



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.3.2020
COM(2020) 107 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**o uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června
2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve
Společenství členskými státy**

Vykazované období 2017-2018

Obsah

1.	ÚVOD	2
2.	SMĚRNICE 2000/30/ES	3
3.	ÚDAJE SDĚLENÉ ČLENSKÝMI STÁTY	4
4.	NÁPLŇ KONTROLY	6
5.	STATISTICKÉ ÚDAJE	6
5.1	Objemy kontrol	6
5.2	Původ zkontrolovaných vozidel	8
5.3	Objemy zákazů	9
5.4	Původ zkontrolovaných vozidel	11
5.5	Vozidla se zákazem používání podle kategorie a členského státu registrace.....	13
5.6	Typy závad vykazované členskými státy	14
6.	DRUHY SANKCÍ.....	16
7.	SOUHRNNÉ ZÁVĚRY	16
7.1	Kontroly.....	16
7.2	Zákazy	17
7.3	Závady	18

1. ÚVOD

V zájmu bezpečnosti silničního provozu, ochrany životního prostředí a spravedlivé hospodářské soutěže stanoví evropské právní předpisy soubor opatření, jež mají zajistit, aby užitkové vozy provozované na evropských pozemních komunikacích byly v patřičném technickém stavu. Tato opatření zahrnují:

- pravidla týkající se přístupu k povolání, jež vyžadují od dopravců dostatečnou finanční způsobilost pro zabezpečení řádné údržby vozidel (nařízení (ES) č. 1072/2009¹);
- pravidelné technické prohlídky vozidel, jež mají být prováděny v členských státech u vozidel registrovaných na jejich území, s minimální četností stanovenou na evropské úrovni (směrnice 2009/40/ES²);
- silniční technické kontroly, jež jsou předmětem této zprávy a jež zajišťují, aby se užitková vozidla používala, pouze pokud jsou udržována způsobem zajišťujícím vysokou úroveň technické způsobilosti (směrnice 2000/30/ES³).

Podle směrnice 2000/30/ES podléhají užitková vozidla provozovaná v členských státech silničním technickým kontrolám, tj. kontrolám technické způsobilosti, které mají zlepšit bezpečnost silničního provozu a chránit životní prostředí. Článek 6 stanoví, že členské státy sdělují každé dva roky Komisi údaje shromážděné za předchozí dva roky, které se týkají:

- počtu zkontrolovaných užitkových vozidel rozdělených do sedmi kategorií vozidel a dále podle země registrace;
- položek zkontrolovaných na základě uvedené směrnice a
- zjištěných závad.

Směrnice 2000/30/ES rovněž požaduje, aby po provedení sběru těchto údajů Komise předložila Radě zprávu o provádění této směrnice na základě údajů získaných od členských států spolu se souhrnem dosažených výsledků. To je předmětem této zprávy. Směrnice 2000/30/ES též požaduje, aby Komise předala informace získané od členských států podle článku 6 směrnice Evropskému parlamentu.

Směrnice 2000/30/ES uvádí v rámci silniční technické kontroly devět různých oblastí. Další podrobnosti obsahuje oddíl 4 níže. Pokud se v průběhu kontroly jednoznačně zjistí, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje své uživatele nebo jiné účastníky silničního provozu, může být používání dotyčného vozidla zakázáno, dokud nebudou všechny zjištěné nebezpečné závady odstraněny. Po provedení kontroly vozidla musí být veškeré zjištěné závady zdokumentovány v protokolu o kontrole, který je předán řidiči.

Evropský parlament a Rada v roce 2014 zrevidovaly pravidla a postupy pro silniční technické kontroly užitkových vozidel. Dne 3. dubna 2014 byla přijata směrnice 2014/47/EU⁴ (dále jen

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (přepracované znění), Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (přepracované znění), Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii, Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134.

„směrnice 2014/47/EU“). Uplatňována je od 20. května 2018. Směrnice 2014/47/EU zavedla mimo jiné dva typy kontrol, tj. prvotní kontroly a podrobnější kontroly⁵, a požadavek, aby celkový počet prvotních silničních kontrol v EU za kalendářní rok odpovídal nejméně 5 % celkového počtu daných vozidel registrovaných v členských státech. Aby tohoto cíle dosáhl, musí každý členský stát vyvinout úsilí k provádění patřičného množství silničních kontrol, které by bylo úměrné celkovému počtu uvedených vozidel, jež jsou na jeho území registrována. První povinnost podat zprávu, v níž bude plnění tohoto cíle zkoumáno, bude muset být splněna do 31. března 2021 za období let 2019–2020.

2. SMĚRNICE 2000/30/ES

Podle směrnice 2009/40/ES o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel je nutné vozidla používaná pro obchodní účely prohlížet každoročně. Jelikož se však má za to, že každoroční prohlídka neskýtá dostatečnou záruku, že tato vozidla zůstávají ve stavu způsobilém k provozu mezi po sobě jdoucími technickými prohlídkami, je nezbytným opatřením v oblasti bezpečnosti silničního provozu provádět rovněž technické silniční kontroly jako donucovací opatření.

Silniční technickou kontrolou se rozumí neohlášená kontrola užitkového vozidla provozovaného na území členského státu. Kontrolu provádí převážně na veřejných komunikacích příslušné orgány nebo jiný subjekt, který jedná pod jejich dohledem.

Veškeré silniční technické kontroly musí být prováděny tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidiče nebo země, v níž je užitkové vozidlo registrováno nebo bylo uvedeno do provozu. Kontrolní činnosti musí být rovněž prováděny tak, aby byly minimalizovány náklady a zpoždění řidičů a dopravců.

Výběr užitkových vozidel pro účely silniční technické kontroly by měl být založen na cíleném přístupu příkládajícím zvláštní důležitost vozidlům, jež jsou s největší pravděpodobností špatně udržovaná⁶.

Silniční kontroly se zpravidla provádějí postupně. Nejprve se u stojícího vozidla provede vizuální posouzení stavu údržby a zároveň se zkontroluje veškerá dokumentace o jeho případné poslední silniční kontrole a technické prohlídce. Podrobná kontrola nesrovnalostí na základě seznamu položek ve směrnici 2000/30/ES může být rovněž provedena na místě nebo v nejbližší stanici technické kontroly. V případě zevrubné kontroly musí být výsledky zdokumentovány v protokolu o silniční technické kontrole, který je vypracován podle vzoru stanoveného směrnicí. Tyto údaje tvoří základ informací, které jsou členské státy povinny sdělovat Evropské komisi.

Pokud užitkové vozidlo s nebezpečnými závadami závažným způsobem ohrožuje bezpečnost silničního provozu, může být jeho používání zakázáno, dokud se tyto závady neodstraní. Zahraniční vozidla se závažnými závadami musí být navíc ohlášena členskému státu registrace, aby v návaznosti na jejich zjištění bylo možno přijmout vhodná opatření.

⁵ Prvotní kontroly zahrnují kontrolu dokladů a vizuální kontrolu technického stavu vozidla; zatímco podrobnější kontroly (které dle potřeby po prvotní kontrole následují) se musí provádět za použití mobilní kontrolní jednotky, v určeném zařízení provádějícím silniční kontroly nebo ve stanici technické kontroly.

⁶ Směrnice 2014/47/EU zavádí od 20. května 2019 ve všech členských státech povinný systém hodnocení rizika. Špatné výsledky při silničních kontrolách z hlediska počtu a závažnosti zjištěných nedostatků během kontrol technické způsobilosti i kontrol zabezpečení nákladu způsobí, že provozovatelé obdrží vyšší hodnocení rizika. Příslušné orgány členského státu pak tyto informace použijí k častějším kontrolám provozovatelů s vysokým hodnocením rizika.

Směrnice 2000/30/ES, ve znění pozdějších předpisů⁷, která je použitelná do 19. května 2018, stanoví řadu podmínek pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel provozovaných v EU. Směrnicí 2010/47/EU byly ode dne 1. ledna 2012 pozměněny kategorie vozidel a seznam položek kontroly v příloze I.

Než došlo k uvedené změně, byla vozidla v protokolu o silniční kontrole (příloha I) definována podle tříd, např. přívěsová souprava, čímž se rozumělo jakékoli motorové vozidlo pro přepravu zboží s maximální hmotností přesahující 3,5 tuny (kategorie N2 a N3) spojené s přípojným vozidlem (kategorie O3 a O4). Zároveň vozidla kategorie N2 měla být označena jako „lehká nákladní vozidla“, vozidla kategorie N3 jako „nákladní automobily“, zatímco vozidla kategorií O3 a O4 jako „přípojná vozidla“ a „návěsy“.

Jednou ze změn směrnice 2010/47/EU byl však zaveden odlišný způsob zařazování vozidel na základě určení jejich kategorie podle právních předpisů týkajících se schvalování typu. V důsledku toho může být nyní vozidlo, které by bývalo mohlo být zařazeno do různých tříd, zařazeno pouze do jedné kategorie vozidel. Navíc je třeba tažná vozidla a přípojná vozidla označovat odděleně. Vzhledem k tomu, že tažné vozidlo a přípojně vozidlo mohou být registrována v různých členských státech, poskytují tyto revidované klasifikace přesnější informace, přičemž rovněž zlepšují situaci pro členské státy za okolností, kdy je nutné oznámit jinému členskému státu, pokud byly zjištěny závažné závady na vozidle registrovaném v dotyčném členském státu.

3. ÚDAJE SDĚLENÉ ČLENSKÝMI STÁTY

Toto je sedmá zpráva o uplatňování směrnice 2000/30/ES v členských státech a vztahuje se na kalendářní roky 2017–2018. Je třeba poznamenat, že směrnice 2000/30/ES byla dne 20. května 2018 zrušena směrnicí 2014/47/EU, první zpráva založená na směrnici 2014/47/EU bude však zahrnovat teprve roky 2019–2020. To znamená, že při neexistenci přechodných ustanovení stanovených směrnicí 2014/47/EU byly členské státy vybízeny, aby své zprávy předložily v souladu s požadavky směrnice 2000/30/ES rovněž pro období od 20. května 2018 do 31. prosince 2018, aby dosáhly cílů směrnice 2000/30/ES a směrnice 2014/47/EU, jež se nezměnily, ačkoli prováděné kontroly a údaje, které shromažďovaly, byly již založeny na směrnici 2014/47/EU. Toto právní vakuum způsobilo členským státům značné praktické problémy, v některých případech byly jeho výsledkem chybné zprávy a závěry by se měly vyvozovat s opatrností. Konečný termín, k němuž měly členské státy předložit Komisi své údaje za toto vykazované období, byl 31. března 2019.

Aby usnadnila povinnost podat tuto zprávu, rozeslala Komise v souladu s předchozí praxí v polovině února 2019 členským státům informační dopis. Tento dopis doprovázel předpřipravený vzor (který vypracovali společně odborníci Komise a členských států) a členské státy byly vybídnuty, aby jej použily k elektronickému podání svých výsledků, tj. aby usnadnily úkol zpracování údajů po obdržení všech informací. Poté bylo v březnu 2019 vydáno upomínající sdělení, které upozorňuje členské státy, že se konečný termín pro předkládání jejich výsledků rychle blíží. Třetí upomínka byla rozeslána v květnu 2019 těm členským státům, které nepředložily své zprávy v dané lhůtě. Následovaly další specifické výměny mezi Komisí a konkrétními členskými státy. Všechny členské státy použily pro

⁷ Směrnice Komise 2010/47/EU ze dne 5. července 2010, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 33.

elektronické předložení svých údajů předpřipravený vzor, což bylo uvítáno, neboť to zjednodušilo úkol shromažďování údajů.

Některé členské státy však nedodržely konečný termín pro předložení svých údajů. Estonsko, Řecko, Kypr, Lotyšsko, Litva, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Portugalsko a Švédsko sdělily údaje včas před konečným termínem 31. března 2019. Některé další členské státy se mírně opozdily (jmenovitě Bulharsko, Dánsko, Německo, Irsko, Lucembursko, Slovinsko a Spojené království), zatímco jiné (jmenovitě Malta, Maďarsko, Francie, Španělsko a Finsko) nepředložily své údaje dříve než v září 2019. V průběhu tohoto období nebylo zahájeno žádné řízení o nesplnění povinnosti proti žádnému členskému státu z důvodu nesdělení údajů Komisi.

Sedmnáct členských států, jmenovitě Rakousko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Německo, Maďarsko, Irsko, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Nizozemsko, Polsko, Rumunsko, Slovinsko a Švédsko předložilo údaje o vozidlech registrovaných mimo EU rozdělených podle zemí registrace. Belgie, Itálie a Spojené království poskytly celkový počet kontrol vozidel registrovaných mimo EU, aniž by upřesnily, na které státy odkazují. Slovensko nesdělilo podrobné statistiky pro vozidla registrovaná mimo EU v použitelném formátu, takže tyto údaje nebylo možno vzít v potaz.

Francie, Španělsko a Řecko nesdělily žádné informace pro třetí země a Chorvatsko; Řecko však potvrdilo, že nekontrolovalo žádná vozidla z těchto územních oblastí. Kypr neposkytl žádné informace pro žádné jiné členské státy a potvrdil, že byla kontrolována pouze vozidla registrovaná na jeho území. Také Malta neposkytla žádné údaje pro třetí země a potvrdila, že nebyly provedeny žádné takové kontroly. Malta a Rakousko poskytly navíc rovněž informace o kategoriích T5, což je povinnost, která spadá do působnosti směrnice 2014/47/EU.

Dvanáct členských států, jmenovitě Rakousko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Francie, Malta, Nizozemsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko a Spojené království, poskytlo další informace týkající se kódů závad v rámci položek kontroly (např. 1) brzdové zařízení; 1.1.8. spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel). Tyto podrobné údaje byly zavedeny směrnicí 2010/47/EU, která od 1. ledna 2012 pozměnila přílohu I směrnice 2000/30/ES, není však povinné poskytovat tyto další podrobnosti.

Po první analýze vnitrostátních zpráv kontaktovala Komise několik členských států, aby porozuměla možným důvodům mimořádných výsledků nebo změn oproti předchozímu období. Podle vysvětlení, jež členské státy poskytly, existuje řada okolností, které měly negativní dopad na množství a kvalitu silničních technických kontrol. Tyto okolnosti zahrnovaly mimo jiné shromažďování údajů na základě směrnice 2014/47/EU, reorganizaci nebo decentralizaci pravomocí a finanční omezení, jež vedou k nedostatkům pracovníků, omezenému množství kontrol a omezenému přístupu k vybavení. Výměny s členskými státy rovněž odhalily, že existují významné rozdíly v chápání a provádění shromažďování a vykazování údajů, které mohou k odlišnostem též přispívat. Tyto rozdíly se mohou od 20. května 2018 snížit vzhledem k tomu, že směrnice 2014/47/EU zavede větší harmonizaci metod kontroly, posuzování závad, používání zkušebních zařízení a požadavků na podávání zpráv. První zpráva založená na směrnici 2014/47/EU se bude týkat období 2019–2020 a členské státy budou muset předložit své vnitrostátní zprávy do 31. března 2021.

4. NÁPLŇ KONTROLY

Komisi musí být předány alespoň údaje týkající se oblastí kontroly upřesněných v bodě 10 vzoru zprávy obsaženého v příloze I směrnice 2000/30/ES. Jde o tyto oblasti:

- identifikace,
- brzdové zařízení,
- řízení,
- výhled,
- osvětlovací zařízení a elektrický systém,
- nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav,
- podvozek a části připevněné k podvozku,
- jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti,
- obtěžování okolí včetně emisí a unikání paliva a/nebo oleje.

Aby se kontrolorům usnadnilo zaznamenávání nedostatků zjištěných v těchto oblastech, měl by protokol o kontrole na zadní straně obsahovat úplný seznam položek kontroly. Kontroloři jsou povinni vyznačit ve zprávě (pomocí předem definovaných kódů) všechny oblasti, ve kterých zjistili závady, a poskytnout kopii této zprávy řidiči vozidla, jakmile dokončili svou kontrolu.

Domnívá-li se kontrolor, že kterékoli zjištěné závady mohou představovat takové bezpečnostní riziko, že jsou odůvodněny další kontroly, což se týká zejména brzd, může nařídit, aby bylo vozidlo dopraveno do určeného zařízení pro technické prohlídky k podrobnější kontrole.

Pokud se navíc v průběhu kontroly jednoznačně zjistí, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje své uživatele nebo jiné účastníky silničního provozu, může být používání dotyčného vozidla zakázáno, dokud nebudou všechny zjištěné nebezpečné závady odstraněny.

5. STATISTICKÉ ÚDAJE

5.1 Objemy kontrol

Ve srovnání s vykazovaným obdobím 2015–2016 bylo ve vykazovaném období 2017–2018 kontrolováno **o 1 048 863 méně vozidel**, což představuje **pokles o 20,9 %**.

Je třeba poznamenat, že v období 2015–2016 bylo již provedeno **o 534 473 méně kontrol** než v období 2013–2014. Zatímco v období 2011–2012 bylo kontrolováno **6 016 947** vozidel, v období 2017–2018 jich bylo kontrolováno pouze **3 980 900**, což znamená, že počet prováděných kontrol poklesl mezi lety 2011 a 2018 o 1/3. Pokud by pokles množství kontrol doprovázely vyšší podíly zákazu používání vozidel naznačující pokročilý systém zacílení, nebyl by tento pokles znepokojivý, ale jak ukazují číselné údaje, nemusí to tak být vždy.

Tabulka 1: Objemy kontrol – srovnání mezi obdobími 2015–2016 a 2017–2018

Vykazující členský stát (ČS)	Vozidla kontrolovaná v období 2015–2016	Vozidla kontrolovaná v období 2017–2018	Rozdíl mezi obdobími 2015–2016 a 2017–2018	% rozdíl mezi obdobími 2015–2016 a 2017–2018
Rakousko	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %
Belgie	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulharsko	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Chorvatsko	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Kypr	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Česká republika	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Dánsko	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estonsko	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Finsko	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Francie	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Německo	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Řecko	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Maďarsko	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irsko	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Itálie	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Lotyšsko	8 652	8 804	152	1,8 %
Litva	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Lucembursko	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Nizozemsko	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polsko	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugalsko	1 522	962	-560	-36,8 %
Rumunsko	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovensko	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slovinsko	4 945	5 402	457	9,2 %
Španělsko	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Švédsko	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Spojené království	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Celkem	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Ve srovnání s obdobím 2015–2016 provedlo během období 2017–2018 méně kontrol šestnáct členských států.

Procenta snížení se pohybovala v rozmezí od 1,2 % v případě Itálie po 93,3 % v případě Řecka. Jiné členské státy, které zaznamenaly významná snížení, byly Španělsko (47,2 %), Chorvatsko (43,5 %), Bulharsko (38,6 %), Francie (38,6 %) a Portugalsko (36,8 %). Pokud jde o důvody snížení, kromě Švédska, které objasnilo, že uplatňovalo přístup založený na

riziku podle směrnice 2014/47/EU, členské státy vysvětlily, že jde o kombinovaný výsledek snížených zdrojů, reorganizace, změn vnitrostátních právních předpisů a neúčinného uplatňování pravidel.

Na druhé straně dvanáct členských států zaznamenalo během období 2017–2018 zvýšení počtu provedených kontrol. Procenta zvýšení se pohybovala v rozmezí od 1,8 % v případě Lotyšska po 48,6 % v případě Rumunska, 63,8 % v případě Nizozemska a 429,4 % v případě Lucemburska.

5.2 Původ zkontrolovaných vozidel

Tabulka 2 níže poskytuje přehled původu vozidel zkontrolovaných členskými státy. Jak již bylo uvedeno, pouze Kypr nepředložil žádné údaje o kontrolách „zahraničních“ vozidel, tj. vozidel registrovaných buď v jiném členském státě, nebo mimo EU. Dvacet sedm členských států vykazovalo údaje o kontrolách provedených u vozidel registrovaných v jiném členském státě a dvacet členských států provádělo rovněž kontroly vozidel provozovaných na jejich územích, která byla registrována mimo EU.

Některé klíčové body, kterých je třeba si povšimnout v údajích zobrazených v tabulce 2, jsou, že 57,7 % kontrol prováděných během období 2017–2018 bylo u vozidel registrovaných v členském státě, kde se kontrola uskutečnila, 34,1 % bylo u vozidel registrovaných v jiném členském státě a pouze 8,2 % bylo u vozidel registrovaných mimo EU.

Pouze 14,4 % kontrol provedených v Lucembursku bylo u vozidel registrovaných v Lucembursku, zatímco 80,1 % tamějších kontrol se týkalo vozidel registrovaných v jiném členském státě. Na druhé straně 49,4 % a 63,4 % vozidel zkontrolovaných polskými a bulharskými orgány v uvedeném pořadí bylo registrováno v dotýcných členských státech, přičemž tyto orgány prováděly větší procento kontrol u vozidel registrovaných mimo EU oproti kontrolám vozidel z jiných členských států. Odůvodněním těchto statistik je pravděpodobný vliv zeměpisných poloh dotýcných členských států s vysokou tranzitní dopravou.

Tabulka 2: Původ zkontrolovaných vozidel

Vykazující členský stát (ČS)	Registrováno v daném ČS	Registrováno v jiném ČS	Registrováno mimo EU	Celkem	Vozidla daného ČS (%)
Rakousko	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgie	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulharsko	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Chorvatsko	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Kypr	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Česká republika	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Dánsko	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estonsko	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finsko	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Francie	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %

Německo	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Řecko	204	156	0	360	56,7 %
Maďarsko	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irsko	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Itálie	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Lotyšsko	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Litva	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Lucembursko	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Nizozemsko	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polsko	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugalsko	935	27	0	962	97,2 %
Rumunsko	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovensko	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovinsko	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Španělsko	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Švédsko	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Spojené království	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Celkem	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Švýcarsko	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Celkem	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3 Objemy zakázů

Ve srovnání s obdobím 2015–2016 bylo ve vykazovaném období 2017–2018 zakázáno používání o 99 617 **méně vozidel**, což představuje **pokles o 24,7 %**. Tabulka 3 níže poskytuje rozčlenění pro každý členský stát. Vzhledem k tomu, že se zároveň též snížil počet zkontrolovaných vozidel o 20,9 % oproti období 2015–2016, může to naznačovat, že nedošlo ke zlepšení metody zacílení.

Tabulka 3: Zakázky – srovnání mezi obdobími 2015–2016 a 2017–2018

Vykazující členský stát (ČS)	Vozidla, jejichž používání bylo zakázáno v období 2015–2016	Vozidla, jejichž používání bylo zakázáno v období 2017–2018	Rozdíl mezi obdobími 2015–2016 a 2017–2018	% rozdíl mezi obdobími 2015–2016 a 2017–2018
Rakousko	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgie	691	1 015	324	46,9 %
Bulharsko	1 646	1 720	74	4,5 %
Chorvatsko	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Kypr	1 232	1 012	-220	-17,9 %

Česká republika	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Dánsko	1 192	1 292	100	8,4 %
Estonsko	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finsko	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Francie	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Německo	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Řecko	71	12	-59	-83,1 %
Maďarsko	8 388	8 830	442	5,3 %
Irsko	1 909	1 420	930	189,8 %
Itálie	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Lotyšsko	61	833	772	1 265,6 %
Litva	311	1 371	1 060	340,8 %
Lucembursko	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Nizozemsko	172	1 004	832	483,7 %
Polsko	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugalsko	776	8	-768	-99,0 %
Rumunsko	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Slovensko	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Slovinsko	109	154	45	41,3 %
Španělsko	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Švédsko	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Spojené království	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Celkem	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Čtrnáct členských států zaznamenalo během vykazovaného období 2017–2018 zvýšení počtu zákazů oproti vykazovanému období 2015–2016. Procenta zvýšení se pohybovala v rozmezí od 4,1 % v případě Rakouska do přibližně 3,203 % v případě Finska, pravděpodobně v důsledku posílení přístupu založeného na riziku. Jiné členské státy, které zaznamenaly značná zvýšení, byly Česká republika (1 932,0 %), Lotyšsko (1 265,6 %), Nizozemsko (483,7 %) a Litva (340,8 %).

Při porovnání těchto zvýšení s odpovídající změnou objemů kontrol pro dotyčné členské státy s výjimkou Litvy (která zaznamenala pokles o 28,8 %) zaznamenaly Finsko, Česká republika, Lotyšsko a Nizozemsko zvýšení objemů kontrol o 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % a 63,8 % v daném pořadí. Z údajů je proto zřejmé, že Litva musela přinejmenším změnit svou politiku kontrol na přístup založený na riziku, který vede k vyššímu vydávání zákazů.

Na druhé straně čtrnáct členských států zaznamenalo snížení počtu evidovaných zákazů v rozmezí od 1,7 % v případě Německa do 99,0 % v případě Portugalska, které pro aktuální vykazované období sdělilo pouze 8 zákazů oproti 776 během vykazovaného období 2015–2016.

5.4 Původ zkontrolovaných vozidel

Tabulka 4 shrnuje údaje předložené členskými státy a ukazuje, že procento domácích vozidel, jejichž používání bylo zakázáno, se pohybuje v rozmezí od 0,9 % v Portugalsku, 1,1 % v Bulharsku, 1,3 % v Německu a 2,3 % ve Slovinsku po více než 50,0 % v Rakousku, Estonsku, Itálii a na Maltě. Procento zákazů používání vozidel EU (kromě vykazujícího členského státu) se pohybuje v rozmezí od 1,4 % v Lucembursku, 1,8 % v Bulharsku a 2,1 % v Polsku po více než 50,0 % v Rakousku a Estonsku. Je pozoruhodné, že Estonsko má pro domácí vozidla podíly zákazu používání přesahující 90,0 %, což je způsobeno metodikou shromažďování údajů, zatímco celkový podíl zákazů pro domácí vozidla ve všech členských státech je 8,1 %, což představuje malé zvýšení oproti údaji 7,9 % ve vykazovaném období 2015–2016.

Pokud se posuzují rozdíly v podílu zákazu používání vozidel pro domácí vozidla oproti vozidlům registrovaným v jiném členském státě, šest členských států, jmenovitě Rakousko, Belgie, Francie, Německo, Lucembursko a Spojené království, předložilo údaje, které by naznačovaly, že vozidla registrovaná v jiném členském státě splňují vyšší standardy způsobilosti, neboť bylo vykázáno více zákazů. Členské státy, ve kterých byl rozdíl podílu zákazů pro domácí vozidla vyšší než 10 %, byly Dánsko (13,7 %), Estonsko (23,9 %), Itálie (39,2 %), Malta (36,2 %) a Španělsko (13,0 %). Na druhé straně jediným členským státem, ve kterém je rozdíl podílu zákazů pro vozidla registrovaná v jiném členském státě kolem 10,0 %, je Spojené království (9,2 %).

Průměrný podíl zákazů používání pro vozidla EU (kromě domácích) ve všech 28 členských státech je 7,6 %, což představuje snížení oproti údaji 9,0 % uváděnému pro vykazované období 2015–2016.

Kypr neprovedl žádné kontroly jiných vozidel EU, pravděpodobně v důsledku své zeměpisné polohy v Unii. Portugalsko rovněž nesdělilo žádné údaje pro vozidla mimo EU, aby podíl zákazů ve výši 7,6 % mohl být rozlišen, jelikož nezahrnuje údaje z jednoho členského státu.

Tabulka 4: Rozčlenění zákazů – vnitrostátní oproti EU

Vykazující členský stát	Vnitrostátní zákazy			Zákazy EU (kromě vykazujícího členského státu)		
	Počet zkontrolovaných vnitrostátních vozidel	Počet zákazů používání vnitrostátních vozidel	Podíl zákazů používání vnitrostátních vozidel (%)	Počet zkontrolovaných vozidel EU	Počet zákazů používání vozidel EU	Podíl zákazů používání vozidel EU (%)
Rakousko	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgie	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulharsko	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Chorvatsko	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Kypr	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Nepoužije se
Česká republika	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Dánsko	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estonsko	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finsko	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %

Francie	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Německo	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Řecko	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Maďarsko	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irsko	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Itálie	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Lotyšsko	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Litva	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Lucembursko	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Nizozemsko	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polsko	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugalsko	935	8	0,9 %	27	0	Nepoužije se
Rumunsko	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovensko	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slovinsko	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Španělsko	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Švédsko	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Spojené království	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Celkem	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Švýcarsko	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Celkem	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Jak již bylo uvedeno, dvacet členských států předložilo rovněž údaje týkající se kontrol provedených u vozidel registrovaných v zemích mimo EU. Další podrobnosti obsahuje tabulka 5 níže. Bylo zkontrolováno 327 273 vozidel registrovaných mimo EU, což vedlo k vydání 16 813 zákazů používání, tj. **k podílu zákazů ve výši 5,1 %**, v porovnání s podílem 8,1 % pro domácí vozidla a 7,6 % pro vozidla EU (kromě domácích). Podíly zákazů pro vozidla mimo EU se ve srovnání s vozidly EU zvýšily o více než 10,0 % v Rakousku (10,7 %), Estonsku (23,1 %) a Finsku (15,1 %), zatímco v Itálii byl pozorován pokles o 12,1 %.

Údaje předložené členskými státy s ohledem na počet provedených kontrol vozidel registrovaných v zemích, které nejsou členy EU, však stále nestačí k vyvození závěrů o jejich technickém stavu. Ve srovnání s vykazovaným obdobím 2015–2016 však poskytlo údaje pro vozidla mimo EU o 9 více členských států.

Tabulka 5: Rozčlenění zákazů používání – vozidla mimo EU

Zákazy používání (vozidla registrovaná mimo EU)

Vykazující členský stát	Počet zkontrolovaných vozidel registrovaných mimo EU	Počet zakázaných vozidel registrovaných mimo EU	Podíl zákazů vozidel registrovaných mimo EU (%)
Rakousko	1 688	1256	74,4 %
Belgie	339	29	8,6 %
Bulharsko	41 497	346	0,8 %
Chorvatsko	0	0	Nepoužije se
Kypr	0	0	Nepoužije se
Česká republika	2 863	132	4,6 %
Dánsko	49	11	22,4 %
Estonsko	271	248	91,5 %
Finsko	2 550	1 269	49,8 %
Francie	0	0	Nepoužije se
Německo	36 573	1 202	3,3 %
Řecko	0	0	Nepoužije se
Maďarsko	2 642	45	1,7 %
Irsko	9	1	11,1 %
Itálie	12	1	8,3 %
Lotyšsko	405	62	15,3 %
Litva	6 020	93	1,5 %
Lucembursko	78	0	0 %
Malta	0	0	Nepoužije se
Nizozemsko	180	37	20,6 %
Polsko	225 207	10 051	4,5 %
Portugalsko	0	0	Nepoužije se
Rumunsko	336	47	14,0 %
Slovensko	0	0	Nepoužije se
Slovinsko	103	7	6,8 %
Španělsko	0	0	Nepoužije se
Švédsko	326	15	4,6 %
Spojené království	6 125	1 961	31,6 %
Celkem	327 273	16 813	5,1 %
Švýcarsko	3 935	530	13,5 %
Celkem	331 208	17 343	5,2 %

5.5 Vozidla se zákazem používání podle kategorie a členského státu registrace

Příloha 1 poskytuje přehled podílů zákazů používání vozidel podle členského státu registrace. Průměrný podíl zákazů ve všech členských státech byl 7,9 %, přičemž u kategorie N2 (vozidla nad 3,5 tuny), což je nejčastěji zakazovaný typ vozidla, dosahuje podíl zákazů výše 11,4 %.

Vozidla v nespecifikované kategorii vozidel „Jiná“ měla podíl zakazů 9,4 %. Tato kategorie však pravděpodobně zahrnuje mnoho typů vozidel, tj. zemědělská vozidla (kategorie T), lehká přípojná vozidla (kategorie O1 a O2) a lehká užitková vozidla (kategorie N1), a jejich kontrola je založena na vnitrostátních právních předpisech.

Směrnice 2014/47/EU však učinila od 20. května 2018 kontrolu vysokorychlostních traktorů (schopných přesáhnout 40 km/h) povinnou, pokud se používají zejména na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční přepravy.

Z hlediska analýzy údaje ukazují, že byla častěji zakazována vozidla z Rakouska a Malty s podíly zakazu používání 37,5 % a 31,9 % v daném pořadí. Na druhé straně německá a lucemburská vozidla byla zakazována nejméně často s podíly zakazu používání 1,7 % a 2,6 % v daném pořadí.

Rozdíly v těchto podílech zakazu používání vozidel lze vysvětlit uplatňováním různých metod výběru a kontroly a kategorizace závad mezi členskými státy.

Německo, Spojené království, Francie a Švédsko zkontrolovaly na svých územích v uvedeném pořadí 94,1 %, 93,4 %, 93 % a 85,8 % všech vozidel s jejich vnitrostátním číslem registrace. Výši přesahující 50 % dodržely Rakousko, Bulharsko, Finsko, Chorvatsko, Irsko, Malta, Polsko, Španělsko a Kypr. To, jak se předpokládalo, naznačuje, že jsou vozidla ve většině případů kontrolována na domácích cestách.

Existuje z toho však několik výjimek. Například vnitrostátní orgány v Estonsku, Itálii, Lucembursku, Portugalsku, Rumunsku a Řecku kontrolovaly méně než 10 % všech kontrolovaných vozidel, jež byla registrována v jejich příslušných členských státech.

Příloha 2 nabízí navíc podrobné údaje podle kategorie vozidel a podle členského státu, v němž byla provedena kontrola. Největší podíly zakazu používání vozidel byly zaznamenány v Estonsku (90,6 %), v Rakousku (63,3 %), v Itálii (52,6 %) a na Maltě (50,3 %), zatímco nižší podíly zakazu používání vozidel byly pozorovány v Portugalsku (0,8 %), Bulharsku (1,1 %), Lucembursku (1,6 %) a Německu (2,2 %). Průměrný podíl zakazů pro všechny členské státy EU je 7,6 %, číslo, jež zůstává zhruba stejné jako ve vykazovaném období 2015–2016. Jak se předpokládalo, kontrolující členské státy s vyššími podíly zakazů jsou rovněž členské státy s nejvyššími podíly zakazů pro vozidla registrovaná na jejich vlastním území (tabulka 4).

5.6 Typy závad vykazované členskými státy

Příloha 3 ukazuje závadovost zjištěnou na vozidlech v devíti oblastech kontroly během kontrol prováděných členskými státy v průběhu vykazovaného období 2017–2018.

V průběhu vykazovaného období se nejčastější závady zjištěné při kontrolách týkaly technického stavu:

- osvětlovacích zařízení a elektrických systémů (26,4 % celkových zaznamenaných závad);
- náprav, kol, pneumatik, zavěšení náprav (16,5 % celkových zaznamenaných závad);
- brzdového zařízení (15,1 % celkových zaznamenaných závad) a
- podvozku a částí připevněných k podvozku (12,3 %)

Členské státy vykázaly značné rozdíly v četnosti detekce závad v rámci devíti oblastí kontrol. Například ve Španělsku závady v oblasti kontroly „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“ představovaly 64,9 % celkových vykázaných závad během vykazovaného období, zatímco ve Spojeném království závady v této oblasti představovaly pouze 0,8 % celkových zjištěných závad. Důvod této skutečnosti je s největší pravděpodobností opět důsledkem různých metod kontroly uplatňovaných členskými státy; možná ve spojení s vnitrostátní politikou více zdůrazňovat v průběhu kontroly konkrétní oblast kontroly. Je však nutno uznat, že směrnice 2014/47/EU zavádí od 20. května 2018 větší harmonizaci metod kontroly, posuzování závad a používání zkušebního zařízení.

Při porovnání číselných údajů s údaji předchozího období se nejvýznamnější snížení týkají zkušební oblasti „nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav“, z 21,8 % v předchozím vykazovaném období na 16,5 % v současném vykazování, a také zkušební oblasti „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“, z 15,5 % v předchozím vykazovaném období na 11,5 % v současném období. Nejběžnější jsou však i nadále závady týkající se oblasti „osvětlovací zařízení a elektrický systém“, u kterých došlo k nárůstu na 26,4 % (zvýšení 3,4 % z 23 % za předchozí vykazované období). Pokud jde o jiné oblasti kontroly, změny oproti předchozímu vykazovanému období nejsou tak velké, aby byly jakoukoli významnou příčinou obav nebo aby naznačovaly významné změny politiky prováděné členskými státy.

U čtyř z devíti oblastí kontroly, jmenovitě „identifikace“, „výhled“, „osvětlovací zařízení a elektrický systém“ a „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“, se podíly ve srovnání s předchozím vykazovaným obdobím snižují. Podíly pro „řízení“ zůstávají stejné, ve výši 2,3 %. Všechny oblasti, u kterých došlo během předchozího vykazovaného období k mírnému zvýšení, jmenovitě „brzdové zařízení“, „osvětlovací zařízení a elektrický systém“, „podvozek a části připevněné k podvozku“ a „obtěžování okolí včetně emisí a unikání paliva a/nebo oleje“, zaznamenaly zvýšení o méně než 5 %.

„Osvětlovací zařízení a elektrický systém“ je rovněž převažující závadou, neboť má největší podíl ve dvanácti členských státech, zatímco závady „identifikace“, „řízení“ a „obtěžování okolí včetně emisí a unikání paliva a/nebo oleje“ bývají ve většině členských států pod úrovní 10 %, s výjimkou Francie, kde podíl poslední uvedené kategorie dosahuje 25 %, což nejpravděpodobněji svědčí o přísnějším přístupu k environmentální výkonnosti vozidel. U závad týkajících se „obtěžování okolí vč. emisí a uniků“, jež kromě toho, že představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, mají rovněž dopad na životní prostředí, bylo po snížení v předchozím období o 0,8 % (ze 4,1 % na 3,3 %) pozorováno zvýšení o 3,0 %, z 3,3 % na 6,3 %.

Konečně, jak uvedeno v tabulce 2, dvacet členských států provádělo kontroly vozidel registrovaných mimo EU. Jelikož celkový počet těchto kontrol se však rovná pouze přibližně 8 % celkového počtu kontrol prováděných během vykazovaného období, není možné vyvozovat žádné pevné závěry ohledně jejich technického stavu.

Příloha 4 této zprávy však přesto pro úplnost obsahuje další podrobnosti, ve kterých poskytuje přehled o počtu vozidel zkontrolovaných členskými státy podle země registrace a podílu zákazů.

6. DRUHY SANKCÍ

Směrnice 2000/30/ES nestanoví za zjištěná porušení právních předpisů žádný systém sankcí. Namísto toho musí sankce stanovit členské státy, a to tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidiče nebo země, v níž bylo vozidlo zaregistrováno nebo uvedeno do provozu.

Jak již bylo uvedeno, je-li zřejmé, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje své uživatele nebo jiné účastníky silničního provozu, je orgán nebo kontrolor vykonávající kontrolu na základě směrnice 2000/30/ES zmocněn používání takového vozidla dočasně zakázat, dokud nejsou zjištěné nebezpečné závady odstraněny.

Nebezpečné závady zjištěné na užitkovém vozidle, jehož vlastníkem je nerezident, zejména závady, které měly za následek zákaz jeho používání, musí být rovněž oznámeny příslušným orgánům členského státu, v němž je vozidlo registrováno.

Příslušné orgány členského státu, které nebezpečnou závadu zjistily, mohou požádat příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, o přijetí vhodných opatření, například aby vozidlo podrobily další kontrole technické způsobilosti. Je však na členském státu registrace, aby provedl jakékoli opatření, které považuje za vhodné, o kterém nemusí podávat žádnou zprávu.

V praxi je finančním dopadem na provozovatele spojeným se zákazem vozidla s nebezpečnou závadou nejen možná pokuta uložená orgány členského státu provádějícího kontrolu. Mohou existovat další náklady, jako náklady na odtažení vozidla do kontrolního zařízení na „podrobnější“ kontrolu společně s náklady na samotnou zkoušku a náklady na veškeré opravy nezbytné k odstranění závad. Navíc existují rovněž nepřímé náklady provozovatele spojené s případným nesplněním časového rozvrhu.

Konečně podle směrnice 2014/47/EU budou muset být od 20. května 2019 informace týkající se počtu a závažnosti závad doplněny do systému hodnocení rizika zřízeného podle směrnice 2006/22/ES⁸. Vozidla podniků s vysoce rizikovým profilem mohou být častěji vybírána k silničním kontrolám.

7. SOUHRNNÉ ZÁVĚRY

Jak je uvedeno v kapitole 3 této zprávy, vzhledem k odhaleným rozdílům v metodě kontroly, sběru údajů a vykazování, neměly by být na základě této zprávy vyvozovány žádné dalekosáhlé závěry a s výsledky by mělo být nakládáno s opatrností. S ohledem na tuto skutečnost jsou níže uvedena hlavní zjištění z údajů shromážděných pro vykazované období 2017–2018.

7.1 Kontroly

Ve srovnání s vykazovaným obdobím 2015–2016 bylo ve vykazovaném období 2017–2018 kontrolováno **o 1 048 863 méně vozidel**, což představuje **pokles o 20,9 %**. Podle vysvětlení poskytnutých členskými státy jde o kombinovaný výsledek snížení zdrojů, reorganizace, změn vnitrostátních právních předpisů a uplatňování pravidel.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

V každém případě šestnáct členských států provádělo méně kontrol s procenty snížení v rozsahu od 1,2 % v případě Itálie po 93,3 % v případě Řecka. Na druhé straně dvanáct členských států zaznamenalo zvýšení počtu prováděných kontrol s procenty zvýšení v rozsahu od 1,8 % v případě Lotyšska po 429,4 % v případě Lucemburska.

57,7 % kontrol prováděných během vykazovaného období bylo provedeno u vozidel registrovaných v členském státě, kde se konala kontrola, 34,1 % bylo provedeno u vozidel registrovaných v jiném členském státě a 8,2 % u vozidel registrovaných mimo EU.

Podíl domácích vozidel na celkovém počtu zkontrolovaných vozidel se rovněž podstatně liší. V Rakousku, Belgii, Francii, Lucembursku a částečně v Polsku, kde podíl kontrol prováděných u domácích vozidel nepřesahuje 50 %, je třeba usilovat o zajištění vyváženějšího počtu kontrol a přiblížit se tak počtu kontrol prováděných v jiných členských státech s výrazným zastoupením tranzitní dopravy.

7.2 Zákazy

Oproti předchozímu období bylo zakázáno používání o 99 617 **méně vozidel**, což představuje **pokles o 24,7 %**.

Čtrnáct členských států zaznamenalo zvýšení počtu vydaných zákazů, a to od 4,1 % v případě Rakouska do 3,203 % v případě Finska. Na druhé straně čtrnáct členských států zaznamenalo snížení počtu vydaných zákazů, a to od 1,7 % v případě Německa do 99,0 % v případě Portugalska. S výjimkou Kypru, Francie a Slovenska se počty zákazů obecně zvýšily nebo snížily v souladu s objemy kontrol, což by naznačovalo změnu politiky prováděné v uvedených členských státech.

Z hlediska původu zakázaných vozidel byl celkový podíl zákazů pro domácí vozidla 8,1 %; 7,6 % vozidla EU (kromě domácích) a 5,1 % pro vozidla registrovaná mimo EU. To by naznačovalo, že jsou standardy obecně univerzálně uplatňovány pro vozidla EU, bez ohledu na zemi původu vozidla. Důvodem, proč je podíl zákazů pro vozidla registrovaná mimo EU nižší, může být skutečnost, že si provozovatelé vybírají k vyslání na cesty, jež zahrnují cestování v EU, svá nejnovější a nejlépe udržovaná vozidla. Nižší podíl zákazů naznačuje, že používání cílenějšího přístupu není rozšířeno. To se však snad změní s prosazováním směrnice 2014/47/EU, jež požaduje, aby členské státy upravily své kontrolní systémy.

Průměrný podíl zákazů pro vozidla registrovaná v EU ve všech členských státech byl 7,9 %. Vozidla kategorie N2 (neboli těžká nákladní vozidla) představovala typ vozidel, jejichž používání bylo zakazováno nejčastěji, přičemž podíl zákazů činil 11,4 %. Vozidla registrovaná ve Švédsku a na Maltě byla zakazována častěji, přičemž podíl zákazů činil 37,5 % a 31,9 % v uvedeném pořadí. Na druhé straně německá a lucemburská vozidla byla zakazována nejméně často, přičemž podíl zákazů činil 1,7 % a 2,6 % v uvedeném pořadí. Důvody rozdílů v těchto podílech zákazů nejsou Komisi známy, proto je nutno předpokládat, že jsou způsobeny uplatňováním různých metod kontroly a kategorizace závad v jednotlivých členských státech.

7.3 Závady

Dva nejčastější typy závad zjišťované během kontrol prováděných v průběhu vykazovaného období se týkaly oblastí kontroly „osvětlovací zařízení a elektrické systémy“ a „nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav“. Ty představovaly v uvedeném pořadí 26,4 % a 16,5 % celkového počtu zaznamenaných závad. Oblast „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“ představovala 11,5 % celkového počtu zaznamenaných závad ve všech členských státech, tedy méně než 15,5 % v předchozím vykazovaném období. Je pozoruhodné, že kontroly oblasti „obtěžování okolí vč. emisí a unikání paliva nebo oleje“ se téměř zdvojnásobily z 3,3 % ve vykazovaném období 2015–2016 na 6,3 % v období současném, což je pozitivním signálem, pokud jde o environmentální kontroly vozidel.

Nadále však mezi členskými státy přetrvávají významné rozdíly v podílech zákazu používání vozidel v jednotlivých zkušebních oblastech. Například ve Španělsku závady v oblasti kontroly „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“ představovaly 64,9 % celkových závad zaznamenaných během vykazovaného období, zatímco ve Spojeném království závady v této oblasti představovaly pouze 0,8 % celkových zjištěných závad. Důvod této skutečnosti je s největší pravděpodobností opět důsledkem různých metod kontroly uplatňovaných členskými státy. Předpokládá se však, že se tyto rozdíly sníží od 20. května 2018, jakmile nabyde účinnosti směrnice 2014/47/EU, která zavede větší harmonizaci metod kontroly, posuzování závad a používání zkušebního zařízení.