



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

Περιεχόμενα

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
2.	ΟΔΗΓΙΑ 2000/30/ΕΚ	4
3.	ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ.....	6
4.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	7
5.	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ	8
5.1.	Αριθμός ελέγχων	8
5.2.	Προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων	9
5.3.	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας	11
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	17
7.	ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	18
7.1	Έλεγχοι.....	18
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).

Με βάση την οδηγία 2000/30/ΕΚ, τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων και των ημιρυμουλκούμενων τους, που κυκλοφορούν στα εδάφη των κρατών μελών υπόκεινται σε οδικό τεχνικό έλεγχο της τεχνικής τους κατάστασης με σκοπό 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 καθορίζονται εννέα διαφορετικά σημεία (βλέπε τμήμα 4 κατωτέρω) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του οδικού τεχνικού ελέγχου. Εάν κατά τη διάρκεια ενός

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).

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. 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 οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για τον τεχνικό έλεγχο. 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 αρχικών 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 εθνικότητας 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 Με την οδηγία 2014/47/ΕΕ θεσπίστηκε υποχρεωτικό σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας, το οποίο εφαρμόζεται 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

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 εφαρμοζόταν έως τις 19 Μαΐου 2018— έθετε 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.

σοβαρότητα των ελαττωμάτων συνεπάγονται την αξιολόγηση των επιχειρήσεων ως υψηλότερου κινδύνου στο πλαίσιο της διαβάθμισης επικινδυνότητας. Στην περίπτωση αυτή, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες αυτές για τη διεξαγωγή συχνότερων ελέγχων των επιχειρήσεων υψηλής επικινδυνότητας.

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).

3. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η παρούσα έκθεση είναι η έκτη κατά σειρά έκθεση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της οδηγίας 2000/30/EK στα κράτη μέλη και καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2015-2016. Η προθεσμία υποβολής των δεδομένων των κρατών μελών στην Επιτροπή για τη συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς ήταν η 31η Μαρτίου 2017.

Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση της υποχρέωσης υποβολής εκθέσεων, και σύμφωνα με την προηγούμενη πρακτική, η Επιτροπή απέστειλε ενημερωτική επιστολή στα κράτη μέλη στις αρχές Ιανουαρίου του 2017. Η εν λόγω επιστολή συνοδευόταν από υπόδειγμα (που καταρτίστηκε από κοινού από την Επιτροπή και εμπειρογνώμονες των κρατών μελών), το οποίο παροτρύνονταν να χρησιμοποιήσουν τα κράτη μέλη για την υποβολή των εκθέσεων τους.

Κατόπιν τούτου, στις αρχές Μαρτίου του 2017 απεστάλη στα κράτη μέλη επιστολή υπόμνησης της επικείμενης λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των εκθέσεων τους. Κάθε κράτος μέλος χρησιμοποίησε το υπόδειγμα για να υποβάλει ηλεκτρονικά τα δεδομένα του. Η χρήση του υποδείγματος επικροτήθηκε διότι απλούστευσε τις εργασίες αντιπαραβολής των δεδομένων.

Ωστόσο, δεν τήρησαν όλα τα κράτη μέλη την προθεσμία υποβολής των δεδομένων τους. Ορισμένα κράτη μέλη (Βέλγιο, Τσεχική Δημοκρατία, Φινλανδία και Γαλλία) ήταν οριακά εκπρόθεσμα, ενώ κάποια άλλα (Μάλτα και Κάτω Χώρες) δεν υπέβαλαν τα δεδομένα τους πριν από τον Ιανουάριο και τον Μάρτιο του 2018 αντίστοιχα.

Έντεκα κράτη μέλη, συγκεκριμένα η Αυστρία, η Βουλγαρία, η Κροατία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Γερμανία, η Δανία, η Εσθονία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Πολωνία και η Ρουμανία υπέβαλαν επίσης δεδομένα για τα εκτός ΕΕ ταξινομηθέντα οχήματα κατηγοριοποιημένα ανά χώρα ταξινόμησης, ενώ άλλα δύο κράτη μέλη, ήτοι το Βέλγιο και η Ιταλία, υπέβαλαν συνολικά στοιχεία για τον αριθμό των ελεγχθέντων οχημάτων τρίτων χωρών.

Η Κύπρος υπέβαλε δεδομένα μόνο για εγχώρια οχήματα. Το ίδιο έκανε αρχικά και η Ιρλανδία, αλλά στη συνέχεια υπέβαλε αναθεωρημένο σύνολο δεδομένων, το οποίο περιλάμβανε λεπτομερή στοιχεία για τα ελεγχθέντα οχήματα που είχαν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη.

Τέλος, δεκατρία κράτη μέλη, συγκεκριμένα η Αυστρία, η Βουλγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Ελλάδα, η Γαλλία, η Ιρλανδία, η Μάλτα, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλαν επίσης 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 Ι της οδηγίας 2000/30/EK· 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 αναδιοργάνωση ή η αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, με συνέπεια την ύπαρξη περιόδων κατά τις οποίες δεν διενεργήθηκαν έλεγχοι,

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 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 και/ή 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 την υποβολή του οχήματος σε διεξοδικότερη εξέταση στην πλησιέστερη καθορισμένη οδική εγκατάσταση τεχνικού ελέγχου.

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 2013-2014, κατά την περίοδο 2015-2016 ελέγχθηκαν 534 473 λιγότερα οχήματα, αριθμός που αντιστοιχεί σε μείωση της τάξης του 9,6 %. Στον πίνακα 1 κατωτέρω παρουσιάζεται κατανομή των ελέγχων ανά κράτος μέλος.

Κατά την περίοδο 2011-2012 ελέγχθηκαν 8 145 984 οχήματα, ενώ κατά την περίοδο 2013-2014 πραγματοποιήθηκαν 2 561 820 λιγότεροι έλεγχοι, ήτοι 5 584 164 έλεγχοι. Κατά την περίοδο 2015-2016 παρατηρείται περαιτέρω μείωση κατά 10 % περίπου, με τον αριθμό των ελέγχων να ανέρχεται σε 5 029 763.

Πίνακας 1: Αριθμός ελέγχων — Σύγκριση μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (KM)	Οχήματα που ελέγχθηκαν την περίοδο 2013-2014	Οχήματα που ελέγχθηκαν την περίοδο 2015-2016	Διαφορά μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016	Ποσοστό (%) διαφοράς μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016
Αυστρία	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Βέλγιο	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Βουλγαρία	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Κροατία	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Κύπρος	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Τσεχική Δημοκρατία	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Δανία	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Εσθονία	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Φινλανδία	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Γαλλία	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Γερμανία	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Ελλάδα	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Ουγγαρία	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Ιρλανδία	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Ιταλία	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Λετονία	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Λιθουανία	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Λουξεμβούργο	726	398	-328	-45,2 %
Μάλτα	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Κάτω Χώρες	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Πολωνία	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Πορτογαλία	631	1 522	891	141,2 %
Ρουμανία	8 135	13 144	5 009	61,6 %

Σλοβακία	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Σλοβενία	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Ισπανία	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Σουηδία	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Ηνωμένο Βασίλειο	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Σύνολα	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Δεκαοκτώ κράτη μέλη πραγματοποίησαν λιγότερους ελέγχους κατά την περίοδο 2015-2016 σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014. Τα ποσοστά μείωσης κυμαίνονταν από 1 % στην περίπτωση της Κροατίας έως **68 % στην περίπτωση της Ελλάδας**. Άλλα κράτη μέλη που κατέγραψαν σημαντικές μειώσεις ήταν η Ιταλία (64 %), το Βέλγιο (46 %), το Λουξεμβούργο (45 %) και η Τσεχική Δημοκρατία (35 %). Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις που παρείχαν τα κράτη μέλη, οι λόγοι για τις μειώσεις αυτές ήταν δημοσιονομικοί περιορισμοί και ελλείψεις ανθρώπινων πόρων ή η αναδιοργάνωση αρμοδιοτήτων. Επιπλέον, οι εκτελεστικές δραστηριότητες επηρεάστηκαν επίσης από αλλαγές στην εθνική νομοθεσία και στις εσωτερικές διοικητικές διαδικασίες.

Από την άλλη πλευρά, δέκα κράτη μέλη κατέγραψαν αυξήσεις στον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου 2015-2016. Τα ποσοστά αύξησης κυμαίνονταν από 1,2 % στην περίπτωση της Γερμανίας έως 122 % στην περίπτωση της Ιρλανδίας, 141 % στην περίπτωση της Πορτογαλίας και 429 % στην περίπτωση της Κύπρου. Ωστόσο, όσον αφορά την Κύπρο, αναγνωρίζεται το γεγονός ότι το συγκεκριμένο κράτος μέλος χρησιμοποιούσε χαμηλή βάση αναφοράς για τα στοιχεία του για την περίοδο αναφοράς 2013-2014. Ως εκ τούτου, η αύξηση των ποσοστών είναι σχετική. Στην περίπτωση της Ιρλανδίας, η αύξηση οφείλεται στο γεγονός ότι οι ιρλανδικές αρχές αύξησαν τον αριθμό των ελεγκτών που διενεργούν οδικούς τεχνικούς ελέγχους.

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· εξ αυτών, δεκατρία κράτη μέλη πραγματοποίησαν επίσης ελέγχους σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ.

Ορισμένα βασικά σημεία που πρέπει να επισημανθούν από τα δεδομένα που παρουσιάζονται στον πίνακα 2 είναι ότι το 62 % των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά την περίοδο 2015-2016 αφορούσαν εγχώρια οχήματα, ενώ το 33 % των ελέγχων πραγματοποιήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και το 5 % σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ.

Άλλα σημεία που αξίζει να σημειωθούν είναι ότι στο Λουξεμβούργο μόνο το 15,8 % των ελέγχων διενεργήθηκαν σε εγχώρια οχήματα και ότι στην Πολωνία, ενώ το 51 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν από τις πολωνικές αρχές ήταν ταξινομημένα στην Πολωνία, ο αριθμός των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ ήταν

διπλάσιος από τον αντίστοιχο αριθμό ελέγχων σε οχήματα που προέρχονταν από άλλα κράτη μέλη. Τα εν λόγω στατιστικά στοιχεία αιτιολογούνται κατά πάσα πιθανότητα από τη γεωγραφική θέση των συγκεκριμένων κρατών μελών.

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	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Βέλγιο	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Βουλγαρία	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Κροατία	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Κύπρος	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Τσεχική Δημοκρατία	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Δανία	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Εσθονία	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Φινλανδία	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Γαλλία	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Γερμανία	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Ελλάδα	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Ουγγαρία	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Ιρλανδία	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Ιταλία	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Λετονία	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Λιθουανία	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Λουξεμβούργο	63	311	24	398	15,8 %
Μάλτα	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Κάτω Χώρες	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Πολωνία	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Πορτογαλία	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Ρουμανία	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Σλοβακία	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Σλοβενία	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Ισπανία	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Σουηδία	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Ηνωμένο Βασίλειο	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Σύνολα	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Ελβετία	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Σύνολα	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας

Σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014, κατά την περίοδο 2015-2016 απαγορεύτηκε η κυκλοφορία **60 112 περισσότερων οχημάτων**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **αύξηση της τάξης του 17,5 %**. Στον πίνακα 3 κατωτέρω παρουσιάζεται η κατανομή ανά κράτος μέλος. Λαμβανομένου υπόψη ότι κατά την ίδια περίοδο ο αριθμός των ελεγχθέντων οχημάτων μειώθηκε κατά 9,6 % σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014, η μείωση αυτή μπορεί να αποτελεί ένδειξη πιο στοχευμένης προσέγγισης κατά τη διάρκεια των οδικών ελέγχων στην πλειονότητα των κρατών μελών ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, της χρήσης αυστηρότερου καθεστώτος ελέγχων.

Πίνακας 3: Απαγορεύσεις κυκλοφορίας — Σύγκριση μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (ΚΜ)	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας οχημάτων την περίοδο 2013-2014	Απαγορεύσεις κυκλοφορίας οχημάτων την περίοδο 2015-2016	Διαφορά μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016	Ποσοστό (%) διαφοράς μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016
Αυστρία	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Βέλγιο	997	691	-306	-30,7 %
Βουλγαρία	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Κροατία	1 643	2 548	905	55,1 %
Κύπρος	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Τσεχική Δημοκρατία	514	375	-139	-27,0 %
Λανία	532	1 192	660	124,1 %
Εσθονία	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Φινλανδία	5 840	163	-5 677	-97,2 %
Γαλλία	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Γερμανία	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Ελλάδα	252	71	-181	-71,8 %
Ουγγαρία	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Ιρλανδία	779	1 909	1 130	145,1 %
Ιταλία	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Λετονία	45	61	16	35,6 %
Λιθουανία	931	311	-620	-66,6 %
Λουξεμβούργο	31	12	-19	-61,3 %
Μάλτα	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Κάτω Χώρες	111	172	61	55,0 %
Πολωνία	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Πορτογαλία	11	776	765	6 954,5 %
Ρουμανία	357	3 035	2 678	850 %
Σλοβακία	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Σλοβενία	477	109	-368	-77,1 %

Ισπανία	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Σουηδία	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Ηνωμένο Βασίλειο	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Σύνολα	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Δώδεκα κράτη μέλη κατέγραψαν αύξηση του αριθμού των απαγορεύσεων κυκλοφορίας κατά την περίοδο αναφοράς 2015-2016 σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014. Οι αυξήσεις των ποσοστών κυμαίνονταν από 3 % στην περίπτωση της Σουηδίας έως σχεδόν 6 955 % στην περίπτωση της Πορτογαλίας, αν και η Πορτογαλία χρησιμοποιούσε χαμηλή βάση αναφοράς, με μόλις 11 απαγορεύσεις κυκλοφορίας για την περίοδο αναφοράς 2013-2014. Άλλα κράτη μέλη που κατέγραψαν αξιοσημείωτες αυξήσεις ήταν η Ρουμανία (850 %), η Δανία (124 %) και η Μάλτα (90 %). Η σημαντική αύξηση του 3 722 % στη Γαλλία οφείλεται στο γεγονός ότι η Γαλλία δεν υπέβαλε δεδομένα σχετικά με τα ρυμουλκούμενα (κατηγορίες O3 και O4) για την περίοδο 2013-2014 και ότι η έκθεση για την περίοδο 2013-2014 δεν καλύπτει πλήρως το σύνολο των αρχών που συμμετείχαν στις δραστηριότητες οδικού ελέγχου. Κάποιες άλλες αξιοσημείωτες αυξήσεις μπορούν να αιτιολογηθούν από τις αλλαγές της εθνικής νομοθεσίας, καθώς και από τη μεθοδολογία συλλογής δεδομένων και υποβολής εκθέσεων.

Από τη σύγκριση των εν λόγω αυξήσεων με την αντίστοιχη αλλαγή στον αριθμό των ελέγχων για τα οικεία κράτη μέλη προκύπτει ότι, με εξαίρεση τη Γαλλία (η οποία κατέγραψε μείωση της τάξης του 3,6 %), η Ρουμανία, η Μάλτα, η Δανία και η Πορτογαλία σημείωσαν αυξήσεις στον αριθμό των ελέγχων κατά 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % και 141 % αντίστοιχα.

Από την άλλη πλευρά, δεκαέξι κράτη μέλη παρουσίασαν μειώσεις στον αριθμό των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που καταγράφηκαν, οι οποίες κυμαίνονταν από 2,7 % στην περίπτωση της Σλοβακίας έως 97,2 % στην περίπτωση της Φινλανδίας, όπου η μείωση οφείλεται σε σφάλματα στη μεθοδολογία υποβολής εκθέσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου 2013-2014. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι αυτή η μείωση των απαγορεύσεων κυκλοφορίας αντιστοιχούσε σε αύξηση κατά 15,7 % του αριθμού των ελέγχων στην περίπτωση της Σλοβακίας και σε μείωσή τους κατά 24,8 % στην περίπτωση της Φινλανδίας. Επισημαίνεται και πάλι ότι το στοιχείο αυτό αποτελεί πιθανώς ένδειξη αλλαγής στην πολιτική ελέγχων, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι βελτιώνεται ενδεχομένως η τεχνική κατάσταση των οχημάτων.

5.4. Προέλευση των οχημάτων στα οποία απαγορεύτηκε η κυκλοφορία

Στον πίνακα 4 κατωτέρω 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 1 % στη Βουλγαρία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Λετονία και τη Λιθουανία έως άνω του 50 % στην Αυστρία, την Εσθονία, την Ιταλία, τη Μάλτα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία. Η Εσθονία απαγόρευσε την κυκλοφορία εγχώριων οχημάτων σε ποσοστό άνω του 90 %, και τούτο λόγω της μεθοδολογίας συλλογής δεδομένων, ενώ το συνολικό ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων σε όλα τα κράτη μέλη ανέρχεται στο 7,9 %. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι στην περίπτωση της Σουηδίας η αναθεώρηση των υποβληθέντων δεδομένων αποκάλυψε την ύπαρξη σφάλματος στη μεθοδολογία συλλογής δεδομένων και υποβολής εκθέσεων, το οποίο υφίστατο επί μακρότερο χρονικό διάστημα, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016.

Κατά την εξέταση των διαφορών ως προς τα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας εγχώριων έναντι αλλοδαπών οχημάτων, διαπιστώνεται ότι έξι κράτη μέλη υπέβαλαν δεδομένα τα οποία υποδηλώνουν ενδεχομένως ότι τα αλλοδαπά οχήματα πληρούν υψηλότερα πρότυπα οδικού ελέγχου λόγω των υψηλότερων ποσοστών απαγόρευσης κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων. Τα κράτη μέλη που παρουσίαζαν διαφορά άνω του 10 % ως προς το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας αλλοδαπών οχημάτων ήταν η Σλοβακία, η Ιταλία, η Δανία, η Ρουμανία, η Μάλτα και η Πορτογαλία.

Από την άλλη πλευρά, υπήρχαν επίσης δύο κράτη μέλη (το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία) στα οποία το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας αλλοδαπών οχημάτων ήταν κατά 10 % υψηλότερο από το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας εγχώριων οχημάτων.

Το μέσο ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας για οχήματα της ΕΕ (εξαιρουμένων των εγχώριων) και στα 28 κράτη μέλη ανέρχεται στο 9,0 %, ποσοστό που συνιστά και πάλι ελαφρά μείωση σε σχέση με το ποσοστό του 10,4 % που είχε καταγραφεί για την περίοδο αναφοράς 2013-2014.

Επίσης, δεδομένου ότι η Κύπρος δεν υπέβαλε δεδομένα σε σχέση με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σε αλλοδαπά οχήματα, δεν ήταν δυνατόν να συμπεριληφθούν στην ανάλυση σχετικά στοιχεία. Παρόμοια κατάσταση είχε προκύψει επίσης για την περίοδο αναφοράς 2013-2014, πιθανώς λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας.

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

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση	Οχήματα ταξινομημένα στο κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση			Οχήματα ταξινομημένα στην ΕΕ (εκτός του κράτους μέλους που υπέβαλε την έκθεση)		
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας (%)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας (%)
Αυστρία	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Βέλγιο	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Βουλγαρία	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Κροατία	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Κύπρος	6 214	1 232	19,8 %	0	0	μ.δ.
Τσεχική Δημοκρατία	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Δανία	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Εσθονία	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Φινλανδία*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Γαλλία	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Γερμανία	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Ελλάδα	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ουγγαρία	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Ιρλανδία	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %

Ιταλία	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Λετονία	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Λιθουανία	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Λουξεμβούργο	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Μάλτα	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Κάτω Χώρες	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Πολωνία	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Πορτογαλία	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Ρουμανία	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Σλοβακία	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Σλοβενία	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Ισπανία	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Σουηδία*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Ηνωμένο Βασίλειο	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Σύνολα	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Ελβετία	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Σύνολα	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Όπως προαναφέρθηκε, δεκατρία 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 264 231 οχήματα τρίτων χωρών οι οποίοι οδήγησαν στην έκδοση 8 392 απαγορεύσεων κυκλοφορίας, ήτοι σε **ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας 3,2 %**, έναντι ποσοστού 7,9 % για τα εγχώρια οχήματα και 9,0 % για τα οχήματα της ΕΕ (εξαιρουμένων των εγχώριων). Με εξαίρεση την Αυστρία, τη Δανία, την Εσθονία, την Ιταλία και τη Ρουμανία, τα ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας για ταξινομημένα οχήματα τρίτων χωρών αντικατοπτρίζουν κατά γενικό κανόνα τα αντίστοιχα ποσοστά για τα ταξινομημένα οχήματα στην ΕΕ. Τα εν λόγω κράτη μέλη ανέφεραν μειώσεις των ποσοστών απαγόρευσης κυκλοφορίας κατά 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % και 10,8 % αντίστοιχα υπέρ των ταξινομημένων οχημάτων στην ΕΕ.

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	1 578	997	63,2 %
Βέλγιο	266	18	6,8 %
Βουλγαρία	783	2	0,3 %
Κροατία	9 964	592	5,9 %
Κύπρος	0	0	μ.δ.
Τσεχική Δημοκρατία	2 070	5	0,2 %

Δανία	25	6	24,0 %
Εσθονία	95	92	96,8 %
Φινλανδία	0	0	μ.δ.
Γαλλία	0	0	μ.δ.
Γερμανία	38 852	993	2,6 %
Ελλάδα	0	0	μ.δ.
Ουγγαρία	0	0	μ.δ.
Ιρλανδία	0	0	μ.δ.
Ιταλία	18	10	55,6 %
Λετονία	0	0	μ.δ.
Λιθουανία	0	0	μ.δ.
Λουξεμβούργο	24	0	0,0 %
Μάλτα	0	0	μ.δ.
Κάτω Χώρες	252	4	1,6 %
Πολωνία	209 946	5 620	2,7 %
Πορτογαλία	0	0	μ.δ.
Ρουμανία	358	53	14,8 %
Σλοβακία	0	0	μ.δ.
Σλοβενία	0	0	μ.δ.
Ισπανία	0	0	μ.δ.
Σουηδία	0	0	μ.δ.
Ηνωμένο Βασίλειο	0	0	μ.δ.
Σύνολα	264 231	8 392	3,2 %
Ελβετία	44 305	2 095	4,7 %
Σύνολα	308 536	10 488	3,4 %

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 απαγορεύσεων κυκλοφορίας σε όλα τα κράτη μέλη ήταν 8,3 %, με συχνότερη την απαγόρευση κυκλοφορίας του τύπου οχημάτων κατηγορίας N3 («Βαρέα φορτηγά οχήματα»), με ποσοστό 9,6 %.

Το ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας οχημάτων στη μη προσδιοριζόμενη κατηγορία οχημάτων «Άλλη» ανήλθε στο 19,3 %. 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.

Οι διαφορές ως προς τα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας θα μπορούσαν να αιτιολογηθούν από την εφαρμογή διαφορετικών μεθόδων επιλογής, ελέγχου και συλλογής δεδομένων,

καθώς και από τη διαφορετική κατηγοριοποίηση των ελαττωμάτων μεταξύ των κρατών μελών.

Στο παράρτημα 2 παρουσιάζονται τα στοιχεία ανά κατηγορία οχήματος ανά κράτος μέλος ελέγχου.

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 κατά τη διάρκεια των ελέγχων που πραγματοποίησαν τα κράτη μέλη κατά την περίοδο αναφοράς 2015-2016.

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 (23,0 %, έναντι 20,9 % κατά την προηγούμενη περίοδο),
- των αξόνων, των τροχών, των ελαστικών-επισώτρων, της ανάρτησης (21,8 %, έναντι 20,6 % κατά την προηγούμενη περίοδο),
- λοιπού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας (15,5 %, έναντι 17,4 % κατά την προηγούμενη περίοδο) και
- του συστήματος πέδησης (13,9 %, έναντι 18,8 % κατά την προηγούμενη περίοδο).

Στα εννέα σημεία προς έλεγχο, τα κράτη μέλη ανέφεραν σημαντικές διαφορές ως προς τη συχνότητα διαπίστωσης ελαττωμάτων. Για παράδειγμα, τα ελαττώματα στο προς έλεγχο σημείο «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας» στην Ισπανία ανήλθαν σε ποσοστό 86 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που αναφέρθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς, ενώ τα ελαττώματα στο ίδιο σημείο προς έλεγχο στο Ηνωμένο Βασίλειο ανήλθαν μόλις στο 0,6 % 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 θα εξασφαλίσει 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, η σημαντικότερη μείωση αφορά το σημείο ελέγχου «σύστημα πέδησης», δεδομένου ότι τα ελαττώματα σχετικά με το σύστημα πέδησης ανήλθαν σε ποσοστό 13,9 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν σε όλα τα κράτη μέλη, έναντι ποσοστού 20,7 % που είχε σημειωθεί κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, τα ελαττώματα που αφορούν το σημείο ελέγχου «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα» εξακολουθούν να είναι τα συνηθέστερα, καταγράφοντας αύξηση στο 23 % (από 20,4 % σε σύγκριση με 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 πέντε από τα εννέα σημεία προς έλεγχο, και συγκεκριμένα στην «ταυτοποίηση», στο «σύστημα πέδησης», στο «σύστημα διεύθυνσης», στην «ορατότητα» και στις «οχλήσεις συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών και της διαρροής καυσίμου ή/και ελαίου», τα ποσοστά μειώνονται. Στην πραγματικότητα, τα εν λόγω σημεία προς έλεγχο παρουσίασαν ελαφρά αύξηση σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Ειδικότερα, τα προς έλεγχο σημεία «διατάξεις φωτισμού και ηλεκτρικό σύστημα», «άξονες, τροχοί, ελαστικά-επίσωτρα, ανάρτηση», «πλαίσιο και εξαρτήματα πλαισίου» και «λοιπός εξοπλισμός συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας» κατέγραψαν όλα αύξηση κάτω του 5 %.

Επίσης, φαίνεται ότι ελαττώματα σχετικά με το «σύστημα πέδησης» διαπιστώνονται συχνότερα σε ελέγχους που διενεργούν οι αρχές στο Ηνωμένο Βασίλειο, στη Λετονία και στο Λουξεμβούργο, με αντίστοιχα ποσοστά 33,6 %, 33,5 % και 29,6 % του συνολικού αριθμού ελαττωμάτων. Από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα δεν ανέφερε ελαττώματα στο συγκεκριμένο σημείο προς έλεγχο.

Όσον αφορά τα ελαττώματα που σχετίζονται με «εκπομπές και διαρροές», τα οποία πέραν του κινδύνου που συνιστούν για την οδική ασφάλεια μπορούν επίσης να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, έπειτα από αύξηση κατά 0,9 % που είχαν σημειώσει κατά την προηγούμενη περίοδο (από 3,2 % σε 4,1 %), παρουσιάζουν μείωση κατά 0,4 % (από 4,1 % σε 3,3 %), δηλαδή τα ελαττώματα που σχετίζονται με τις εκπομπές αντιστοιχούσαν στο 3,3 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν κατά την περίοδο αυτή.

Τέλος, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 2, δεκατρία κράτη μέλη διενήργησαν ελέγχους σε οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο συνολικός αριθμός των εν λόγω ελέγχων ισούται μόλις με το 5 % 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 ταξινόμησής 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 ελέγχου αυτού καθαυτών 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 2019⁸ οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τη σοβαρότητα των ελαττωμάτων (αστοχιών) θα πρέπει να προστίθενται στο σύστημα διαβάθμισης της επικινδυνότητας που θεσπίστηκε βάσει της οδηγίας 2006/22/ΕΚ⁹. Οχήματα 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 2015-2016.

7.1 Έλεγχοι

Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, κατά την οποία είχε ήδη διαπιστωθεί μείωση της τάξης του 31,5 %, ο αριθμός των ελεγχθέντων οχημάτων μειώθηκε περαιτέρω. Κατά την περίοδο 2015-2016 ελέγχθηκαν 534 473 **λιγότερα οχήματα**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **μείωση της τάξης του 9,6 %**. 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 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, της υιοθέτησης πιο στοχευμένης προσέγγισης κατά τη διάρκεια των ελέγχων.

Σε κάθε περίπτωση, δεκαοκτώ κράτη μέλη διενήργησαν λιγότερους ελέγχους, με ποσοστά μείωσης που κυμαίνονταν από 1 % στην περίπτωση της Κροατίας έως 68 % στην περίπτωση της Ελλάδας. Από την άλλη πλευρά, δέκα κράτη μέλη κατέγραψαν αύξηση του αριθμού των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν, με ποσοστά αύξησης που

⁸ Άρθρο 26 παράγραφος 1.

⁹ 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).

κυμαίνονταν από 1,2 % στην περίπτωση της Δανίας έως 429 % στην περίπτωση της Κύπρου.

Το 62 % των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς αφορούσαν εγχώρια οχήματα, το 33 % αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και το 5 % αφορούσαν οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ.

Επίσης, το ποσοστό των εγχώριων οχημάτων που ελέγχθηκαν από τον συνολικό αριθμό των ελεγχθέντων οχημάτων από κάθε κράτος μέλος εξακολουθεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις, στοιχείο που υποδηλώνει ότι ενδέχεται να απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για τη διασφάλιση της εφαρμογής πιο ισορροπημένης προσέγγισης. Για παράδειγμα, στο Λουξεμβούργο, στο Βέλγιο και στη Γαλλία, οι έλεγχοι σε εγχώρια οχήματα ανήλθαν σε ποσοστό κάτω του 40 % επί του συνολικού αριθμού των ελέγχων, ενώ η κατάσταση σε άλλα κράτη μέλη «διαμετακόμησης» είναι πιο ισορροπημένη.

7.2 Απαγορεύσεις κυκλοφορίας

Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, απαγορεύτηκε η κυκλοφορία 60 112 **περισσότερων οχημάτων**, αριθμός που αντιστοιχεί σε **αύξηση της τάξης του 17,5 %**. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί ένδειξη αρχόμενης πιθανής θετικής τάσης και υποδηλώνει ότι έχει ξεκινήσει η εφαρμογή πιο στοχευμένης προσέγγισης.

Δεκατρία κράτη μέλη κατέγραψαν αύξηση στον αριθμό των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που εκδόθηκαν, με ποσοστό αύξησης που κυμαινόταν από 3 % στην περίπτωση της Σουηδίας έως σχεδόν 7 000 % στην περίπτωση της Πορτογαλίας. Από την άλλη πλευρά, δεκαπέντε κράτη μέλη κατέγραψαν μείωση του αριθμού των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που εκδόθηκαν, με ποσοστό μείωσης που κυμαινόταν από 2,7 % στην περίπτωση της Σλοβακίας έως 71,8 % στην περίπτωση της Ελλάδας ή 71,6 % στην περίπτωση της Βουλγαρίας.

Όσον αφορά την προέλευση των οχημάτων στα οποία επιβλήθηκε απαγόρευση κυκλοφορίας, το συνολικό ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας για εγχώρια οχήματα ανήλθε στο 7,9 %, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για οχήματα άλλων κρατών μελών της ΕΕ ανήλθε στο 9,0 % και για οχήματα ταξινομημένα εκτός της ΕΕ στο 3,2 %. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι κατά γενικό κανόνα εφαρμόζονται πρότυπα για τα οχήματα της ΕΕ σε καθολικό επίπεδο, ανεξάρτητα από τη χώρα ταξινόμησης του οχήματος. Το χαμηλότερο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων τρίτων χωρών μπορεί 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.

Τέλος, το μέσο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας για τα ταξινομημένα οχήματα στην ΕΕ σε όλα τα κράτη μέλη ανήλθε στο 8,3 %. Τα οχήματα κατηγορίας N3 («Βαρέα φορτηγά οχήματα») παρουσίασαν την υψηλότερη συχνότητα απαγορεύσεων κυκλοφορίας, με ποσοστό 9,6 %. Η απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων ταξινομημένων στη Μάλτα παρουσίασε τη μεγαλύτερη συχνότητα, με ποσοστό απαγόρευσης κυκλοφορίας 43,9 %. Αντιθέτως, μικρότερη συχνότητα καταγράφηκε στην απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων ταξινομημένων στη Γερμανία και τη

Βουλγαρία, με ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας 1,5 % και 3,7 % αντίστοιχα. Οι διαφορές ως προς τα εν λόγω ποσοστά απαγορεύσεων κυκλοφορίας μπορεί να οφείλονται στην εφαρμογή διαφορετικών μεθόδων ελέγχου και στη διαφορετική κατηγοριοποίηση των ελαττωμάτων μεταξύ των κρατών μελών.

7.3 Ελαττώματα

Τα δύο συχνότερα είδη ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν 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 23 % και 21,8 % αντίστοιχα του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν. Τα ελαττώματα που αφορούσαν το σημείο ελέγχου «σύστημα πέδησης» ανήλθαν σε ποσοστό 13,9 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν σε όλα τα κράτη μέλη, παρουσιάζοντας μείωση σε σύγκριση με το 20,7 % που είχε καταγραφεί για την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.

Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών ως προς τα ποσοστά απαγόρευσης κυκλοφορίας ανά σημείο ελέγχου. Για παράδειγμα, τα ελαττώματα στο προς έλεγχο σημείο «λοιπός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων του ταχογράφου και της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας» στην Ισπανία ανήλθαν σε ποσοστό 86 % του συνολικού αριθμού των ελαττωμάτων που καταγράφηκαν κατά την περίοδο αναφοράς, ενώ τα ελαττώματα στο ίδιο σημείο προς έλεγχο στο Ηνωμένο Βασίλειο ανήλθαν μόλις στο 0,6 % του συνολικού αριθμού ελαττωμάτων που διαπιστώθηκαν. Επισημαίνεται και πάλι ότι ο πιθανότερος λόγος είναι οι διαφορετικές μέθοδοι ελέγχου που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη και η έμφαση ή η βαρύτητα που αποδίδουν οι αρχές σε ορισμένα ελαττώματα. Οι διαφορές αυτές μπορεί να μειωθούν από τις 20 Μαΐου 2018, λαμβανομένου υπόψη 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.