



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.9.2014
COM(2014) 569 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 2011-2012

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
2.	ΟΔΗΓΙΑ 2000/30/ΕΚ.....	4
3.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ.....	4
4.	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ	5
5.	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
5.1.	Ποσοστό ελεγχθέντων οχημάτων	6
5.2.	Συνολικός αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων και προέλευσή τους.....	7
5.3.	Απαγορευμένα οχήματα	8
5.4.	Είδη ελαττωμάτων και δεδομένα των κρατών μελών	10
6.	ΕΙΔΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ.....	10
7.	ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	11

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΕΝΤΑ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΑ ΑΝΑ ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΕΛΕΓΧΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ
ΑΝΑ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ

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 καλή κατάσταση. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται τα εξής:

- κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα, με βάση τους οποίους οι επιχειρήσεις μεταφορών πρέπει να έχουν οικονομική επάρκεια ώστε να εξασφαλίζουν ορθή συντήρηση των οχημάτων (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009¹),
- περιοδικοί τεχνικοί έλεγχοι οχημάτων που πρέπει να πραγματοποιούνται στα κράτη μέλη για τα ταξινομημένα στην επικράτειά τους οχήματα, με ελάχιστη συχνότητα καθορισμένη σε ευρωπαϊκό επίπεδο (οδηγία 2009/40/ΕΚ²),
- οδικοί τεχνικοί έλεγχοι — το αντικείμενο της παρούσας έκθεσης — που διασφαλίζουν ότι τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον συντηρούνται, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο πιστότητας προς τις τεχνικές ρυθμίσεις (Οδηγία 2000/30/ΕΚ³).

Με βάση την οδηγία 2000/30/ΕΚ, τα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενά τους που κυκλοφορούν στα εδάφη των κρατών μελών υπόκεινται σε οδικό τεχνικό έλεγχο της τεχνικής τους κατάστασης, ώστε να βελτιώνεται η οδική ασφάλεια και να προστατεύεται το περιβάλλον,

Το άρθρο 6 της οδηγίας 2000/30/ΕΚ προβλέπει ότι κάθε δύο χρόνια 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 χρήσεως, ομαδοποιημένων σε επτά κατηγορίες, σύμφωνα με την οδηγία, και περαιτέρω ομαδοποιημένων ανά χώρα ταξινόμησης·
- τα ελεγχθέντα σημεία· και
- τα διαπιστωθέντα ελαττώματα.

Στην οδηγία απαριθμούνται εννέα διαφορετικά σημεία (βλ. παρακάτω τμήμα 4) που επιτρέπεται να υπόκεινται σε οδικό τεχνικό έλεγχο. Εάν οποιοδήποτε από τα ελεγχθέντα σημεία δεν είναι σύμφωνο με τις σχετικές απαιτήσεις οδικής ασφάλειας, η κυκλοφορία του οχήματος θα μπορούσε να απαγορευθεί. Τυχόν ελαττώματα του ελεγχόμενου οχήματος πρέπει να σημειώνονται στις εκθέσεις τεχνικού ελέγχου, οι οποίες πρέπει να παραδίδονται στον οδηγό του οχήματος. Σύμφωνα με την οδηγία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, με βάση τα στοιχεία που παραλαμβάνει από τα κράτη μέλη, μαζί με περίληψη των αποτελεσμάτων.

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 10.8.2014, σ. 1).

Στις 3 Απριλίου 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αναθεώρησαν την οδηγία σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο, με την οδηγία 2014/47/ΕΕ.⁴ Η αναθεωρημένη έκδοση της οδηγίας εισάγει, μεταξύ άλλων, έναν στόχο σε επίπεδο ΕΕ για τον αριθμό των οδικών τεχνικών ελέγχων που πρέπει να διεξάγονται. Η παρούσα έκθεση παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον μελλοντικό στόχο σε επίπεδο ΕΕ για έλεγχο του 5 % των ταξινομημένων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, για να επιτραπεί η ομαλή υλοποίηση της νέας αυτής απαίτησης, όταν τεθεί σε ισχύ το 2018.

2. ΟΔΗΓΙΑ 2000/30/ΕΚ

Η οδηγία 2000/30/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε,⁵ — η οποία ισχύει έως τις 19 Μαΐου 2018 — θέτει ορισμένες προϋποθέσεις για τους οδικούς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην ΕΕ.

Οδικός τεχνικός έλεγχος σημαίνει απροειδοποίητη εξέταση οχήματος επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορεί στο έδαφος κράτους μέλους. Ο έλεγχος διεξάγεται από τις αρμόδιες αρχές ή άλλο φορέα υπό την εποπτεία τους και διενεργείται συνήθως σε δημόσιους οδικούς άξονες.

Όλοι οι οδικοί τεχνικοί έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται χωρίς διακρίσεις λόγω της εθνικότητας του οδηγού ή της χώρας στην οποία ταξινομήθηκε ή τέθηκε σε κυκλοφορία το όχημα επαγγελματικής χρήσης. Πρέπει επίσης να πραγματοποιούνται κατά τρόπο ώστε να μειώνονται στο ελάχιστο το κόστος και η καθυστέρηση για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις.

Πρέπει να υιοθετηθεί στοχευμένη προσέγγιση για την επιλογή των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης για οδικό τεχνικό έλεγχο, με βάση την οποία να δίδεται ιδιαίτερη σημασία στον εντοπισμό των οχημάτων που φαίνεται πιθανότερο να μην συντηρούνται ορθά.

Οι οδικοί έλεγχοι διεξάγονται στο πλαίσιο σταδιακής προσέγγισης. Ο αρχικός έλεγχος καλύπτει την οπτική εκτίμηση της κατάστασης συντήρησης του οχήματος όταν βρίσκεται εν στάσει. Εάν η κατάσταση του οχήματος φαίνεται ότι ενέχει κίνδυνο ασφαλείας που δικαιολογεί περαιτέρω εξέτασή του, το όχημα είναι δυνατόν να υποβληθεί σε πιο διεξοδικό έλεγχο στο πλησιέστερο κέντρο τεχνικού ελέγχου. Το αποτέλεσμα κάθε οδικού ελέγχου πρέπει να τεκμηριώνεται με έκθεση οδικού τεχνικού ελέγχου, σύμφωνα με το υπόδειγμα που ορίζεται 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 απαγορευθεί η χρήση του μέχρι να επισκευασθούν τα ελαττώματά του. Αλλοδαπά οχήματα με σοβαρά ελαττώματα πρέπει να κοινοποιούνται στο κράτος μέλος προέλευσης, ώστε να είναι δυνατή η κατάλληλη παρακολούθηση.

3. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η παρούσα είναι η τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/30/ΕΚ στα κράτη μέλη και καλύπτει την περίοδο 2011-12. Τα στοιχεία που συνέλεξαν τα κράτη μέλη για τη συγκεκριμένη περίοδο έπρεπε να είχαν διαβιβαστεί στην Επιτροπή το αργότερο έως τις 31 Μαρτίου 2013.

Η διαβίβαση των δεδομένων όμως δεν ήταν πάντοτε έγκαιρη. Δεκαπέντε κράτη μέλη (το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Γερμανία, η Εσθονία, η Ιταλία, η Λετονία, η Μάλτα, οι Κάτω Χώρες, η Αυστρία, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Σλοβακία και η

⁴ Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134).

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

Σουηδία) τήρησαν την προθεσμία και παρείχαν στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των ελεγχθέντων οχημάτων, ομαδοποιημένων ανά κατηγορία και ανά χώρα ταξινόμησης, καθώς και στοιχεία για τα σημεία ελέγχου και τα διαπιστωθέντα ελαττώματα. Τα υπόλοιπα 12 κράτη μέλη υπέβαλαν τα απαιτούμενα στοιχεία αφού η Επιτροπή άρχισε διμερείς διαλόγους με αυτά. Τέλος, τα τελευταία στοιχεία από τα κράτη μέλη παρελήφθησαν στις 6 Μαΐου 2014.

Για να διευκολυνθεί η διαβίβαση στοιχείων, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2000/30/EK, η Επιτροπή και οι εμπειρογνώμονες των κρατών μελών εκπόνησαν τυποποιημένο έντυπο αναφοράς. Η χρήση του εν λόγω τυποποιημένου μορφότυπου διευκολύνει πολύ τη συλλογή δεδομένων, χωρίς όμως να είναι υποχρεωτική. Η πλειονότητα των εκθέσεων των κρατών μελών συντάχθηκε σύμφωνα με το συνιστώμενο υπόδειγμα, ακόμη και για τους τυπωμένους πίνακες που υπέβαλαν. Η Τσεχική Δημοκρατία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Γαλλία, η Πολωνία, η Σλοβενία και η Φινλανδία δεν χρησιμοποίησαν το τυποποιημένο υπόδειγμα.

Τα επίπεδα πληρότητας των στοιχείων που παρείχαν τα διάφορα κράτη μέλη ήταν ποικίλα. Μόνο μερικά κράτη μέλη — η Τσεχική Δημοκρατία, η Ελλάδα, η Λετονία, η Αυστρία, η Πολωνία και η Σλοβενία — υπέβαλαν στοιχεία για οχήματα ταξινομημένα εκτός ΕΕ. Η Βουλγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Δανία, η Εσθονία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Σλοβακία και η Σλοβενία υπέβαλαν στατιστικά στοιχεία χωριστά για τα έτη 2011 και 2012. Ορισμένα κράτη μέλη (η Δανία, η Ισπανία, η Γαλλία, η Πολωνία και η Σλοβενία) δεν υπέβαλαν βασικά στοιχεία σχετικά με όλες τις κατηγορίες οχημάτων, τα σημεία ελέγχου ή την προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων. Η Ισπανία και η Φινλανδία ήταν τα μόνα κράτη μέλη που δεν παρείχαν καθόλου στοιχεία σχετικά με τα απαγορευμένα οχήματα. Επίσης, ορισμένα κράτη μέλη παρείχαν πολλαπλά σύνολα στοιχείων, π.χ. στοιχείων που υποβλήθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών τους και την εθνική τους αστυνομική υπηρεσία. Γενικά, τα κράτη μέλη που χρησιμοποίησαν το τυποποιημένο έντυπο για τη συλλογή στοιχείων διαβίβασαν πληρέστερα δεδομένα στην Επιτροπή.

4. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

Τα σημεία που είναι πιθανότερο να ελεγχθούν και να συμπεριληφθούν στα δεδομένα που αποστέλλουν τα κράτη μέλη είναι, τουλάχιστον, εκείνα του σημείου 10 του υποδείγματος έκθεσης που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2000/30/EK, όπως τροποποιήθηκε. Αυτά είναι:

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

5. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Για να καταστεί δυνατή η σύγκριση των στοιχείων για τα οχήματα που έλεγξαν τα κράτη μέλη, ήταν αναγκαίο να διαχωρισθούν οι οδικοί συρμοί και τα αρθρωτά οχήματα σε φορτηγά και ρυμουλκούμενα και σε φορτηγά και ημιρυμουλκούμενα, αντίστοιχα. Τα αριθμητικά στοιχεία που προέκυψαν από τον εν λόγω διαχωρισμό εμφανίζονται με πλάγιους χαρακτήρες σε όλη την παρούσα έκθεση.

5.1. Ποσοστό ελεγχθέντων οχημάτων

Ο συνολικός αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων ανήλθε σε **8 145 984** οχήματα για την περίοδο 2011-12. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, ο αριθμός ταξινομημένων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στην ΕΕ ανερχόταν σε **8 830 451** οχήματα. Το ποσοστό των ελεγχθέντων οχημάτων κατά την περίοδο 2011-2012 επί του συνόλου του στόλου ανέρχεται στο **92,25 %**, το οποίο σημαίνει ότι το **46,12 %** του συνόλου του στόλου υποβάλλεται σε οδικούς ελέγχους κάθε έτος.

Μεταξύ των κρατών μελών, το ποσοστό του μέσου αριθμού ελεγχθέντων οχημάτων ανά έτος επί του αριθμού των ταξινομημένων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης διαφέρει σημαντικά, καλύπτοντας ένα φάσμα από 0,3 % έως άνω του 100 %. Αυτές οι διαφορές μπορούν να εξηγηθούν εν μέρει από τις ποικίλες μεθόδους υποβολής εκθέσεων που χρησιμοποιήθηκαν: για παράδειγμα, ορισμένα κράτη μέλη (όπως η Γερμανία, η Γαλλία και η Πολωνία) υπέβαλαν στοιχεία που περιλάμβαναν αρχικούς ελέγχους, ενώ άλλα υπέβαλαν μόνο τους πιο διεξοδικούς ελέγχους που διεξήγαγαν. Οι διαφοροποιήσεις θα μπορούσαν επίσης να εξηγηθούν από τα διαφορετικά συστήματα ελέγχου που χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη, τα οποία κυμαίνονται από βασικούς ελέγχους χωρίς εξοπλισμό έως εξαιρετικά πολύπλοκους, διεξοδικούς ελέγχους με τη χρήση κινητών μονάδων ελέγχου ή στα πλησιέστερα κέντρα ελέγχου.

Πίνακας 1: Ποσοστό ελεγχθέντων οχημάτων

Κράτος μέλος	Ελεγχθέντα οχήματα (2011–12)	Ταξινομημένα Οχήματα των κατηγοριών N2, N3, M2, M3, O3 και O4	Συνολικό ποσοστό ανά έτος*
Βέλγιο	18 799	253 440	3,71 %
Βουλγαρία	595 905	293 930**	101,37 %
Τσεχική Δημοκρατία	160 285	211 794**	37,84 %
Δανία	27 781	92 911	14,95 %
Γερμανία	2 881 859	963 763**	149,51 %
Εσθονία	1 791	44 596**	2,01 %
Ιρλανδία	11 988	107 610**	5,57 %
Ελλάδα	28 276	472 955**	2,99 %
Ισπανία	388 505	869 934**	22,33 %
Γαλλία	1 431 117	758 788**	94,30 %
Ιταλία	65 053	1 070 184**	3,04 %
Κύπρος	1 133	27 178	2,08 %
Λετονία	5 822	47 272**	6,16 %

Κράτος μέλος	Ελεγχθέντα οχήματα (2011–12)	Ταξινομημένα Οχήματα των κατηγοριών N2, N3, M2, M3, O3 και O4	Συνολικό ποσοστό ανά έτος*
Λιθουανία	83 342	109 019**	38,22 %
Λουξεμβούργο	901	18 615**	2,42 %
Ουγγαρία	328 202	160 112**	102,49 %
Μάλτα	3 852	10 994**	17,52 %
Κάτω Χώρες	11 471	310 833	1,85 %
Αυστρία	32 227	98 897	16,29 %
Πολωνία	1 710 675	914 776**	93,50 %
Πορτογαλία	709	116 455**	0,30 %
Ρουμανία	22 260	346 418**	3,21 %
Σλοβενία	4 534	45 673**	4,96 %
Σλοβακία	18 074	271 770**	3,33 %
Φινλανδία	23 609	189 447	6,23 %
Σουηδία	39 597	148 528	13,33 %
Ηνωμένο Βασίλειο	248 217	874 564**	14,19 %
Σύνολο	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Το συνολικό ποσοστό ανά έτος ισούται με τον μέσο αριθμό ελέγχων ανά έτος κάθε κράτους μέλους ξεχωριστά, διά του συνολικού αριθμού των οχημάτων που είναι ταξινομημένα στο εν λόγω κράτος μέλος.

** Οι αριθμοί προκύπτουν από δεδομένα που παρείχε η Eurostat

5.2. Συνολικός αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων και προέλευσή τους

Το άρθρο 3 της οδηγίας 2000/30/EK ορίζει ότι οι έλεγχοι πρέπει να διέπονται από το πνεύμα της ισότιμης μεταχείρισης. Ορισμένα κράτη μέλη και ιδίως το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και η Αυστρία, ανέφεραν υψηλότερα ποσοστά τεχνικών ελέγχων σε οχήματα μη ταξινομημένα στο έδαφός τους, ενώ άλλα κράτη μέλη με σημαντικό διαμετακομιστικό εμπόριο ανέφεραν πιο ισορροπημένη κατανομή των ελέγχων μεταξύ οχημάτων ταξινομημένων στο έδαφός τους και οχημάτων μη ταξινομημένων στο έδαφός τους. Παρά το γεγονός ότι αυτό οφείλεται ενδεχομένως σε παράγοντες που δεν σχετίζονται με τη φύση των ελέγχων, τα πορίσματα του Βελγίου και του Λουξεμβούργου ήταν παρεμφερή στις προηγούμενες εκθέσεις τους για την εφαρμογή της οδηγίας.⁶

Πίνακας 2: Προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (KM)	Ταξινομημένα οχήματα στο KM	Ταξινομημένα οχήματα σε άλλο KM	Ταξινομημένα εκτός της ΕΕ	Σύνολο	Οχήματα των KM (%)
Βέλγιο	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Βουλγαρία	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Τσεχική	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %

⁶COM(2013) 303.

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση (KM)	Ταξινομημένα οχήματα στο KM	Ταξινομημένα οχήματα σε άλλο KM	Ταξινομημένα εκτός της ΕΕ	Σύνολο	Οχήματα των KM (%)
Δημοκρατία					
Δανία				27 781	
Γερμανία	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Εσθονία	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Ιρλανδία	11 988			11 988	100,0 %
Ελλάδα	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Ισπανία	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Γαλλία	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Ιταλία	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Κύπρος	1 133			1 133	100,0 %
Λετονία	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Λιθουανία	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Λουξεμβούργο	112	789		901	12,4 %
Ουγγαρία	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Μάλτα	3 820	32		3 852	99,2 %
Κάτω Χώρες	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Αυστρία	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Πολωνία	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Πορτογαλία	657	52		709	92,7 %
Ρουμανία	21 987	273		22 260	98,8 %
Σλοβενία	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Σλοβακία	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Φινλανδία	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Σουηδία	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Ηνωμένο Βασίλειο	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Σύνολο	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Η Δανία δεν παρέχει πληροφορίες σχετικά με την προέλευση για την πλειονότητα των ελεγχθέντων οχημάτων.

5.3. Απαγορευμένα οχήματα

Είναι δυνατόν να επιβληθεί απαγόρευση της κυκλοφορίας οχημάτων με επικίνδυνα ελαττώματα που συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τους επιβαίνοντες ή άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, μέχρι να επισκευασθούν τα ελαττώματά τους. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασαν τα κράτη μέλη, το ποσοστό των οχημάτων στα οποία απαγορεύθηκε η κυκλοφορία ως προς το σύνολο των ελεγχθέντων οχημάτων ποικίλλει αισθητά ανάλογα με το κράτος μέλος, με υψηλότερο ποσοστό **87,6 % στην Εσθονία** και μόλις **0,6 % στην Πολωνία**.

Από τα στοιχεία φαίνεται ότι η στόχευση οδικών τεχνικών ελέγχων σε κακώς συντηρούμενα οχήματα, όπως γίνεται επί του παρόντος στο Λουξεμβούργο, την Αυστρία και το Ηνωμένο Βασίλειο, αυξάνει τη λειτουργική αποτελεσματικότητα και μειώνει τον διοικητικό φόρτο. Τα κράτη μέλη που υιοθέτησαν αυτήν την προσέγγιση φαίνεται να έχουν υψηλότερο ποσοστό εντοπισμού οχημάτων με ελαττώματα και μικρότερο αριθμό ελέγχων σε σύγκριση με άλλα

κράτη μέλη που πραγματοποιούν υψηλότερο αριθμό ελέγχων. Αυτό ισχύει για **την Εσθονία, το Λουξεμβούργο και τη Μάλτα**, στις οποίες επιβλήθηκε το υψηλότερο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας, ενώ **στη Δανία, τη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες και την Πολωνία** επιβλήθηκε το χαμηλότερο ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας οχημάτων ταξινομημένων στην ΕΕ. Τα κράτη μέλη που αναφέρουν ιδιαίτερα υψηλό αριθμό ελέγχων τείνουν να παρουσιάζουν χαμηλά ποσοστά απαγορεύσεων ή διαπιστωθέντων ελαττωμάτων.

Πίνακας 3: Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας ως προς το σύνολο των ελεγχθέντων οχημάτων

Κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση	Οχήματα ταξινομημένα στο κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση			Οχήματα ταξινομημένα στην ΕΕ (και στο κράτος μέλος που υπέβαλε την έκθεση)		
	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας (%)	Αριθμός ελεγχθέντων οχημάτων	Αριθμός απαγορεύσεων κυκλοφορίας	Ποσοστό απαγορεύσεων κυκλοφορίας (%)
Βέλγιο	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Βουλγαρία	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Τσεχική Δημοκρατία	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Δανία				27 781	211	0,8 %
Γερμανία	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Εσθονία	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Ιρλανδία	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Ελλάδα	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Ισπανία	366 205			388 505		
Γαλλία	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Ιταλία	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Κύπρος*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Λετονία	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Λιθουανία	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Λουξεμβούργο	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Ουγγαρία	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Μάλτα	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Κάτω Χώρες	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Αυστρία	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Πολωνία	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Πορτογαλία	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Ρουμανία	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Σλοβενία	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Σλοβακία	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Φινλανδία	13 156			15 258		
Σουηδία	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Ηνωμένο Βασίλειο	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Σύνολο	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Η Κύπρος ανέφερε αριθμό ελαττωμάτων και όχι απαγορεύσεων κυκλοφορίας.

5.4. Είδη ελαττωμάτων και δεδομένα των κρατών μελών

Τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν συχνότερα κατά τους ελέγχους αφορούν την τεχνική κατάσταση:

- των διατάξεων φωτισμού και του ηλεκτρικού συστήματος (**47,0 %**),
- των αξόνων, των τροχών, των ελαστικών, της ανάρτησης (**24,6 %**) και
- του πλαισίου και των εξαρτημάτων πλαισίου (**11,8 %**).

Όπως εμφανίζεται στο παράρτημα I, τα στοιχεία αυτά αναδεικνύουν τη σημασία των οδικών τεχνικών ελέγχων για την οδική ασφάλεια. Μετά από σύγκριση με τα δεδομένα της προηγούμενης περιόδου αναφοράς, προκύπτει ότι και τότε είχαν εντοπιστεί παρόμοια προβληματικά πεδία.

Όσον αφορά τα ελαττώματα που σχετίζονται με **τις εκπομπές και τις διαρροές** — τα οποία όχι μόνο συνιστούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, αλλά μπορούν επίσης να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον — το ποσοστό διαρροής καυσίμου ή/και λιπαντικού μειώθηκε κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες (από 4,1 % σε 1,0 %) από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.

Ακόμη και μεταξύ των διαφόρων σημείων προς έλεγχο — για παράδειγμα, **στο σύστημα πέδησης** — αναφέρθηκαν σημαντικές διαφορές στα ποσοστά ελαττωμάτων, τα οποία κυμάνθηκαν από **1,9 %** στην **Εσθονία** έως **47,3 %** στο **Ηνωμένο Βασίλειο**. Αυτό οφείλεται ενδεχομένως στις διαφορετικές μεθόδους ελέγχου που εφάρμοσαν τα κράτη μέλη. Με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/47/ΕΕ θα καθιερωθεί ευρύτερη εναρμόνιση των μεθόδων ελέγχου, της αξιολόγησης των ελαττωμάτων και της χρήσης εξοπλισμού ελέγχου για διεξοδικότερους οδικούς τεχνικούς ελέγχους.

Τα δεδομένα που διαβίβασαν τα κράτη μέλη για τον αριθμό των ελέγχων σε οχήματα ταξινομημένα σε χώρες μη μέλη της ΕΕ δεν επαρκούν ακόμη για να συναχθούν σημαντικά συμπεράσματα όσον αφορά την τεχνική τους κατάσταση.

Στο παράρτημα II της παρούσας έκθεσης παρέχεται γενική επισκόπηση του αριθμού οχημάτων που έλεγξαν τα κράτη μέλη ανά χώρα ταξινόμησης και του ποσοστού απαγορεύσεων κυκλοφορίας που εξέδωσαν.

6. ΕΙΔΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ

Η οδηγία δεν προβλέπει σύστημα κυρώσεων για τις παραβάσεις που διαπιστώνονται. Οι κυρώσεις πρέπει να ορίζονται από τα κράτη μέλη, χωρίς διακρίσεις λόγω της εθνικότητας του οδηγού ή της χώρας στην οποία ταξινομήθηκε ή τέθηκε σε κυκλοφορία το όχημα.

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

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

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που διαπίστωσαν το σοβαρό 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 οδικό τεχνικό έλεγχο. Ωστόσο, δεν απαιτείται υποβολή έκθεσης για τις περιπτώσεις αυτές.

7. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων έχει βελτιωθεί, παρά το γεγονός ότι στις εκθέσεις των κρατών μελών εξακολουθούν να λείπουν ορισμένα βασικά στατιστικά στοιχεία, ιδίως σχετικά με τις κατηγορίες οχημάτων, τα σημεία ελέγχου, την προέλευση των ελεγχθέντων οχημάτων και τον αριθμό των απαγορεύσεων κυκλοφορίας που επιβλήθηκαν. Δεν τήρησαν όλα τα κράτη μέλη την προθεσμία που ορίζεται από τη νομοθεσία για την υποβολή στοιχείων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα στοιχεία υποβλήθηκαν μόνο όταν η Επιτροπή είχε αρχίσει διμερείς έρευνες με τις αντίστοιχες αρχές του κράτους μέλους. Ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούν να μη χρησιμοποιούν τον τυποποιημένο ηλεκτρονικό μορφότυπο που έχει συστήσει η Επιτροπή για την υποβολή στοιχείων. Η Επιτροπή εξακολουθεί να συνιστά τη χρήση του τυποποιημένου ηλεκτρονικού μορφότυπου, καθώς αυτό θα βοηθήσει στην υποβολή πληρέστερων στοιχείων.

Αρκετά συμπεράσματα μπορούν να συναχθούν από την παρούσα έκθεση σχετικά με τους οδικούς ελέγχους των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν εντός της ΕΕ.

Ο συνολικός ετήσιος αριθμός των οχημάτων που ελέγχονται στην ΕΕ υπερβαίνει το **40 %** του στόλου οχημάτων επαγγελματικής χρήσης σε ολόκληρη την ΕΕ και κυμαίνεται από λιγότερο από 1 % στην Πορτογαλία έως περισσότερο από 100 % στη Γερμανία, την Ουγγαρία και τη Βουλγαρία. Έτσι, ο μελλοντικός στόχος του 5 % για την ΕΕ — που προβλέπεται στη νέα οδηγία 2014/47/ΕΕ για τον οδικό έλεγχο — αναμένεται ότι θα επιτευχθεί εύκολα από όλα τα κράτη μέλη. Ωστόσο, 11 κράτη μέλη εξακολουθούν να υπολείπονται σημαντικά από τον στόχο της ΕΕ και θα πρέπει, ως εκ τούτου, να αυξήσουν τις δραστηριότητες οδικού τεχνικού ελέγχου.

Το ποσοστό εγχώριων οχημάτων ως προς τον συνολικό αριθμό ελεγχθέντων οχημάτων ποικίλλει επίσης σημαντικά. Στο Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και την Αυστρία, όπου το ποσοστό των ελέγχων για τα εγχώρια οχήματα είναι κατώτερο του 50 %, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για να εξασφαλιστεί ένα πιο ισορροπημένο ποσοστό ελέγχων, το οποίο να συνάδει περισσότερο με τα αντίστοιχα σε άλλα κράτη μέλη με σημαντικό διαμετακομιστικό εμπόριο.

Το ποσοστό οχημάτων των οποίων απαγορεύθηκε η κυκλοφορία ως προς το σύνολο των ελεγχθέντων οχημάτων παρουσιάζει αξιοσημείωτες διακυμάνσεις, από λιγότερο του 1 % στην Πολωνία έως άνω του 80 % στην Εσθονία. Τα υποβληθέντα στοιχεία δείχνουν ότι η αποδοτικότητα των οδικών τεχνικών ελέγχων μπορεί να αυξηθεί, με καλύτερη στόχευση των διενεργούμενων ελέγχων. Ο διοικητικός φόρτος, τόσο για τις εκτελεστικές αρχές όσο και για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, μπορεί επίσης να μειωθεί, με καλύτερη στόχευση. Η νέα οδηγία 2014/47/ΕΕ για τον οδικό έλεγχο απαιτεί από τα κράτη μέλη να αλλάξουν τα συστήματα ελέγχου, μεταβαίνοντας από τη διενέργεια εντελώς δειγματοληπτικών ελέγχων σε μια πιο στοχευμένη προσέγγιση.

Τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν συχνότερα κατά τους ελέγχους αφορούν την τεχνική κατάσταση των διατάξεων φωτισμού, των τροχών, των ελαστικών και του πλαισίου. Ωστόσο, σημαντικές διακυμάνσεις στα εν λόγω ποσοστά ελαττωμάτων παρατηρούνται σε όλα τα κράτη μέλη. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στις κατηγορίες των ελαττωμάτων που εξακολουθούν να είναι τα πλέον προβληματικά και να προσαρμόζουν τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους ελέγχου αναλόγως.