- κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα, βάσει των οποίων οι επιχειρήσεις μεταφορών απαιτείται να έχουν οικονομική επάρκεια ώστε να εξασφαλίζουν ορθή συντήρηση των οχημάτων [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009¹].
- περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι οχημάτων, οι οποίοι πρέπει να πραγματοποιούνται στα κράτη μέλη για τα ταξινομημένα στην επικράτειά τους οχήματα, με ελάχιστη συχνότητα η οποία έχει καθοριστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο (οδηγία 2009/40/ΕΚ²).
- οδικοί τεχνικοί έλεγχοι, το αντικείμενο της παρούσας έκθεσης, με τους οποίους διασφαλίζεται ότι τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον συντηρούνται, ώστε να διασφαλίζεται τεχνική κατάσταση υψηλού επιπέδου (οδηγία 2000/30/ΕΚ³).

Σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/ΕΚ, τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στα κράτη μέλη υπόκεινται σε οδικούς τεχνικούς ελέγχους, δηλαδή σε τεχνικούς ελέγχους με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Το άρθρο 6 της οδηγίας προβλέπει ότι, ανά διετία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν στην Επιτροπή τα δεδομένα που συνέλεξαν τα προηγούμενα δύο έτη σχετικά με:

- τον αριθμό των ελεγχθέντων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης, ομαδοποιημένων σε επτά κατηγορίες οχημάτων και ομαδοποιημένων επίσης ανά χώρα ταξινόμησης·
- τα σημεία που ελέγχθηκαν σύμφωνα με την οδηγία· και
- τα διαπιστωθέντα ελαττώματα.

Μετά τη συλλογή των εν λόγω δεδομένων, η οδηγία 2000/30/ΕΚ προβλέπει επίσης ότι η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, με βάση τα δεδομένα που παραλαμβάνει από τα κράτη μέλη, μαζί με περίληψη των αποτελεσμάτων. Αυτό είναι το αντικείμενο της παρούσας έκθεσης. Σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/ΕΚ, η Επιτροπή υποχρεούται επίσης να διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τις πληροφορίες που παραλαμβάνει από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 6 της οδηγίας.

Στην οδηγία 2000/30/ΕΚ απαριθμούνται εννέα διαφορετικά σημεία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του οδικού τεχνικού ελέγχου. Περισσότερες λεπτομέρειες περιλαμβάνονται στο τμήμα 4 κατωτέρω. Εάν κατά τη διάρκεια ενός ελέγχου καταστεί προφανές ότι όχημα επαγγελματικής χρήσης ενέχει σοβαρό κίνδυνο για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, η χρήση του εν λόγω οχήματος μπορεί να απαγορευτεί μέχρι να

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

² Οδηγία 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 141 της 6.6.2009, σ. 12).

³ Οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα (ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1).

επισκευαστούν τυχόν επικίνδυνα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν. Επίσης, μετά τη διεξαγωγή ελέγχου οχήματος, τυχόν διαπιστωθέντα ελαττώματα πρέπει να τεκμηριώνονται σε έκθεση ελέγχου, η οποία παραδίδεται στον οδηγό του οχήματος.

Το 2014 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αναθεώρησαν τους κανόνες και τις διαδικασίες για τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης. Στις 3 Απριλίου 2014 εκδόθηκε η οδηγία 2014/47/ΕΕ⁴ (στο εξής: οδηγία 2014/47/ΕΕ), η οποία εφαρμόζεται από τις 20 Μαΐου 2018. Με την οδηγία 2014/47/ΕΕ θεσπίστηκαν, μεταξύ άλλων, δύο είδη ελέγχων (επιθεωρήσεων), ήτοι οι αρχικοί και οι διεξοδικότεροι έλεγχοι⁵, και η απαίτηση ο συνολικός αριθμός αρχικών οδικών ελέγχων στην ΕΕ να αντιστοιχεί κάθε ημερολογιακό έτος τουλάχιστον στο 5 % του συνολικού αριθμού οχημάτων που είναι ταξινομημένα στα κράτη μέλη. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, κάθε κράτος μέλος πρέπει να καταβάλλει προσπάθειες για τη διεξαγωγή κατάλληλου αριθμού οδικών τεχνικών ελέγχων, ανάλογου προς τον συνολικό αριθμό τέτοιων οχημάτων που είναι ταξινομημένα στην επικράτειά του. Η πρώτη έκθεση με βάση την απαίτηση να ελεγχθεί ενδελεχώς ο στόχος αυτός πρέπει να υποβληθεί έως τις 31 Μαρτίου 2021 για την περίοδο 2019-2020.

2. ΟΔΗΓΙΑ 2000/30/ΕΚ

Σύμφωνα με την οδηγία 2009/40/ΕΚ σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης πρέπει να ελέγχονται σε ετήσια βάση. Ωστόσο, επειδή ο ετήσιος έλεγχος δεν θεωρείται επαρκής για να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα αυτά παραμένουν σε καλή τεχνική κατάσταση μεταξύ δύο διαδοχικών τεχνικών ελέγχων, είναι απαραίτητη, ως μέτρο οδικής ασφάλειας, η διεξαγωγή οδικών τεχνικών ελέγχων ως εκτελεστικό μέτρο.

Ως οδικός τεχνικός έλεγχος νοείται απροειδοποίητη εξέταση οχήματος επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορεί στο έδαφος κράτους μέλους. Ο έλεγχος διενεργείται κατά κύριο λόγο στο δημόσιο οδικό δίκτυο, είτε από τις αρχές είτε από άλλο φορέα ο οποίος ενεργεί υπό την επίβλεψή τους.

Όλοι οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται χωρίς διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του οδηγού ή της χώρας στην οποία έχει ταξινομηθεί ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το όχημα επαγγελματικής χρήσης. Οι δραστηριότητες ελέγχου πρέπει επίσης να διενεργούνται κατά τρόπον ώστε να προκαλείται ελάχιστο κόστος και καθυστέρηση για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις.

Για την επιλογή των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης για οδικό τεχνικό έλεγχο θα πρέπει να υιοθετηθεί στοχευμένη προσέγγιση, βάσει της οποίας δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον εντοπισμό των οχημάτων που φαίνεται πιθανότερο να μη συντηρούνται ορθά⁶.

⁴ Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134).

⁵ Οι αρχικοί έλεγχοι περιλαμβάνουν έλεγχο των εγγράφων και οπτική αξιολόγηση της τεχνικής κατάστασης του οχήματος, ενώ οι διεξοδικότεροι έλεγχοι (οι οποίοι πραγματοποιούνται σε συνέχεια του αρχικού ελέγχου, εάν κριθεί αναγκαίο) πρέπει να διενεργούνται από κινητή μονάδα ελέγχου, καθορισμένη οδική εγκατάσταση ελέγχου ή κέντρο τεχνικού ελέγχου.

⁶ Το υποχρεωτικό σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που θεσπίστηκε βάσει της οδηγίας 2014/47/ΕΕ θα εφαρμοστεί σε όλα τα κράτη μέλη από τις 20 Μαΐου 2019. Οι κακές επιδόσεις στο πλαίσιο των οδικών ελέγχων σε σχέση με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των ελαττωμάτων που διαπιστώνονται τόσο κατά τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους όσο και κατά τους ελέγχους ασφάλειας φορτίου συνεπάγονται την αξιολόγηση των επιχειρήσεων ως υψηλότερου κινδύνου στο πλαίσιο της διαβάθμισης επικινδυνότητας. Στην περίπτωση αυτή, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα χρησιμοποιούν τις πληροφορίες αυτές για τη διεξαγωγή συχνότερων ελέγχων των επιχειρήσεων υψηλής επικινδυνότητας.

Οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι διεξάγονται συνήθως βάσει σταδιακής προσέγγισης. Πρώτα διενεργείται οπτική αξιολόγηση της κατάστασης συντήρησης του οχήματος εν στάσει, συνοδευόμενη από έλεγχο τυχόν εγγράφων που αφορούν πρόσφατο οδικό τεχνικό έλεγχο (κατά περίπτωση) του οχήματος και τον τεχνικό έλεγχό του. Είναι επίσης δυνατόν να διεξαχθεί επιτόπου ή στο πλησιέστερο κέντρο τεχνικού ελέγχου διεξοδικότερος έλεγχος προκειμένου να διαπιστωθούν παρατυπίες με βάση τον κατάλογο σημείων της οδηγίας 2000/30/EK. Σε περίπτωση διεξοδικότερου ελέγχου, το αποτέλεσμα του πρέπει να τεκμηριώνεται με έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου βάσει του υποδείγματος που παρατίθεται στην οδηγία. Οι πληροφορίες αυτές παρέχουν τη βάση για τις πληροφορίες που απαιτείται να κοινοποιούν τα κράτη μέλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Εάν όχημα επαγγελματικής χρήσης με επικίνδυνα ελαττώματα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, επιτρέπεται να απαγορευτεί η χρήση του μέχρι να επισκευαστούν τα ελαττώματά του. Επιπλέον, αλλοδαπά οχήματα με σοβαρά ελαττώματα πρέπει να κοινοποιούνται στο κράτος μέλος ταξινόμησης ώστε να είναι δυνατή η κατάλληλη παρακολούθησή τους.

Η οδηγία 2000/30/EK όπως τροποποιήθηκε⁷ —η οποία εφαρμόζεται έως τις 19 Μαΐου 2018— θέτει ορισμένες προϋποθέσεις για τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στην ΕΕ. Με την οδηγία 2010/47/ΕΕ τροποποιήθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 2012 οι κατηγορίες οχημάτων και ο κατάλογος των προς έλεγχο σημείων του παραρτήματος Ι της οδηγίας.

Πριν από την τροποποίηση, τα οχήματα στην έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου (παράρτημα Ι) κατανέμονταν ανά κλάση, π.χ. οδικός συρμός που σήμαινε κάθε μηχανοκίνητο όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων με μέγιστη μάζα άνω των 3,5 τόνων (κατηγορίες N2 και N3) στο οποίο έχει ζευχθεί ρυμουλκούμενο (κατηγορίες O3 και O4). Ταυτόχρονα, τα οχήματα της κατηγορίας N2 έπρεπε να σημειώνονται ως «ελαφρά φορτηγά οχήματα», τα οχήματα της κατηγορίας N3 ως «φορτηγά», ενώ τα οχήματα των κατηγοριών O3 και O4 ως «ρυμουλκούμενα» και «ημιρυμουλκούμενα».

Ωστόσο, με μία από τις τροποποιήσεις που επήλθαν βάσει της οδηγίας 2010/47/ΕΕ καθιερώθηκε διαφορετικός τρόπος ομαδοποίησης των οχημάτων, σύμφωνα με τον οποίο η κατηγορία τους καθορίζεται με βάση τη νομοθεσία για την έγκριση τύπου. Συνεπώς, όχημα το οποίο θα μπορούσε να σημειώνεται σε διαφορετικές κλάσεις μπορεί πλέον να σημειώνεται μόνο σε μία κατηγορία οχημάτων. Επιπλέον το έλκον όχημα και το ρυμουλκούμενο πρέπει να σημειώνονται χωριστά. Λαμβανομένου υπόψη ότι το έλκον όχημα και το ρυμουλκούμενο μπορούν να έχουν ταξινομηθεί σε διαφορετικά κράτη μέλη, οι εν λόγω αναθεωρημένες ταξινομήσεις παρέχουν ακριβέστερες πληροφορίες, ενώ είναι επίσης σημαντικές για τη βελτίωση της κατάστασης όσον αφορά κράτη μέλη τα οποία είναι απαραίτητο να προβούν σε κοινοποίηση προς άλλο κράτος μέλος σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρών ελαττωμάτων σε όχημα που είναι ταξινομημένο στο εν λόγω κράτος μέλος.

3. ΔΕΛΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η παρούσα έκθεση είναι η έβδομη κατά σειρά έκθεση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της οδηγίας 2000/30/EK στα κράτη μέλη και καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2017-2018. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι μολονότι η οδηγία 2000/30/EK καταργήθηκε με την

⁷ Οδηγία 2010/47/ΕΕ της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 2000/30/EK (ΕΕ L 173 της 8.7.2010, σ. 33).

οδηγία 2014/47/ΕΕ στις 20 Μαΐου 2018, η πρώτη έκθεση με βάση την οδηγία 2014/47/ΕΕ θα καλύπτει τα έτη 2019-2020. Αυτό σημαίνει ότι, ελλείψει πρόβλεψης μεταβατικών μέτρων στην οδηγία 2014/47/ΕΕ, τα κράτη μέλη παροτρύνθηκαν να υποβάλουν την έκθεσή τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ και για την περίοδο μεταξύ της 20ής Μαΐου 2018 και της 31ης Δεκεμβρίου 2018 προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της οδηγίας 2000/30/ΕΚ και της οδηγίας 2014/47/ΕΕ, ο οποίος δεν έχει αλλάξει, παρότι οι έλεγχοι που διενεργήθηκαν και τα δεδομένα που συλλέχθηκαν είχαν ήδη βασιστεί στην οδηγία 2014/47/ΕΕ. Αυτό το νομικό κενό προκάλεσε σημαντικά πρακτικά προβλήματα για τα κράτη μέλη και οδήγησε, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε εσφαλμένες εκθέσεις· επομένως, τυχόν συμπεράσματα θα πρέπει να συναχθούν με επιφύλαξη. Η προθεσμία υποβολής των δεδομένων των κρατών μελών στην Επιτροπή για τη συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς ήταν η 31η Μαρτίου 2019.

Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση της υποχρέωσης υποβολής εκθέσεων, και σύμφωνα με την προηγούμενη πρακτική, η Επιτροπή απέστειλε ενημερωτική επιστολή στα κράτη μέλη στα μέσα Φεβρουαρίου του 2019. Η εν λόγω επιστολή συνοδευόταν από προσυμπληρωμένο υπόδειγμα (που καταρτίστηκε από κοινού από την Επιτροπή και εμπειρογνώμονες των κρατών μελών), το οποίο παροτρύνονταν να χρησιμοποιήσουν τα κράτη μέλη για να υποβάλουν τις εκθέσεις τους ηλεκτρονικά, απλουστεύοντας δηλαδή τις εργασίες επεξεργασίας δεδομένων μετά την παραλαβή όλων των πληροφοριών. Κατόπιν τούτου, τον Μάρτιο του 2019 απεστάλη στα κράτη μέλη επιστολή υπόμνησης της επικείμενης λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των εκθέσεών τους. Τον Μάιο του 2019 απεστάλη τρίτη επιστολή υπόμνησης στα κράτη μέλη τα οποία δεν είχαν υποβάλει τις εκθέσεις τους έως την προβλεπόμενη προθεσμία. Ακολούθησε περαιτέρω επικοινωνία μεταξύ της Επιτροπής και συγκεκριμένων κρατών μελών ειδικά για το θέμα αυτό. Όλα τα κράτη μέλη χρησιμοποίησαν το προσυμπληρωμένο υπόδειγμα για να υποβάλουν ηλεκτρονικά τα δεδομένα τους, διαδικασία που επικροτήθηκε διότι απλούστευσε τις εργασίες αντιπαραβολής των δεδομένων.

Ωστόσο, δεν τήρησαν όλα τα κράτη μέλη την προθεσμία υποβολής των δεδομένων τους. Η Εσθονία, η Ελλάδα, η Κύπρος, η Λετονία, η Λιθουανία, οι Κάτω Χώρες, η Αυστρία, η Πολωνία, η Πορτογαλία και η Σουηδία διαβίβασαν τα δεδομένα εγκαίρως, πριν από τη λήξη της προθεσμίας της 31ης Μαρτίου 2019. Ορισμένα άλλα κράτη μέλη ήταν οριακά εκπρόθεσμα (συγκεκριμένα η Βουλγαρία, η Δανία, η Γερμανία, η Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο, η Σλοβενία και το Ηνωμένο Βασίλειο), ενώ κάποια άλλα (συγκεκριμένα η Μάλτα, η Ουγγαρία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Φινλανδία) δεν υπέβαλαν τα δεδομένα τους πριν από τον Σεπτέμβριο του 2019. Κατά την εν λόγω περίοδο δεν κινήθηκε καμία διαδικασία επί παραβάσει κατά κράτους μέλους λόγω μη διαβίβασης των δεδομένων στην Επιτροπή.

Δεκαεπτά κράτη μέλη, συγκεκριμένα η Αυστρία, η Βουλγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Εσθονία, η Φινλανδία, η Γερμανία, η Ουγγαρία, η Ιρλανδία, η Λετονία, η Λιθουανία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Σλοβενία και η Σουηδία, υπέβαλαν δεδομένα σχετικά με τα οχήματα που είναι ταξινομημένα εκτός της ΕΕ, κατηγοριοποιημένα ανά χώρα ταξινόμησης. Το Βέλγιο, η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλαν τους συνολικούς αριθμούς των ελέγχων οχημάτων ταξινομημένων εκτός της ΕΕ, χωρίς να προσδιορίζουν τα κράτη στα οποία αναφέρονται. Η Σλοβακία δεν διαβίβασε λεπτομερή στατιστικά στοιχεία για τα οχήματα τρίτων χωρών σε χρησιμοποιήσιμη μορφή και, ως εκ τούτου, τα σχετικά δεδομένα δεν ελήφθησαν υπόψη.

Η Γαλλία, η Ισπανία και η Ελλάδα δεν διαβίβασαν πληροφορίες για τρίτες χώρες και για την Κροατία· ωστόσο, η Ελλάδα επιβεβαίωσε ότι δεν διενήργησε ελέγχους σε οχήματα από τις εν λόγω γεωγραφικές περιοχές. Η Κύπρος δεν υπέβαλε πληροφορίες για κανένα άλλο κράτος μέλος, επιβεβαιώνοντας ότι δεν διενεργήθηκαν έλεγχοι σε άλλα οχήματα πέραν των ταξινομημένων στο έδαφός της οχημάτων. Ομοίως, ούτε η Μάλτα υπέβαλε δεδομένα από τρίτες χώρες, επιβεβαιώνοντας ότι δεν διενεργήθηκαν σχετικοί έλεγχοι. Επιπλέον, η Μάλτα και η Αυστρία υπέβαλαν επίσης πληροφορίες για τις κατηγορίες T5, υποχρέωση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/47/ΕΕ.

Τέλος, δώδεκα κράτη μέλη, συγκεκριμένα η Αυστρία, η Βουλγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Γαλλία, η Μάλτα, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβενία, η Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο, υπέβαλαν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τους κωδικούς ελαττωμάτων των σημείων που ελέγχθηκαν [π.χ. 1) σύστημα πέδησης· 1.1.8. σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκούμενου]. Τα εν λόγω λεπτομερή στοιχεία θεσπίστηκαν με την οδηγία 2010/47/ΕΕ, με την οποία τροποποιήθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2012 το παράρτημα I της οδηγίας 2000/30/ΕΚ· ωστόσο, η παροχή αυτού του πρόσθετου επιπέδου λεπτομέρειας δεν είναι υποχρεωτική.

Μετά την πρώτη ανάλυση των εθνικών εκθέσεων, η Επιτροπή επικοινωνήσε με διάφορα κράτη μέλη προκειμένου να κατανοήσει τους πιθανούς λόγους αξιοσημείωτων αποτελεσμάτων ή αλλαγών σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο. Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη, συντρέχουν διάφορες περιστάσεις οι οποίες είχαν αρνητικό αντίκτυπο στην ποσότητα και την ποιότητα των οδικών τεχνικών ελέγχων. Στις περιστάσεις αυτές συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, η συλλογή δεδομένων βάσει της οδηγίας 2014/47/ΕΕ, η αναδιοργάνωση ή η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων, καθώς και δημοσιονομικοί περιορισμοί που είχαν ως αποτέλεσμα ελλείψεις προσωπικού, περιορισμένο αριθμό ελέγχων και περιορισμένη πρόσβαση σε εξοπλισμό. Από την ανταλλαγή πληροφοριών με τα κράτη μέλη διαπιστώθηκε επίσης ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές ως προς την κατανόηση και την εκτέλεση της συλλογής των δεδομένων και της υποβολής εκθέσεων, που ενδέχεται να συντελούν επίσης στις εν λόγω διαφορές. Οι διαφορές αυτές μπορεί να μειωθούν από τις 20 Μαΐου 2018, λαμβανομένου υπόψη ότι η οδηγία 2014/47/ΕΕ θα εξασφαλίσει υψηλότερο βαθμό εναρμόνισης όσον αφορά τις μεθόδους ελέγχου, την αξιολόγηση των ελαττωμάτων (αστοχιών), τη χρήση εξοπλισμού ελέγχου και τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων. Η πρώτη έκθεση με βάση την οδηγία 2014/47/ΕΕ θα καλύπτει την περίοδο 2019-2020 και τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλουν τις εθνικές εκθέσεις τους έως τις 31 Μαρτίου 2021.

4. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Στην Επιτροπή πρέπει να διαβιβάζονται, κατ' ελάχιστον, τα δεδομένα σχετικά με τα προς έλεγχο σημεία τα οποία περιγράφονται αναλυτικά στο σημείο 10 του υποδείγματος έκθεσης που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2000/30/ΕΚ. Τα σημεία αυτά είναι τα ακόλουθα:

- ταυτοποίηση·
- σύστημα πέδησης·
- σύστημα διεύθυνσης·

- ορατότητα·
- διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα·
- άξονες, τροχοί, ελαστικά-επίσωτρα, ανάρτηση·
- πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου·
- λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας·
- οχλήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και της διαρροής καυσίμου ή/και ελαίου.

Για να διευκολυνθεί η καταχώριση των ελαττωμάτων που διαπιστώνουν οι ελεγκτές ως προς τα εν λόγω σημεία, στην πίσω όψη της έκθεσης ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνεται πλήρης κατάλογος των σημείων προς έλεγχο. Οι ελεγκτές υποχρεούνται να επισημαίνουν στην έκθεση (χρησιμοποιώντας τους προκαθορισμένους κωδικούς) τυχόν σημεία στα οποία έχουν διαπιστωθεί ελαττώματα και να παραδίδουν αντίγραφο της εν λόγω έκθεσης στον οδηγό του οχήματος μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου τους.

Εάν ο ελεγκτής θεωρήσει ότι τυχόν διαπιστωθέντα ελαττώματα μπορεί να αποτελέσουν κίνδυνο ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την πέδηση, ο οποίος δικαιολογεί πιο εμπεριστατωμένους ελέγχους, μπορεί να δώσει εντολή για τη μεταφορά του οχήματος σε καθορισμένη οδική εγκατάσταση τεχνικού ελέγχου προκειμένου να υποβληθεί σε διεξοδικότερη εξέταση.

Επιπλέον, εάν κατά τη διάρκεια του ελέγχου καταστεί προφανές ότι όχημα επαγγελματικής χρήσης ενέχει σοβαρό κίνδυνο για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, η χρήση του εν λόγω οχήματος μπορεί να απαγορευτεί μέχρι να επισκευαστούν τυχόν επικίνδυνα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν.

5. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

5.1. Αριθμός ελέγχων

Σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς 2015-2016, κατά την περίοδο αναφοράς 2017-2018 ελέγχθηκαν **1 048 863 λιγότερα οχήματα**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **μείωση της τάξης του 20,9 %**.

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι κατά την περίοδο 2015-2016 είχαν διενεργηθεί ήδη **534 473 λιγότεροι έλεγχοι** σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014. Ενώ κατά την περίοδο 2011-2012 είχαν ελεγχθεί **6 016 947 οχήματα**, κατά την περίοδο 2017-2018 ελέγχθηκαν μόνο **3 980 900 οχήματα**, που σημαίνει ότι ο αριθμός των ελέγχων που διενεργήθηκαν μειώθηκε κατά 1/3 από το 2011 έως 2018. Σε περίπτωση που η μείωση του αριθμού των ελέγχων συνοδευόταν από υψηλότερα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας, στοιχείο που θα αποτελούσε ένδειξη πιο προηγμένου συστήματος στόχευσης, η μείωση των ελέγχων δεν θα ήταν ανησυχητική· πλην όμως, όπως προκύπτει από τα αριθμητικά στοιχεία, δεν ισχύει απαραίτητα κάτι τέτοιο.

Πίνακας 1: Αριθμός ελέγχων — Σύγκριση μεταξύ των περιόδων 2015-2016 και 2017-2018

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (ΚΜ)	Οχήματα που ελέγχθηκαν την περίοδο 2015-2016	Οχήματα που ελέγχθηκαν την περίοδο 2017-2018	Διαφορά μεταξύ των περιόδων 2015-2016 και 2017-2018	Ποσοστό (%) διαφοράς μεταξύ των περιόδων 2015-2016 και 2017-2018
Αυστρία	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %
Βέλγιο	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Βουλγαρία	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Κροατία	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Κύπρος	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Τσεχική Δημοκρατία	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Δανία	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Εσθονία	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Φινλανδία	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Γαλλία	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Γερμανία	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Ελλάδα	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Ουγγαρία	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Ιρλανδία	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Ιταλία	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Λετονία	8 652	8 804	152	1,8 %
Λιθουανία	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Λουξεμβούργο	398	2 107	1 709	429,4 %
Μάλτα	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Κάτω Χώρες	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Πολωνία	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Πορτογαλία	1 522	962	-560	-36,8 %
Ρουμανία	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Σλοβακία	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Σλοβενία	4 945	5 402	457	9,2 %
Ισπανία	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Σουηδία	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Ηνωμένο Βασίλειο	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Σύνολα	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Δεκαέξι κράτη μέλη πραγματοποίησαν λιγότερους ελέγχους κατά την περίοδο 2017-2018 σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016.

Οι ποσοστιαίες μειώσεις κυμάνθηκαν από 1,2 % στην περίπτωση της Ιταλίας έως 93,3 % στην περίπτωση της Ελλάδας. Άλλα κράτη μέλη που κατέγραψαν σημαντικές μειώσεις ήταν η Ισπανία (47,2 %), η Κροατία (43,5 %), η Βουλγαρία (38,6 %), η Γαλλία (38,6 %) και η

Πορτογαλία (36,8 %). Όσον αφορά τους λόγους των μειώσεων, εκτός από τη Σουηδία που διευκρίνισε ότι εφάρμοσε προσέγγιση βάσει κινδύνων σύμφωνα με την οδηγία 2014/47/ΕΕ, τα κράτη μέλη εξήγησαν ότι πρόκειται για το συνδυαστικό αποτέλεσμα των μειωμένων πόρων, της αναδιοργάνωσης, των αλλαγών της εθνικής νομοθεσίας και της εφαρμογής των κανόνων.

Από την άλλη πλευρά, δώδεκα κράτη μέλη κατέγραψαν αυξήσεις όσον αφορά τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου 2017-2018. Οι ποσοστιαίες αυξήσεις κυμάνθηκαν από 1,8 % στην περίπτωση της Λετονίας έως 48,6 % στην περίπτωση της Ρουμανίας, 63,8 % στην περίπτωση των Κάτω Χωρών και 429,4 % στην περίπτωση του Λουξεμβούργου.

5.2. Προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων

Στον πίνακα 2 κατωτέρω παρουσιάζεται επισκόπηση της προέλευσης των οχημάτων που ελέγχθηκαν από τα κράτη μέλη. Όπως προαναφέρθηκε, μόνο η Κύπρος δεν υπέβαλε δεδομένα σχετικά με τους ελέγχους οχημάτων «εκτός κράτους», δηλαδή οχημάτων ταξινομημένων είτε σε άλλο κράτος μέλος είτε εκτός της ΕΕ. Είκοσι επτά κράτη μέλη υπέβαλαν δεδομένα σχετικά με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος, ενώ είκοσι κράτη μέλη πραγματοποίησαν επίσης ελέγχους σε οχήματα που κυκλοφορούσαν στα εδάφη τους και ήταν ταξινομημένα εκτός της ΕΕ.

Ορισμένα βασικά σημεία που πρέπει να επισημανθούν από τα δεδομένα που παρουσιάζονται στον πίνακα 2 είναι ότι το 57,7 % των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά την περίοδο 2017-2018 αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα στο κράτος μέλος διεξαγωγής του ελέγχου, ενώ το 34,1 % των ελέγχων πραγματοποιήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και μόνο το 8,2 % σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ.

Στο Λουξεμβούργο, μόνο το 14,4 % των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, ενώ το 80,1 % των ελέγχων αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος. Από την άλλη πλευρά, το 49,4 % και το 63,4 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν από τις πολωνικές και τις βουλγαρικές αρχές αντίστοιχα ήταν ταξινομημένα στα εν λόγω κράτη μέλη, ενώ το ποσοστό των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ ήταν υψηλότερο σε σύγκριση με τους ελέγχους οχημάτων από άλλα κράτη μέλη. Τα εν λόγω στατιστικά στοιχεία αιτιολογούνται κατά πάσα πιθανότητα από τη γεωγραφική θέση των συγκεκριμένων κρατών μελών με υψηλή διαμετακομιστική κίνηση.

Πίνακας 2: Προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (ΚΜ)	Οχήματα ταξινομημένα στο ΚΜ	Οχήματα ταξινομημένα σε άλλο ΚΜ	Οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ	Σύνολο	Οχήματα των ΚΜ (%)
Αυστρία	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Βέλγιο	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Βουλγαρία	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Κροατία	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %

Κύπρος	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Τσεχική Δημοκρατία	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Δανία	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Εσθονία	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Φινλανδία	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Γαλλία	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Γερμανία	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Ελλάδα	204	156	0	360	56,7 %
Ουγγαρία	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Ιρλανδία	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Ιταλία	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Λετονία	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Λιθουανία	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Λουξεμβούργο	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Μάλτα	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Κάτω Χώρες	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Πολωνία	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Πορτογαλία	935	27	0	962	97,2 %
Ρουμανία	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Σλοβακία	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Σλοβενία	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Ισπανία	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Σουηδία	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Ηνωμένο Βασίλειο	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Σύνολα	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Ελβετία	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Σύνολα	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας

Σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016, κατά την περίοδο αναφοράς 2017-2018 απαγορεύτηκε η κυκλοφορία 99 617 **λιγότερων οχημάτων**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **μείωση της τάξης του 24,7 %**. Στον πίνακα 3 κατωτέρω παρουσιάζεται η κατανομή ανά κράτος μέλος. Λαμβανομένου υπόψη ότι κατά το ίδιο χρονικό διάστημα μειώθηκε επίσης ο αριθμός των ελεγχθέντων οχημάτων κατά 20,9 % σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016, τα στοιχεία αυτά μπορεί να είναι ενδεικτικά της απουσίας βελτίωσης με τη χρήση μεθόδου καλύτερης στόχευσης.

Πίνακας 3: Απαγορεύσεις κυκλοφορίας — Σύγκριση μεταξύ των περιόδων 2015-2016 και 2017-2018

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (ΚΜ)	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας οχημάτων την περίοδο 2015-2016	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας οχημάτων την περίοδο 2017-2018	Διαφορά μεταξύ των περιόδων 2015-2016 και 2017-2018	Ποσοστό (%) διαφοράς μεταξύ των περιόδων 2015-2016 και 2017-2018
Αυστρία	24 194	25 180	986	4,1 %
Βέλγιο	691	1 015	324	46,9 %
Βουλγαρία	1 646	1 720	74	4,5 %
Κροατία	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Κύπρος	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Τσεχική Δημοκρατία	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Δανία	1 192	1 292	100	8,4 %
Εσθονία	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Φινλανδία	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Γαλλία	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Γερμανία	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Ελλάδα	71	12	-59	-83,1 %
Ουγγαρία	8 388	8 830	442	5,3 %
Ιρλανδία	1 909	1 420	930	189,8 %
Ιταλία	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Λετονία	61	833	772	1 265,6 %
Λιθουανία	311	1 371	1 060	340,8 %
Λουξεμβούργο	12	34	22	183,3 %
Μάλτα	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Κάτω Χώρες	172	1 004	832	483,7 %
Πολωνία	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Πορτογαλία	776	8	-768	-99,0 %
Ρουμανία	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Σλοβακία	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Σλοβενία	109	154	45	41,3 %
Ισπανία	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Σουηδία	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Ηνωμένο Βασίλειο	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Σύνολα	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Δεκατέσσερα κράτη μέλη κατέγραψαν αύξηση του αριθμού των απαγορεύσεων κυκλοφορίας κατά την περίοδο αναφοράς 2017-2018 σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς 2015-2016. Οι ποσοστιαίες αυξήσεις κυμάνθηκαν από 4,1 % στην περίπτωση της Αυστρίας έως περίπου 3 203 % στην περίπτωση της Φινλανδίας, πιθανώς λόγω της υιοθέτησης μιας προσέγγισης βασιζόμενης περισσότερο στους κινδύνους. Άλλα κράτη μέλη που κατέγραψαν

αξιοσημείωτες αυξήσεις ήταν η Τσεχική Δημοκρατία (1 932,0 %), η Λετονία (1 265,6 %), οι Κάτω Χώρες (483,7 %) και η Λιθουανία (340,8 %).

Από τη σύγκριση των εν λόγω αυξήσεων με την αντίστοιχη αλλαγή στον αριθμό των ελέγχων για τα οικεία κράτη μέλη προκύπτει ότι, εξαιρουμένης της Λιθουανίας (η οποία κατέγραψε μείωση της τάξης του 28,8 %), η Φινλανδία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Λετονία και οι Κάτω Χώρες κατέγραψαν αυξήσεις στον αριθμό των ελέγχων κατά 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % και 63,8 % αντίστοιχα. Επομένως, από τα δεδομένα καθίσταται προφανές ότι η Λιθουανία τουλάχιστον πρέπει να άλλαξε την πολιτική ελέγχων της, υιοθετώντας μια προσέγγιση βάσει κινδύνων, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση υψηλότερου ποσοστού απαγορεύσεων κυκλοφορίας.

Από την άλλη πλευρά, δεκατέσσερα κράτη μέλη παρουσίασαν μειώσεις στον αριθμό των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που καταγράφηκαν, οι οποίες κυμάνθηκαν από 1,7 % στην περίπτωση της Γερμανίας έως 99,0 % στην περίπτωση της Πορτογαλίας, η οποία διαβίβασε μόλις 8 απαγορεύσεις κυκλοφορίας για την τρέχουσα περίοδο αναφοράς έναντι 776 κατά την περίοδο αναφοράς 2015-2016.

5.4. Προέλευση των οχημάτων στα οποία απαγορεύτηκε η κυκλοφορία

Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται συνοπτικά τα δεδομένα που υπέβαλαν τα κράτη μέλη και από τα οποία προκύπτει ότι το ποσοστό των απαγορεύσεων κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων κυμαίνεται από λιγότερο από 0,9 % στην Πορτογαλία, 1,1 % στη Βουλγαρία, 1,3 % στη Γερμανία και 2,3 % στη Σλοβενία έως άνω του 50,0 % στην Αυστρία, την Εσθονία, την Ιταλία και τη Μάλτα. Το ποσοστό των απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων της ΕΕ (εξαιρουμένου του κράτους μέλους που υπέβαλε την έκθεση) κυμαίνεται από 1,4 % στο Λουξεμβούργο, 1,8 % στη Βουλγαρία και 2,1 % στην Πολωνία έως άνω του 50,0 % στην Αυστρία και την Εσθονία. Επισημαίνεται ότι η Εσθονία σημείωσε ποσοστό άνω του 90,0 % όσον αφορά την απαγόρευση κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων, και τούτο λόγω της μεθοδολογίας συλλογής δεδομένων, ενώ το συνολικό ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων σε όλα τα κράτη μέλη ανέρχεται στο 8,1 %, ποσοστό που παρουσιάζει μικρή αύξηση από το 7,9 % που είχε σημειωθεί κατά την περίοδο αναφοράς 2015-2016.

Κατά την εξέταση των διαφορών ως προς τα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων έναντι οχημάτων ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος, διαπιστώνεται ότι έξι κράτη μέλη, συγκεκριμένα η Αυστρία, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, το Λουξεμβούργο και το Ηνωμένο Βασίλειο, υπέβαλαν δεδομένα τα οποία υποδηλώνουν ενδεχομένως ότι τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος πληρούν υψηλότερα πρότυπα τεχνικού ελέγχου εφόσον αναφέρθηκαν μεγαλύτεροι αριθμοί απαγορεύσεων κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων. Τα κράτη μέλη που παρουσίασαν διαφορά άνω του 10 % ως προς το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων ήταν η Δανία (13,7 %), η Εσθονία (23,9 %), η Ιταλία (39,2 %), η Μάλτα (36,2 %) και η Ισπανία (13,0 %). Απεναντίας, το Ηνωμένο Βασίλειο είναι το μόνο κράτος μέλος το οποίο παρουσίασε διαφορά της τάξης του 10,0 % περίπου ως προς το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος (9,2 %).

Το μέσο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας για οχήματα της ΕΕ (εξαιρουμένων των εγχώριων οχημάτων) και στα 28 κράτη μέλη ανέρχεται στο 7,6 %, ποσοστό που συνιστά μείωση σε σχέση με το ποσοστό του 9,0 % που είχε καταγραφεί για την περίοδο αναφοράς 2015-2016.

Η Κύπρος δεν πραγματοποίησε ελέγχους σε άλλα οχήματα της ΕΕ, κατά πάσα πιθανότητα λόγω της γεωγραφικής της θέσης εντός της Ένωσης. Ομοίως, ούτε η Πορτογαλία διαβίβασε δεδομένα για οχήματα τρίτων χωρών και, ως εκ τούτου, το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας της τάξης του 7,6 % θα μπορούσε να είναι διαφοροποιημένο διότι δεν περιλαμβάνει δεδομένα από ένα κράτος μέλος.

Πίνακας 4: Κατανομή των απαγορεύσεων κυκλοφορίας — Εγχώρια οχήματα έναντι οχημάτων της ΕΕ

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων			Απαγορεύσεις κυκλοφορίας οχημάτων της ΕΕ (εκτός του κράτους μέλους που υπέβαλε την έκθεση)		
	Αριθμός ελεγχθέντων εγχώριων οχημάτων	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων (%)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων της ΕΕ	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων της ΕΕ	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων της ΕΕ
Αυστρία	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Βέλγιο	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Βουλγαρία	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Κροατία	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Κύπρος	5 984	1 012	16,9 %	0	0	μ.δ.
Τσεχική Δημοκρατία	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Δανία	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Εσθονία	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Φινλανδία	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Γαλλία	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Γερμανία	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Ελλάδα	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Ουγγαρία	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Ιρλανδία	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Ιταλία	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Λετονία	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Λιθουανία	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Λουξεμβούργο	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Μάλτα	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Κάτω Χώρες	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Πολωνία	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Πορτογαλία	935	8	0,9 %	27	0	μ.δ.
Ρουμανία	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Σλοβακία	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Σλοβενία	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Ισπανία	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Σουηδία	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %

Ηνωμένο Βασίλειο	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Σύνολα	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Ελβετία	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Σύνολα	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Όπως προαναφέρθηκε, είκοσι κράτη μέλη υπέβαλαν επίσης δεδομένα σχετικά με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα σε χώρες εκτός της ΕΕ. Περισσότερες λεπτομέρειες περιλαμβάνονται στον πίνακα 5 κατωτέρω. Διενεργήθηκαν έλεγχοι σε 327 273 οχήματα τρίτων χωρών οι οποίοι οδήγησαν στην έκδοση 16 813 απαγορεύσεων κυκλοφορίας, ήτοι **ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας 5,1 %**, έναντι ποσοστού 8,1 % για εγχώρια οχήματα και 7,6 % για οχήματα της ΕΕ (εξαιρουμένων των εγχώριων οχημάτων). Τα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων τρίτων χωρών έναντι οχημάτων της ΕΕ αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 10,0 % στην Αυστρία (10,7 %), την Εσθονία (23,1 %) και τη Φινλανδία (15,1 %), ενώ στην Ιταλία παρατηρήθηκε μείωση της τάξης του 12,1 %.

Τα δεδομένα που υπέβαλαν τα κράτη μέλη όσον αφορά τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα σε τρίτες χώρες εξακολουθούν να μην είναι επαρκή ώστε να μπορούν συναχθούν σημαντικά συμπεράσματα ως προς την τεχνική τους κατάσταση. Ωστόσο, 9 περισσότερα κράτη μέλη υπέβαλαν δεδομένα για οχήματα εκτός της ΕΕ σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς 2015-2016.

Πίνακας 5: Κατανομή απαγορεύσεων κυκλοφορίας — Οχήματα τρίτων χωρών

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας (Οχήματα ταξινομημένα εκτός ΕΕ)		
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων τρίτων χωρών	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων τρίτων χωρών	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων τρίτων χωρών (%)
Αυστρία	1 688	1 256	74,4 %
Βέλγιο	339	29	8,6 %
Βουλγαρία	41 497	346	0,8 %
Κροατία	0	0	μ.δ.
Κύπρος	0	0	μ.δ.
Τσεχική Δημοκρατία	2 863	132	4,6 %
Δανία	49	11	22,4 %
Εσθονία	271	248	91,5 %
Φινλανδία	2 550	1 269	49,8 %
Γαλλία	0	0	μ.δ.
Γερμανία	36 573	1 202	3,3 %
Ελλάδα	0	0	μ.δ.

Ουγγαρία	2 642	45	1,7 %
Ιρλανδία	9	1	11,1 %
Ιταλία	12	1	8,3 %
Λετονία	405	62	15,3 %
Λιθουανία	6 020	93	1,5 %
Λουξεμβούργο	78	0	0 %
Μάλτα	0	0	μ.δ.
Κάτω Χώρες	180	37	20,6 %
Πολωνία	225 207	10 051	4,5 %
Πορτογαλία	0	0	μ.δ.
Ρουμανία	336	47	14,0 %
Σλοβακία	0	0	μ.δ.
Σλοβενία	103	7	6,8 %
Ισπανία	0	0	μ.δ.
Σουηδία	326	15	4,6 %
Ηνωμένο Βασίλειο	6 125	1 961	31,6 %
Σύνολα	327 273	16 813	5,1 %
Ελβετία	3 935	530	13,5 %
Σύνολα	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων ανά κατηγορία οχημάτων και ανά κράτος μέλος ταξινόμησης

Στο παράρτημα 1 παρουσιάζεται επισκόπηση των ποσοστών απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων ανά κράτος μέλος ταξινόμησης. Το μέσο ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας σε όλα τα κράτη μέλη ήταν 7,9 %, με συχνότερη την απαγόρευση κυκλοφορίας του τύπου οχημάτων κατηγορίας N2 (οχήματα άνω των 3,5 τόνων), με ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας 11,4 %.

Το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων στη μη προσδιοριζόμενη κατηγορία οχημάτων «Άλλη» ανήλθε στο 9,4 %. Ωστόσο, η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει πιθανότατα πολλούς τύπους οχημάτων, δηλαδή γεωργικά οχήματα (κατηγορία T), ελαφρά ρυμουλκούμενα (κατηγορίες O1 και O2) και ελαφρά φορτηγά (κατηγορία N1), και ο έλεγχός τους βασίζεται σε εθνικά νομοθετικά μέτρα.

Ωστόσο, από τις 20 Μαΐου 2018 η οδηγία 2014/47/ΕΕ κατέστησε υποχρεωτικό τον έλεγχο των ελκυστήρων υψηλής ταχύτητας (με δυνατότητα μέγιστης ταχύτητας άνω των 40 km/h) όταν χρησιμοποιούνται κυρίως στο δημόσιο οδικό δίκτυο για εμπορικές μεταφορές.

Από την ανάλυση των δεδομένων προκύπτει ότι η απαγόρευση κυκλοφορίας αφορούσε συχνότερα οχήματα από την Αυστρία και τη Μάλτα, με ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας 37,5 % και 31,9 % αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά, η μικρότερη συχνότητα καταγράφηκε στην απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων ταξινομημένων στη Γερμανία και στο Λουξεμβούργο, με ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας 1,7 % και 2,6 % αντίστοιχα.

Οι διαφορές ως προς τα εν λόγω ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας θα μπορούσαν να αιτιολογηθούν από την εφαρμογή διαφορετικών μεθόδων επιλογής και ελέγχου, καθώς και από τη διαφορετική κατηγοριοποίηση των ελαττωμάτων μεταξύ των κρατών μελών.

Η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Σουηδία πραγματοποίησαν ελέγχους στο έδαφός τους στο 94,1 %, 93,4 %, 93 % και 85,8 % αντίστοιχα του συνολικού αριθμού των οχημάτων με εγγώριο αριθμό κυκλοφορίας. Ποσοστό άνω του 50 % παρατηρήθηκε για την Αυστρία, τη Βουλγαρία, τη Φινλανδία, την Κροατία, την Ιρλανδία, τη Μάλτα, την Πολωνία, την Ισπανία και την Κύπρο. Όπως ήταν αναμενόμενο, το στοιχείο αυτό είναι ενδεικτικό του γεγονότος ότι στην πλειονότητα των περιπτώσεων τα οχήματα ελέγχονται σε εγγώρια δρομολόγια.

Διαπιστώνονται, ωστόσο, μερικές εξαιρέσεις. Για παράδειγμα, ο αριθμός των οχημάτων που έλεγξαν οι εθνικές αρχές στην Εσθονία, στην Ιταλία, στο Λουξεμβούργο, στην Πορτογαλία, στη Ρουμανία και στην Ελλάδα αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 10 % του συνολικού αριθμού των ελεγχθέντων οχημάτων που ήταν ταξινομημένα στα αντίστοιχα κράτη μέλη.

Επιπλέον, στο παράρτημα 2 παρουσιάζονται τα λεπτομερή στοιχεία των απαγορεύσεων κυκλοφορίας ανά κατηγορία οχημάτων ανά κράτος μέλος ελέγχου. Τα υψηλότερα ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας παρατηρήθηκαν στην Εσθονία (90,6 %), στην Αυστρία (63,3 %), στην Ιταλία (52,6 %) και στη Μάλτα (50,3 %), ενώ τα χαμηλότερα ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας παρατηρήθηκαν στην Πορτογαλία (0,8 %), στη Βουλγαρία (1,1 %), στο Λουξεμβούργο (1,6 %) και στη Γερμανία (2,2 %). Το μέσο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ ανέρχεται στο 7,6 %, ποσοστό που παραμένει σχεδόν αμετάβλητο σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς 2015-2016. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα κράτη μέλη ελέγχου με τα υψηλότερα ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας είναι επίσης τα κράτη μέλη με τα υψηλότερα ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας και όσον αφορά τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους (πίνακας 4).

5.6. Είδη ελαττωμάτων που αναφέρθηκαν από τα κράτη μέλη

Στο παράρτημα 3 παρουσιάζονται τα ποσοστά ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν σε οχήματα όσον αφορά τα εννέα σημεία προς έλεγχο στο πλαίσιο των ελέγχων που πραγματοποίησαν τα κράτη μέλη κατά την περίοδο αναφοράς 2017-2018.

Κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναφοράς, τα πλέον συχνά ελαττώματα που διαπιστώθηκαν κατά τους ελέγχους αφορούσαν την τεχνική κατάσταση:

- των διατάξεων φωτισμού και ηλεκτρικού συστήματος (26,4 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν),
- των αξόνων, των τροχών, των ελαστικών-επισώτρων, της ανάρτησης (16,5 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν),
- του συστήματος πέδησης (15,1 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν) και
- του πλαισίου και των εξαρτημάτων πλαισίου (12,3 %).

Στα εννέα σημεία προς έλεγχο, τα κράτη μέλη ανέφεραν σημαντικές διαφορές ως προς τη συχνότητα διαπίστωσης ελαττωμάτων. Για παράδειγμα, στην Ισπανία τα ελαττώματα στο προς έλεγχο σημείο «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας» αντιστοιχούσαν στο 64,9 % του συνολικού αριθμού

των ελαττωμάτων που αναφέρθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς, ενώ στο Ηνωμένο Βασίλειο τα ελαττώματα στο ίδιο σημείο προς έλεγχο αντιστοιχούσαν μόλις στο 0,8 % του συνολικού αριθμού ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν. Επισημαίνεται και πάλι ότι ο πιθανότερος λόγος είναι οι διαφορετικές μέθοδοι ελέγχου που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη, σε συνδυασμό ενδεχομένως με μια εθνική πολιτική για την απόδοση μεγαλύτερης έμφασης σε συγκεκριμένο σημείο προς έλεγχο κατά τη διάρκεια του ελέγχου. Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί το γεγονός ότι από τις 20 Μαΐου 2018 η οδηγία 2014/47/ΕΕ εξασφαλίζει υψηλότερο βαθμό εναρμόνισης όσον αφορά τις μεθόδους ελέγχου, την αξιολόγηση των ελαττωμάτων και τη χρήση εξοπλισμού ελέγχου.

Από τη σύγκριση των στοιχείων με τα αντίστοιχα στοιχεία της προηγούμενης περιόδου προκύπτει ότι οι σημαντικότερες μειώσεις αφορούν το σημείο ελέγχου «άξονες, τροχοί, ελαστικά-επίσωτρα, ανάρτηση», από 21,8 % κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς σε 16,5 % κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, καθώς και το σημείο ελέγχου «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας», με μείωση από 15,5 % κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς σε 11,5 % κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, τα ελαττώματα που αφορούν το σημείο ελέγχου «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα» εξακολουθούν να είναι τα συνηθέστερα, καταγράφοντας αύξηση στο 26,4 % (ποσοστό αυξημένο κατά 3,4 % από το 23 % που είχε σημειωθεί την προηγούμενη περίοδο αναφοράς). Όσον αφορά τα λοιπά σημεία προς έλεγχο, η έκταση των αλλαγών σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς δεν είναι τόσο μεγάλη ώστε να συνιστά σοβαρό λόγο ανησυχίας ή να αποτελεί ένδειξη σημαντικών αλλαγών στην πολιτική που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη.

Σε τέσσερα από τα εννέα σημεία προς έλεγχο, και συγκεκριμένα στα σημεία «ταυτοποίηση», «ορατότητα», «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα» και «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας», τα ποσοστά μειώνονται σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Τα ποσοστά για το «σύστημα διεύθυνσης» παραμένουν αμετάβλητα, στο 2,3 %. Μάλιστα, για τα σημεία προς έλεγχο που παρουσίασαν ελαφρά αύξηση σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, και συγκεκριμένα τα σημεία «σύστημα πέδησης», «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα», «πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου και «οχήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και της διαρροής καυσίμου και/ή ελαίου», η αύξηση που καταγράφηκε ήταν σε όλες τις περιπτώσεις κάτω του 5 %.

Επίσης, το προς έλεγχο σημείο «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα» αποτελεί το κυρίαρχο ελάττωμα, δεδομένου ότι παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό σε δώδεκα κράτη μέλη, ενώ το ποσοστό των ελαττωμάτων στα προς έλεγχο σημεία «ταυτοποίηση», «σύστημα διεύθυνσης» και «οχήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και της διαρροής καυσίμου και/ή ελαίου» τείνει να είναι μικρότερο του 10 % στην πλειονότητα των κρατών μελών, με εξαίρεση τη Γαλλία, όπου το ποσοστό της τελευταίας αυτής κατηγορίας αγγίζει το 25 %, στοιχείο που κατά πάσα πιθανότητα αποτελεί ένδειξη της υιοθέτησης αυστηρότερης προσέγγισης ως προς τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων. Όσον αφορά τα ελαττώματα που σχετίζονται με «οχήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και διαρροών», τα οποία, πέραν του κινδύνου που συνιστούν για την οδική ασφάλεια, μπορούν επίσης να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, έπειτα από μείωση κατά 0,8 % που είχε σημειωθεί κατά την προηγούμενη περίοδο (από 4,1 % σε 3,3 %), παρατηρήθηκε αύξηση κατά 3,0 %, ήτοι από 3,3 % σε 6,3 %.

Τέλος, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 2, είκοσι κράτη μέλη διενήργησαν ελέγχους σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο συνολικός αριθμός των εν λόγω ελέγχων ισούται μόλις με το 8% περίπου του συνολικού αριθμού των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, δεν είναι δυνατόν να συναχθούν αξιόπιστα συμπεράσματα ως προς την τεχνική τους κατάσταση.

Παρά ταύτα, για λόγους πληρότητας, το παράρτημα 4 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνει περισσότερες λεπτομέρειες υπό την έννοια ότι παρέχει επισκόπηση του αριθμού των οχημάτων που ελέγχθηκαν από τα κράτη μέλη ανά χώρα ταξινόμησης, καθώς και του ποσοστού απαγορεύσεων κυκλοφορίας.

6. ΕΙΔΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ

Η οδηγία 2000/30/ΕΚ δεν προβλέπει σύστημα κυρώσεων για τις παραβάσεις που διαπιστώνονται. Αντιθέτως, οι κυρώσεις πρέπει να καθορίζονται από τα κράτη μέλη, χωρίς διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας του οδηγού ή της χώρας στην οποία ταξινομήθηκε ή τέθηκε σε κυκλοφορία το όχημα.

Όπως προαναφέρθηκε, εάν καταστεί προφανές ότι όχημα επαγγελματικής χρήσης ενέχει σοβαρό κίνδυνο για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, η αρχή ή ο ελεγκτής που πραγματοποιεί τον έλεγχο μπορεί, σύμφωνα με την οδηγία 2000/30/ΕΚ, να απαγορεύσει τη χρήση του οχήματος μέχρι να επισκευαστούν τυχόν επικίνδυνα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν.

Επίσης, επικίνδυνα ελαττώματα που διαπιστώνονται σε όχημα επαγγελματικής χρήσης το οποίο ανήκει σε μη μόνιμο κάτοικο, και ιδίως τα ελαττώματα λόγω των οποίων απαγορεύτηκε η χρήση του οχήματος, πρέπει να κοινοποιούνται στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης του.

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που διαπιστώνουν το επικίνδυνο ελάττωμα μπορούν να ζητήσουν από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος να λάβουν κατάλληλα μέτρα, όπως να υποβάλουν το όχημα σε περαιτέρω τεχνικό έλεγχο. Ωστόσο, εναπόκειται στο κράτος μέλος ταξινόμησης να λάβει τυχόν μέτρα που κρίνονται σκόπιμα, αλλά στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται η υποβολή έκθεσης.

Στην πράξη, ο οικονομικός αντίκτυπος για την επιχείρηση, ο οποίος συνδέεται με την επιβολή απαγόρευσης σε όχημα με επικίνδυνο ελάττωμα, δεν αφορά μόνο το πρόστιμο που ενδέχεται να επιβάλουν οι αρχές του κράτους μέλους που διενεργούν τον έλεγχο. Μπορεί να συνεπάγεται περαιτέρω κόστος, όπως το κόστος ρυμούλκησης του οχήματος στην εγκατάσταση ελέγχου για τη διενέργεια «διεξοδικότερου» ελέγχου, σε συνδυασμό με το κόστος του ίδιου του ελέγχου και το κόστος τυχόν επισκευών που απαιτούνται για την επιδιόρθωση των ελαττωμάτων. Επιπλέον, υπάρχει επίσης το έμμεσο κόστος για την επιχείρηση που συνδέεται με το ενδεχόμενο μη τήρησης του χρονοδιαγράμματος.

Τέλος, σύμφωνα με την οδηγία 2014/47/ΕΕ, από τις 20 Μαΐου 2019 οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των ελαττωμάτων θα πρέπει να προστίθενται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που θεσπίστηκε βάσει της οδηγίας 2006/22/ΕΚ⁸. Οχήματα

⁸ Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

επιχειρήσεων με προφίλ υψηλού κινδύνου μπορεί να επιλέγονται για τη διενέργεια οδικών ελέγχων με μεγαλύτερη συχνότητα.

7. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως επισημαίνεται στο κεφάλαιο 3 της παρούσας έκθεσης, λόγω των διαφορών που διαπιστώθηκαν ως προς τη μέθοδο ελέγχου, τη συλλογή των δεδομένων και την υποβολή εκθέσεων, δεν θα πρέπει να συναχθούν γενικά συμπεράσματα βάσει της παρούσας έκθεσης και τα αποτελέσματα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη με επιφύλαξη. Σε αυτή τη βάση, παρατίθενται στη συνέχεια οι κύριες διαπιστώσεις που προκύπτουν από τα δεδομένα που συλλέχθηκαν για την περίοδο αναφοράς 2017-2018.

7.1 Έλεγχοι

Σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016, κατά την περίοδο αναφοράς 2017-2018 ελέγχθηκαν **1 048 863 λιγότερα οχήματα**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **μείωση της τάξης του 20,9 %**. Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη, πρόκειται για το συνδυαστικό αποτέλεσμα των μειωμένων πόρων, της αναδιοργάνωσης, των αλλαγών της εθνικής νομοθεσίας και της εφαρμογής των κανόνων.

Σε κάθε περίπτωση, δεκαέξι κράτη μέλη διενήργησαν λιγότερους ελέγχους, με ποσοστιαίες μειώσεις που κυμάνθηκαν από 1,2 % στην περίπτωση της Ιταλίας έως 93,3 % στην περίπτωση της Ελλάδας. Από την άλλη πλευρά, δώδεκα κράτη μέλη κατέγραψαν αύξηση του αριθμού των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν, με ποσοστιαίες αυξήσεις που κυμάνθηκαν από 1,8 % στην περίπτωση της Λετονίας έως 429,4 % στην περίπτωση του Λουξεμβούργου.

Από τους ελέγχους που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το 57,7 % αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα στο κράτος μέλος διεξαγωγής του ελέγχου, το 34,1 % αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και το 8,2 % αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ.

Το ποσοστό εγχώριων οχημάτων ως προς τον συνολικό αριθμό ελεγχθέντων οχημάτων ποικίλλει επίσης σημαντικά. Στην Αυστρία, στο Βέλγιο, στη Γαλλία, στο Λουξεμβούργο και οριακά στην Πολωνία, όπου το ποσοστό των ελέγχων για τα εγχώρια οχήματα είναι κατώτερο του 50 %, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για να εξασφαλιστεί πιο ισορροπημένο ποσοστό ελέγχων, το οποίο να συνάδει περισσότερο με τα αντίστοιχα ποσοστά σε άλλα κράτη μέλη με σημαντική διαμετακομιστική κίνηση.

7.2 Απαγορεύσεις κυκλοφορίας

Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, απαγορεύτηκε η κυκλοφορία **99 617 λιγότερων οχημάτων**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **μείωση της τάξης του 24,7 %**.

Δεκατέσσερα κράτη μέλη κατέγραψαν αύξηση του αριθμού των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που εκδόθηκαν, με ποσοστό αύξησης που κυμάνθηκε από 4,1 % στην

περίπτωση της Αυστρίας έως 3 203 % στην περίπτωση της Φινλανδίας. Από την άλλη πλευρά, δεκατέσσερα κράτη μέλη κατέγραψαν μείωση του αριθμού των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που εκδόθηκαν, με ποσοστό μείωσης που κυμάνθηκε από 1,7 % στην περίπτωση της Γερμανίας έως 99,0 % στην περίπτωση της Πορτογαλίας. Με εξαίρεση την Κύπρο, τη Γαλλία και τη Σλοβακία, ο αριθμός των απαγορεύσεων κυκλοφορίας εν γένει αυξήθηκε ή μειώθηκε παράλληλα με τον αριθμό των ελέγχων, στοιχείο που ενδεχομένως αποτελεί ένδειξη αλλαγής στην πολιτική που εφαρμόζεται στα εν λόγω κράτη μέλη.

Όσον αφορά την προέλευση των οχημάτων στα οποία απαγορεύτηκε η κυκλοφορία, το συνολικό ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας ανήλθε στο 8,1 % για εγχώρια οχήματα, στο 7,6 % για οχήματα της ΕΕ (εξαιρουμένων των εγχώριων οχημάτων) και στο 5,1 % για οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι κατά γενικό κανόνα εφαρμόζονται πρότυπα για τα οχήματα της ΕΕ σε καθολικό επίπεδο, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης του οχήματος. Είναι πιθανό το χαμηλότερο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων τρίτων χωρών να οφείλεται στο γεγονός ότι οι επιχειρήσεις επιλέγουν να αποστέλλουν τα νεότερα και καλύτερα συντηρημένα οχήματά τους σε δρομολόγια που περιλαμβάνουν μετακινήσεις εντός της ΕΕ. Το χαμηλότερο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας υποδηλώνει ότι δεν είναι διαδεδομένη η χρήση πιο στοχευμένης προσέγγισης· ωστόσο, η κατάσταση αυτή αναμένεται να αλλάξει με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/47/ΕΕ, βάσει της οποίας τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προσαρμόσουν τα οικεία συστήματα ελέγχων.

Τέλος, το μέσο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας για τα ταξινομημένα οχήματα στην ΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη ανήλθε στο 7,9%. Τα οχήματα κατηγορίας N2 («Βαρέα φορτηγά οχήματα») ήταν ο τύπος οχημάτων με την υψηλότερη συχνότητα απαγορεύσεων κυκλοφορίας, ήτοι ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας 11,4 %. Η συχνότητα απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων ήταν μεγαλύτερη για τα ταξινομημένα οχήματα στη Σουηδία και τη Μάλτα, με ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας 37,5 % και 31,9 % αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά, η μικρότερη συχνότητα καταγράφηκε στην απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων ταξινομημένων στη Γερμανία και στο Λουξεμβούργο, με ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας 1,7 % και 2,6 % αντίστοιχα. Δεδομένου ότι οι λόγοι στους οποίους οφείλονται οι διαφορές ως προς τα εν λόγω ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας δεν είναι γνωστοί στην Επιτροπή, εικάζεται ευλόγως ότι πρέπει να απορρέουν από την εφαρμογή διαφορετικών μεθόδων ελέγχου και από τη διαφορετική κατηγοριοποίηση των ελαττωμάτων μεταξύ των κρατών μελών.

7.3 Ελαττώματα

Τα δύο συχνότερα είδη ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν στο πλαίσιο των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς αφορούσαν τα προς έλεγχο σημεία «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα» και «άξονες, τροχοί, ελαστικά-επίσωτρα, ανάρτηση». Τα ελαττώματα αυτά ανήλθαν σε ποσοστά 26,4 % και 16,5 % αντίστοιχα του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν. Τα ελαττώματα που αφορούσαν το προς έλεγχο σημείο «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας» αντιστοιχούσαν στο 11,5 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων

που καταγράφηκαν σε όλα τα κράτη μέλη, ποσοστό μειωμένο σε σύγκριση με το 15,5 % που είχε καταγραφεί για την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι έλεγχοι που διενεργήθηκαν για το σημείο προς έλεγχο «οχήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και της διαρροής καυσίμου και/ή ελαίου» σχεδόν διπλασιάστηκαν από 3,3 % κατά την περίοδο αναφοράς 2015-2016 σε 6,3 % κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, στοιχείο που αποτελεί θετική ένδειξη όσον αφορά τους περιβαλλοντικούς ελέγχους των οχημάτων.

Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών ως προς τα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας ανά σημείο προς έλεγχο. Για παράδειγμα, στην Ισπανία τα ελαττώματα στο προς έλεγχο σημείο «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας» αντιστοιχούσαν στο 64,9 % του συνολικού αριθμού ελαττωμάτων που καταγράφηκαν κατά την περίοδο αναφοράς, ενώ στο Ηνωμένο Βασίλειο τα ελαττώματα στο ίδιο σημείο προς έλεγχο αντιστοιχούσαν μόλις στο 0,8 % του συνολικού αριθμού ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν. Επισημαίνεται και πάλι ότι ο πιθανότερος λόγος είναι οι διαφορετικές μέθοδοι ελέγχου που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη. Ωστόσο, αναμένεται ότι οι διαφορές αυτές θα αμβλυνθούν από τις 20 Μαΐου 2018, άπαξ και αρχίσει να παράγει αποτελέσματα η οδηγία 2014/47/ΕΕ, καθώς θα εξασφαλίσει υψηλότερο βαθμό εναρμόνισης όσον αφορά τις μεθόδους ελέγχου, την αξιολόγηση των ελαττωμάτων (αστοχιών) και τη χρήση εξοπλισμού ελέγχου.