EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 23. 3. 2020
COM(2020) 107 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o uplatňovaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve

Vykazované obdobie 2017 – 2018

Obsah

1. ÚVOD 2
2. SMERNICA 2000/30/ES 3
3. ÚDAJE OZNAMOVANÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI 4
4. OBSAH KONTROLY 6
5. ŠTATISTICKÉ ÚDAJE 6
5.1. Počet kontrol 6
5.2. Pôvod skontrolovaných vozidiel 8
5.3. Počet udelených zákazov používania 9
5.4. Pôvod vozidiel, ktorým bol udelený zákaz používania 11
5.5. Vozidlá so zákazom používania podľa kategórie vozidla a členského štátu evidencie 14
5.6. Druhy chýb, ktoré oznámili členské štáty 14
6. DRUHY SANKCIÍ 16
7. ZÁVERY A ZHRNUTIA 17
7.1. Kontroly 17
7.2. Zákazy používania 17
7.3. Chyby 18

1. ÚVOD

V záujme bezpečnosti cestnej premávky, ochrany životného prostredia a spravodlivej hospodárskej súťaže stanovuje európska legislatíva súbor opatrení na zaistenie zodpovedajúceho technického stavu úžitkových vozidiel na európskych cestách. Patria k nim:

- pravidlá prístupu k povolaniu dopravcu, v ktorých sa od dopravcov vyžaduje dostatočná finančná spôsobilosť na zabezpečovanie riadnej údržby vozidiel [nariadenie (ES) č. 1072/2009[1]],

- pravidelné kontroly technického stavu vykonávané v členských štátoch na vozidlách, ktoré sú zaevidované na ich území, s minimálnou frekvenciou stanovenou na európskej úrovni (smernica 2009/40/ES[2]),

- cestné technické kontroly, ktoré sú predmetom tejto správy a ktoré zabezpečujú, aby sa úžitkové vozidlá používali, iba ak sú udržiavané tak, aby sa zaručila vysoká úroveň technickej spôsobilosti (smernica 2000/30/ES[3]).

Podľa smernice 2000/30/ES sa úžitkové vozidlá prevádzkované na území členských štátov podrobujú cestným technickým kontrolám, t. j. kontrolám technického stavu, v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia. V jej článku 6 sa stanovuje, že každý druhý rok majú členské štáty oznámiť Komisii údaje nazhromaždené za uplynulé dva roky o:

- počtoch kontrolovaných úžitkových vozidiel roztriedené do siedmich kategórií vozidiel a v členení podľa krajín evidencie,
- položkách skontrolovaných podľa danej smernice a
- zistených chybách.

Po zozbieraní týchto údajov sa v smernici 2000/30/ES takisto požaduje, aby Komisia na základe údajov od členských štátov predložila Rade správu o uplatňovaní smernice spolu s prehľadom dosiahnutých výsledkov. Toto je predmetom tejto správy. V smernici 2000/30/ES sa tiež vyžaduje, aby informácie získané od členských štátov podľa článku 6 predložila Komisia Európskemu parlamentu.

V smernici 2000/30/ES sa v rámci cestnej technickej kontroly uvádza deväť rôznych oblastí. Ďalšie podrobnosti sú uvedené ďalej v oddiele 4. Ak sa počas kontroly ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, môže sa používanie daného vozidla zakázať až do času, kým nebudú zistené nebezpečné chyby odstránené. Zároveň sa po vykonaní kontroly vozidla musia všetky zistené chyby zdokumentovať v správe o kontrole poskytnutej vodičovi.

---

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72.

[2] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12.

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve (Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1).

Európsky parlament a Rada v roku 2014 zrevidovali pravidlá a postupy pre cestné technické kontroly úžitkových vozidiel. Dňa 3. apríla 2014 bola prijatá smernica 2014/47/EÚ[4] (ďalej len „smernica 2014/47/EÚ“). Uplatňuje sa od 20. mája 2018. Smernicou 2014/47/EÚ sa okrem iného zavádzajú dva druhy kontrol, t. j. počiatočné a podrobnejšie kontroly[5], ako aj požiadavka, že celkový počet počiatočných cestných kontrol v EÚ za kalendárny rok bude musieť zodpovedať aspoň 5 % celkového počtu týchto vozidiel, ktoré sú evidované v členských štátoch. Na dosiahnutie tohto cieľa sa musí každý členský štát usilovať o vykonanie primeraného počtu cestných kontrol, ktorý bude zodpovedať celkovému počtu takýchto vozidiel evidovaných na jeho území. Lehota na podanie prvej správy, keď sa tento cieľ bude skúmať, bude 31. marec 2021, a to za roky 2019 – 2020.

2. SMERNICA 2000/30/ES

Podľa smernice 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel sa vozidlá používané na komerčné účely musia kontrolovať každý rok. Keďže sa však každoročná kontrola nepovažuje za dostatočnú na to, aby sa zaručilo, že tieto vozidlá zostanú v dobrom technickom stave aj v období medzi dvoma po sebe nasledujúcimi kontrolami technického stavu, nevyhnutným opatrením na zaistenie bezpečnosti cestnej premávky je aj vykonávanie cestných technických kontrol ako formy presadzovania predpisov.

Cestná technická kontrola je neohlásená kontrola úžitkového vozidla prevádzkovaného na území členského štátu. Kontroly vykonávajú hlavne na verejných komunikáciách buď príslušné orgány, alebo iné subjekty konajúce pod ich dohľadom.

Všetky cestné technické kontroly sa musia vykonávať bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom je úžitkové vozidlo zaevidované alebo uvedené do prevádzky. Kontrolné činnosti sa musia okrem toho vykonávať tak, aby sa minimalizovali náklady a zdržanie vodičov a prevádzkovateľov.

Výber úžitkových vozidiel na cestnú technickú kontrolu by mal byť cielený s osobitným dôrazom na identifikáciu vozidiel, ktoré sú s najväčšou pravdepodobnosťou slabo udržiavané[6].

Cestné kontroly sa obyčajne vykonávajú vo viacerých krokoch. Najprv sa vykoná vizuálne posúdenie stavu údržby stojaceho vozidla a zároveň sa skontroluje dokumentácia týkajúca sa poslednej cestnej kontroly vozidla (ak existuje) a kontroly jeho technického stavu. Môže sa tiež vykonať podrobná kontrola nezrovnalostí na základe zoznamu položiek smernice 2000/30/ES, a to na mieste alebo v najbližšej stanici technickej kontroly. V prípade podrobnej kontroly sa musí výsledok zaznamenať v správe o cestnej technickej kontrole, ktorá sa riadi

---

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii, Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134.

5 V rámci počiatočnej kontroly sa vykoná kontrola dokumentácie a vizuálne posúdenie technického stavu vozidla. Podrobnejšie kontroly (v nadväznosti na počiatočnú kontrolu, ak je to potrebné) sa musia vykonávať pomocou mobilnej kontrolnej jednotky, v určenom zariadení cestnej kontroly alebo v stanici technickej kontroly.

6 Smernicou 2014/47/EÚ sa od 20. mája 2019 zaviedol vo všetkých členských štátoch systém povinného hodnotenia rizikovosti. Slabé výsledky pri cestných kontrolách, pokiaľ ide o počet a závažnosť chýb, ktoré sa zistili počas kontrol technického stavu a kontrol zabezpečenia nákladu, budú pre prevádzkovateľov znamenať vyššiu rizikovosť. Príslušné orgány členských štátov budú potom na základe týchto informácií častejšie kontrolovať prevádzkovateľov hodnotených ako vysokorizikových.

vzorom stanoveným v smernici. Tieto informácie sú podkladom pre informácie, ktoré majú členské štáty oznamovať Európskej komisii.

Ak úžitkové vozidlo s nebezpečnými chybami predstavuje vážne riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, možno zakázať jeho používanie, kým sa tieto chyby neodstránia. Okrem toho, zahraničné vozidlá so závažnými chybami treba v záujme prijatia príslušných krokov nahlásiť členskému štátu evidencie.

V smernici 2000/30/ES v znení zmien[7], ktorá sa uplatňovala do 19. mája 2018, bolo stanovených viacero podmienok cestných technických kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných v EÚ. Smernicou 2010/47/EÚ sa od 1. januára 2012 zmenili kategórie vozidiel a zoznam kontrolovaných položiek v prílohe I.

Pred zmenou boli vozidlá v správe z cestnej technickej kontroly (príloha I) definované pomocou tried, napr. vozidlo prívesového a návesového typu, čo znamenalo akékoľvek motorové vozidlo na prepravu tovaru s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony (kategórie N2 a N3) spojené s prípojným vozidlom (kategórie O3 a O4). Zároveň sa museli vozidlá kategórie N2 uviesť ako „ľahké nákladné vozidlo“, vozidlá kategórie N3 ako „nákladný automobil“ a vozidlá kategórie O3 a O4 ako „príves“ a „náves“.

Jednou zo zmien zavedených smernicou 2010/47/EÚ však bolo zavedenie odlišného spôsobu zoskupovania vozidiel, a to podľa označenia ich kategórie podľa právnych predpisov pre typové schválenie. V dôsledku toho vozidlo, ktoré mohlo byť uvedené v rôznych triedach, môže byť teraz uvedené len v jednej kategórii vozidiel. Okrem toho sa ťažné vozidlo a prípojné vozidlo musia uvádzať oddelene. Vzhľadom na to, že ťažné vozidlo a prípojné vozidlo môžu byť evidované v rôznych členských štátoch, poskytuje táto revidovaná klasifikácia presnejšie informácie a zároveň zlepšuje situáciu členských štátov v prípadoch, keď je potrebné informovať členský štát evidencie, ak boli na niektorom z vozidiel zistené závažné chyby.

3. ÚDAJE OZNAMOVANÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

Toto je siedma správa o uplatňovaní smernice 2000/30/ES v členských štátoch a vzťahuje sa na kalendárne roky 2017 – 2018. Treba poznamenať, že smernica 2000/30/ES bola 20. mája 2018 zrušená smernicou 2014/47/EÚ, no prvá správa vypracovaná na základe smernice 2014/47/EÚ sa bude vzťahovať iba na roky 2019 – 2020. To znamená, že v prípade absencie prechodných opatrení stanovených v smernici 2014/47/EÚ mali členské štáty predložiť svoje správy v súlade s požiadavkami smernice 2000/30/ES aj za obdobie od 20. mája 2018 do 31. decembra 2018, aby dosiahli cieľ smernice 2000/30/ES a smernice 2014/47/EÚ, ktoré sa nezmenili, aj keď pri vykonávaní kontrol a zbere údajov vychádzali zo smernice 2014/47/EÚ. Toto právne vákuum spôsobilo členským štátom značné praktické problémy a v niektorých prípadoch viedlo k chybným správam, takže závery by sa mali vyvodzovať opatrne. Členské štáty mali Komisii poskytnúť zozbierané údaje za toto vykazované obdobie najneskôr do 31. marca 2019.

S cieľom zjednodušiť túto ohlasovaciu povinnosť a v súlade s doterajšou praxou zaslala Komisia v polovici februára 2019 členským štátom informačný list. K tomuto listu bol priložený vopred pripravený vzor (ktorý spoločne vypracovali experti Komisie a členských štátov), ktorý mali členské štáty použiť na odoslanie spätnej väzby elektronicky, t. j. na

[7] Smernica Komisie 2010/47/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica 2000/30/ES, Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 33.

zjednodušenie spracovania údajov po doručení všetkých informácií. V marci 2019 bolo vydané oznámenie, v ktorom boli členské štáty upozornené, že sa blíži termín na predloženie ich správ. V máji 2019 dostali členské štáty, ktoré nepredložili svoje správy v stanovenej lehote, tretie upozornenie. Nasledovali ďalšie výmeny komunikácie medzi Komisiou a konkrétnymi členskými štátmi. Všetky členské štáty použili na elektronické predloženie svojich údajov vopred pripravený vzor – vítaný krok, ktorý zjednodušil zhromažďovanie údajov.

Nie všetky členské štáty však dodržali termín na predloženie svojich údajov. Estónsko, Grécko, Cyprus, Lotyšsko, Litva, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Portugalsko a Švédsko predložili údaje v rámci lehoty stanovenej na 31. marca 2019. Niektoré ďalšie členské štáty sa mierne oneskorili (konkrétne Bulharsko, Dánsko, Nemecko, Írsko, Luxembursko, Slovinsko a Spojené kráľovstvo), zatiaľ čo iné (konkrétne Malta, Maďarsko, Francúzsko, Španielsko a Fínsko) predložili údaje až v septembri 2019. V tomto období sa nezačal postup v prípade nesplnenia povinnosti voči žiadnemu členskému štátu za neoznámenie údajov Komisii.

Sedemnásť členských štátov, konkrétne Rakúsko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Nemecko, Maďarsko, Írsko, Lotyšsko, Litva, Luxembursko, Holandsko, Poľsko, Rumunsko, Slovinsko a Švédsko, predložilo údaje o vozidlách evidovaných mimo EÚ, ktoré rozdelili podľa krajiny evidencie. Belgicko, Taliansko a Spojené kráľovstvo poskytli počet celkových kontrol vozidiel evidovaných mimo EÚ bez spresnenia konkrétnych členských štátov evidencie. Slovensko neposkytlo podrobné štatistiky pre vozidlá z krajín mimo EÚ v použiteľnom formáte, takže údaje sa nemohli zohľadniť.

Francúzsko, Španielsko a Grécko neposkytli žiadne informácie o tretích krajinách a Chorvátsku; Grécko však potvrdilo, že nekontrolovalo žiadne vozidlá z uvedených geografických oblastí. Cyprus neposkytol žiadne informácie o ostatných členských štátoch a potvrdil, že kontroloval iba vozidlá evidované na svojom území. Ani Malta neposkytla žiadne údaje týkajúce sa tretích krajín a potvrdila, že takéto kontroly neboli vykonané. Malta a Rakúsko navyše poskytli informácie o kategóriách T5, čo je povinnosť v zmysle smernice 2014/47/EÚ.

A napokon dvanásť členských štátov, konkrétne Rakúsko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Francúzsko, Malta, Holandsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Slovensko a Spojené kráľovstvo, poskytlo dodatočné informácie týkajúce sa kódov chýb v rámci kontrolovaných položiek (napr. 1. brzdové zariadenie; 1.1.8. spojkové hlavice pre brzdy prípojného vozidla). Tieto podrobné údaje boli zavedené smernicou 2010/47/EÚ, ktorou sa zmenila príloha I k smernici 2000/30/ES od 1. januára 2012, poskytovať údaje na takejto rozšírenej úrovni podrobností však nie je povinné.

Po prvej analýze národných správ sa Komisia obrátila na viaceré členské štáty, aby mohla lepšie pochopiť možné príčiny nezvyčajných výsledkov alebo zmien v porovnaní s predchádzajúcim obdobím. Podľa vysvetlení poskytnutých členskými štátmi existuje niekoľko okolností, ktoré mali negatívny vplyv na počet a kvalitu cestných technických kontrol. K týmto okolnostiam patrili okrem iného zhromažďovanie údajov na základe smernice 2014/47/EÚ, reorganizácia alebo decentralizácia právomocí či finančné obmedzenia, ktorých následkom bol nedostatok personálu, obmedzený počet kontrol a obmedzený prístup k vybaveniu. Výmena informácií s členskými štátmi odhalila aj významné rozdiely v chápaní a realizácii zhromažďovania údajov a vykazovania, čo môže byť takisto dôvodom rozdielov. Tieto rozdiely by sa mohli od 20. mája 2018 znížiť vzhľadom na to, že smernica 2014/47/EÚ prináša väčšiu harmonizáciu testovacích metód, hodnotenia

chýb, používania skúšobného zariadenia a požiadaviek na podávanie správ. Prvá správa vychádzajúca zo smernice 2014/47/EÚ sa bude vzťahovať na obdobie 2019 – 2020 a členské štáty budú musieť predložiť národné správy do 31. marca 2021.

4. OBSAH KONTROLY

Komisii sa musia zasielať prinajmenšom údaje týkajúce sa kontrolných oblastí podrobne uvedených v bode 10 vzoru správy v prílohe I k smernici 2000/30/ES. Týmito oblasťami sú:

- identifikácia,
- brzdové zariadenie,
- riadenie,
- výhľad,
- osvetľovacie zariadenie a elektrický systém,
- nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie náprav,
- podvozok a jeho príslušenstvo,
- ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti,
- zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja.

S cieľom uľahčiť inšpektorom zaznamenávanie zistených chýb v týchto oblastiach by správa z kontroly mala na zadnej strane obsahovať úplný zoznam kontrolovaných položiek. Inšpektori sú povinní vyznačiť (pomocou vopred stanovených kódov) v správe všetky oblasti, v ktorých zistili chyby, a po ukončení kontroly poskytnúť vodičovi vozidla kópiu tejto správy.

Ak sa inšpektor domnieva, že niektorá zo zistených chýb môže predstavovať také bezpečnostné riziko, ktoré si najmä v prípade bŕzd vyžaduje ďalšie kontroly, môže nariadiť, aby sa vozidlo podrobilo podrobnejšej obhliadke v určenom zariadení technickej kontroly.

Okrem toho, ak sa počas kontroly ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, môže sa používanie daného vozidla zakázať až do času, kým nebudú zistené nebezpečné chyby odstránené.

5. ŠTATISTICKÉ ÚDAJE

5.1. Počet kontrol

V porovnaní s vykazovaným obdobím 2015 – 2016 bolo vo vykazovanom období 2017 – 2018 skontrolovaných o **1 048 864 vozidiel menej**, čo predstavuje **pokles o 20,9 %**.

Treba poznamenať, že už v období 2015 – 2016 sa vykonalo o **534 473 kontrol menej** než v období 2013 – 2014. Zatiaľ čo v období 2011 – 2012 sa skontrolovalo **6 016 947** vozidiel, v období 2017 – 2018 to bolo iba **3 980 900, čo znamená, že počet vykonaných kontrol sa**

v rokoch 2011 až 2018 znížil o tretinu. Ak je zníženie počtu kontrol sprevádzané vyššou mierou udelených zákazov, čo svedčí o lepšom systéme zacielenia kontrol, zníženie kontrol by nebolo alarmujúce, ale vzhľadom na uvedené údaje nemusí ísť o tento prípad.

Tabuľka 1: Počet kontrol – porovnanie období 2015 – 2016 a 2017 – 2018

Nahlasujúci členský štát (ČŠ)	Vozidlá skontrolované v období 2015 – 2016	Vozidlá skontrolované v období 2017 – 2018	Rozdiel medzi obdobiami 2015 – 2016 a 2017 – 2018	Percentuálny rozdiel medzi obdobiami 2015 – 2016 a 2017 – 2018
Rakúsko	42 438	39 754	–2 684	–6,3 %
Belgicko	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulharsko	250 516	153 748	–96 768	–38,6 %
Chorvátsko	39 204	22 169	–17 035	−43,5 %
Cyprus	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 %
Estónsko	2 768	2 281	–487	–17,6 %
Fínsko	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Francúzsko	996 892	612 476	–384 416	–38,6 %
Nemecko	1 620 465	1 247 506	–372 959	–23,0 %
Grécko	5 395	360	–5 035	–93,3 %
Maďarsko	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Írsko	29 840	27 501	–2 339	–4,5 %
Taliansko	5 514	5 446	–68	–1,2 %
Lotyšsko	8 652	8 804	152	1,8 %
Litva	70 586	50 238	–20 348	–28,8 %
Luxembursko	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	–9,2 %
Holandsko	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Poľsko	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 %
Španielsko	654 392	345 620	–308 772	–47,2 %
Švédsko	45 417	44 711	–706	–1,6 %
Spojené kráľovstvo	265 535	260 026	–5 509	–2,1 %
Spolu	**5 029 763**	**3 980 900**	**–1 048 863**	**–20,9 %**

Šestnásť členských štátov vykonalo v období 2017 – 2018 menej kontrol než v období 2015 – 2016.

Percentuálny pokles sa pohyboval od 1,2 % v prípade Talianska až po 93,3 % v prípade Grécka. Ďalšími členskými štátmi, ktoré zaznamenali výrazný pokles, boli Španielsko (47,2 %), Chorvátsko (43,5 %), Bulharsko (38,6 %), Francúzsko (38,6 %) a Portugalsko (36,8 %). Okrem Švédska, ktoré uplatnilo prístup založený na riziku podľa smernice 2014/47/EÚ, členské štáty ako dôvod poklesu uviedli, že ide o dôsledok kombinácie viacerých faktorov, napríklad obmedzenia zdrojov, reorganizácie, zmeny vnútroštátnych právnych predpisov a neefektívneho uplatňovania pravidiel.

Na druhej strane zaznamenalo dvanásť členských štátov nárast počtu kontrol vykonaných v období 2017 – 2018. Percentuálny nárast sa pohyboval od 1,8 % v prípade Lotyšska až po 48,6 % v prípade Rumunska, 63,8 % v prípade Holandska a 429,4 % v prípade Luxemburska.

5.2. Pôvod skontrolovaných vozidiel

V tabuľke 2 sa uvádza prehľad pôvodu vozidiel skontrolovaných členskými štátmi. Ako už bolo uvedené, Cyprus ako jediný štát nepredložil údaje týkajúce sa kontrol „zahraničných" vozidiel, t. j. vozidiel evidovaných v inom členskom štáte alebo mimo EÚ. Dvadsaťsedem členských štátov uviedlo údaje o kontrolách vykonaných na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte a dvadsať členských štátov kontrolovalo aj vozidlá prevádzkované na ich území, ktoré boli evidované mimo EÚ.

K najdôležitejším údajom z tabuľky 2 patrí informácia, že 57,7 % kontrol v období 2017 – 2018 sa vykonalo na vozidlách evidovaných v členskom štáte, kde sa vykonala kontrola, 34,1 % na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte a iba 8,2 % na vozidlách evidovaných mimo EÚ.

Iba 14,4 % kontrol v Luxembursku sa vykonalo na vozidlách, ktoré sú v tomto štáte evidované, zatiaľ čo 80,1 % kontrol sa vykonalo na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte. Na druhej strane, 49,4 % vozidiel kontrolovaných poľskými orgánmi bolo evidovaných v Poľsku a 63,4 % vozidiel kontrolovaných bulharskými orgánmi bolo evidovaných v Bulharsku, zatiaľ čo v porovnaní s inými členskými štátmi vykonali väčší podiel kontrol na vozidlách evidovaných mimo EÚ. Tieto údaje sa dajú pravdepodobne vysvetliť geografickou polohou týchto členských štátov s intenzívnou tranzitnou dopravou.

Tabuľka 2: Pôvod skontrolovaných vozidiel

Nahlasujúci členský štát (ČŠ)	Evidované v danom členskom štáte	Evidované v inom členskom štáte	Evidované mimo EÚ	Spolu	Vozidlá daného členského štátu (%)
Rakúsko	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgicko	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulharsko	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Chorvátsko	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Cyprus	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 %

Estónsko	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Fínsko	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Francúzsko	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Nemecko	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grécko	204	156	0	360	56,7 %
Maďarsko	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Írsko	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Taliansko	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 %
Luxembursko	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Holandsko	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Poľsko	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 %
Španielsko	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Švédsko	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Spojené kráľovstvo	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Spolu	**2 297 213**	**1 356 324**	**327 363**	**3 980 900**	**57,7 %**
Švajčiarsko	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Spolu	**2 383 086**	**1 448 238**	**331 298**	**4 162 622**	**57,2 %**

5.3. Počet udelených zákazov používania

V porovnaní s vykazovaným obdobím 2015 – 2016 bolo vo vykazovanom období 2017 – 2018 skontrolovaných o 99 617 **vozidiel menej**, čo predstavuje **pokles o 24,7 %**. V tabuľke 3 sa uvádza rozdelenie podľa jednotlivých členských štátov. Keďže počet skontrolovaných vozidiel sa v porovnaní s rokmi 2015 – 2016 takisto znížil o 20,9 %, môže to naznačovať, že metóda lepšieho cielenia nepriniesla zlepšenie.

Tabuľka 3: Zákazy používania – porovnanie období 2015 – 2016 a 2017 – 2018

Nahlasujúci členský štát (ČŠ)	Vozidlá s udeleným zákazom používania v období 2015 – 2016	Vozidlá s udeleným zákazom používania v období 2017 – 2018	Rozdiel medzi obdobiami 2015 – 2016 a 2017 – 2018	Percentuálny rozdiel medzi obdobiami 2015 – 2016 a 2017 – 2018
Rakúsko	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgicko	691	1 015	324	46,9 %
Bulharsko	1 646	1 720	74	4,5 %

Chorvátsko	2 548	1 675	–873	–34,3 %
Cyprus	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 %
Estónsko	2 636	2 067	–569	–21,6 %
Fínsko	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Francúzsko	103 720	49 592	–54 128	–52,2 %
Nemecko	26 768	26 912	–469	–1,7 %
Grécko	71	12	–59	–83,1 %
Maďarsko	8 388	8 830	442	5,3 %
Írsko	1 909	1 420	930	189,8 %
Taliansko	2 923	2 864	–59	–2,0 %
Lotyšsko	61	833	772	1 265,6 %
Litva	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxembursko	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	–502	–13,7 %
Holandsko	172	1 004	832	483,7 %
Poľsko	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 %
Španielsko	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Švédsko	42 087	1 827	–40 260	–95,7 %
Spojené kráľovstvo	72 886	58 380	–14 506	–19,9 %
Spolu	**403 937**	**304 320**	**–99 617**	**–24,7 %**

Štrnásť členských štátov zaznamenalo nárast počtu zákazov počas vykazovaného obdobia 2017 – 2018 v porovnaní s vykazovaným obdobím 2015 – 2016. Percentuálny podiel rástol od 4,1 % v prípade Rakúska až po približne 3 203 % v prípade Fínska, čo je pravdepodobne dôsledkom prístupu viac zameraného na riziká. Ďalšími členskými štátmi, ktoré zaznamenali výrazný nárast, boli Česká republika (1 932,0 %), Lotyšsko (1 265,6 %), Holandsko (483,7 %) a Litva (340,8 %).

Pri porovnaní týchto nárastov s príslušnou zmenou v počte kontrol na členský štát, s výnimkou Litvy (ktorá zaznamenala pokles o 28,8 %), sa zvýšenie počtu kontrol zaznamenalo vo Fínsku (43,7 %), v Českej republike (8,9 %), Lotyšsku (1,8 %) a Holandsku (63,8 %). Z týchto údajov je preto zrejmé, že Litva musela prinajmenšom zmeniť svoju politiku kontrol a uplatniť prístup zameraný na riziká, ktorý viedol k vyššiemu počtu udelených zákazov.

Na druhej strane štrnásť členských štátov zaznamenalo pokles počtu udelených zákazov – od poklesu o 1,7 % v prípade Nemecka až po 99,0 % pokles v prípade Portugalska, ktoré ohlásilo

iba 8 udelených zákazov používania za aktuálne vykazované obdobie oproti 776 za vykazované obdobie 2015 – 2016.

5.4. Pôvod vozidiel, ktorým bol udelený zákaz používania

V tabuľke 4 sú zhrnuté údaje, ktoré predložili členské štáty, a uvádza sa v nej, že percentuálny podiel domácich vozidiel, ktorým bol udelený zákaz používania, sa pohybuje od 0,9 % v Portugalsku, 1,1 % v Bulharsku, 1,3 % v Nemecku a 2,3 % v Slovinsku až po viac než 50,0 % v Rakúsku, Estónsku, Taliansku a na Malte. Percentuálny podiel udelených zákazov používania v EÚ (okrem vykazujúceho členského štátu) sa pohybuje od 1,4 % v Luxembursku, 1,8 % v Bulharsku, 2,1 % v Poľsku až po viac než 50,0 % v Rakúsku a Estónsku. Práve Estónsko má podiel domácich vozidiel so zákazom používania vyšší než 90,0 %, čo je zapríčinené metodikou zberu údajov. Celkový podiel domácich vozidiel so zákazom používania vo všetkých členských štátoch je 8,1 %, čo predstavuje menší nárast z úrovne 7,9 % za vykazované obdobie 2015 – 2016.

Ak sa pozrieme na rozdiely v miere udelených zákazov používania pre domáce vozidlá oproti vozidlám evidovaným v inom členskom štáte, zistíme, že v prípade šiestich členských štátov (konkrétne Rakúsko, Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Luxembursko a Spojené kráľovstvo) by sa na základe predložených údajov dalo usudzovať, že vozidlá evidované v inom členskom štáte spĺňajú prísnejšie normy pre premávku po pozemných komunikáciách, pretože tam bola vyššia miera udelených zákazov. Rozdiel v miere udelených zákazov používania pre domáce vozidlá vyšší ako 10 % bol zaznamenaný v Dánsku (13,7 %), Estónsku (23,9 %), Taliansku (39,2 %), na Malte (36,2 %) a v Španielsku (13,0 %). Na druhej strane jediným členským štátom s rozdielom v miere udelených zákazov pre vozidlá evidované v inom členskom štáte na úrovni okolo 10,0 % bolo Spojené kráľovstvo (9,2 %).

Priemerná miera udelených zákazov pre vozidlá z EÚ (s výnimkou domácich vozidiel) v 28 členských štátoch je 7,6 %, čo predstavuje pokles oproti údaju 9,0 % za vykazované obdobie 2015 – 2016.

Cyprus nevykonal žiadne kontroly iných vozidiel z iných členských štátov EÚ, pravdepodobne z dôvodu svojej geografickej polohy. Ani Portugalsko neposkytlo žiadne údaje o vozidlách mimo EÚ, takže miera udelených zákazov 7,6 % sa ešte môže meniť, pretože nezahŕňa údaje z jedného členského štátu.

Tabuľka 4: Rozdelenie počtu zákazov používania – domáce vozidlá/vozidlá z EÚ

	Zákazy používania domácich vozidiel			**Zákazy používania vozidiel z EÚ (s výnimkou nahlasujúceho členského štátu)**		
Nahlasujúci členský štát	**Počet skontrolovaných domácich vozidiel**	**Počet zákazov používania domácich vozidiel**	**Miera udelených zákazov používania domácich vozidiel (%)**	**Počet skontrolovaných vozidiel z EÚ**	**Počet zákazov používania vozidiel z EÚ**	**Miera udelených zákazov používania vozidiel z EÚ (%)**
Rakúsko	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgicko	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %

Bulharsko	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Chorvátsko	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Cyprus	5 984	1 012	16,9 %	0	0	neaplikovateľné
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 %
Estónsko	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Fínsko	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Francúzsko	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Nemecko	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grécko	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Maďarsko	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Írsko	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Taliansko	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 %
Luxembursko	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Holandsko	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Poľsko	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugalsko	935	8	0,9 %	27	0	neaplikovateľné
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 %
Španielsko	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 kráľovstvo	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Spolu	**2 297 213**	**185 016**	**8,1 %**	**1 356 324**	**102 491**	**7,6 %**
Švajčiarsko	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Spolu	**2 383 086**	**188 452**	**7,9 %**	**1 448 238**	**110 983**	**7,7 %**

Ako už bolo uvedené, dvadsať členských štátov predložilo aj údaje týkajúce sa kontrol vozidiel evidovaných mimo EÚ. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v tabuľke 5. Skontrolovaných bolo 327 273 vozidiel z krajín mimo EÚ, pričom bolo vydaných 16 813 zákazov používania, t. j. **miera udelených zákazov predstavovala 5,1 %**. V prípade domácich vozidiel predstavovala táto miera 8,1 % a v prípade vozidiel z EÚ (okrem domácich vozidiel) 7,6 %. Miera udelených zákazov používania v prípade vozidiel evidovaných mimo EÚ v porovnaní s vozidlami z EÚ sa zvýšila o viac ako 10 % v Rakúsku (10,7 %), Estónsku (23,1 %) a Fínsku (15,1 %), zatiaľ čo v Taliansku došlo k poklesu o 12,1 %.

Údaje, ktoré členské štáty poskytli o počte kontrol vozidiel evidovaných v krajinách mimo EÚ, stále nie sú dostatočné na to, aby z nich bolo možné vyvodiť významné závery o ich technickom stave. Oproti vykazovanému obdobiu 2015 – 2016 však údaje za vozidlá evidované mimo EÚ poskytlo o 9 členských štátov viac.

Tabuľka 5: Rozdelenie zákazov používania – vozidlá evidované mimo EÚ

	Zákazy používania (vozidlá evidované mimo EÚ)		
Nahlasujúci členský štát	**Počet skontrolovaných vozidiel evidovaných mimo EÚ**	**Počet udelených zákazov používania vozidiel evidovaných mimo EÚ**	**Miera udelených zákazov používania vozidiel evidovaných mimo EÚ (%)**
Rakúsko	1 688	1 256	74,4 %
Belgicko	339	29	8,6 %
Bulharsko	41 497	346	0,8 %
Chorvátsko	0	0	neaplikovateľné
Cyprus	0	0	neaplikovateľné
Česká republika	2 863	132	4,6 %
Dánsko	49	11	22,4 %
Estónsko	271	248	91,5 %
Fínsko	2 550	1 269	49,8 %
Francúzsko	0	0	neaplikovateľné
Nemecko	36 573	1 202	3,3 %
Grécko	0	0	neaplikovateľné
Maďarsko	2 642	45	1,7 %
Írsko	9	1	11,1 %
Taliansko	12	1	8,3 %
Lotyšsko	405	62	15,3 %
Litva	6 020	93	1,5 %
Luxembursko	78	0	0 %
Malta	0	0	neaplikovateľné
Holandsko	180	37	20,6 %
Poľsko	225 207	10 051	4,5 %
Portugalsko	0	0	neaplikovateľné
Rumunsko	336	47	14,0 %
Slovensko	0	0	neaplikovateľné
Slovinsko	103	7	6,8 %
Španielsko	0	0	neaplikovateľné
Švédsko	326	15	4,6 %
Spojené kráľovstvo	6 125	1 961	31,6 %
Spolu	**327 273**	**16 813**	**5,1 %**
Švajčiarsko	3 935	530	13,5 %
Spolu	**331 208**	**17 343**	**5,2 %**

5.5. Vozidlá so zákazom používania podľa kategórie vozidla a členského štátu evidencie

V prílohe 1 sa uvádza prehľad počtu vozidiel s udeleným zákazom používania podľa členského štátu evidencie. Priemerná miera udelených zákazov používania vo všetkých členských štátoch bola 7,9 %, pričom najčastejšie bol zákaz používania udelený v kategórii vozidiel N2 (vozidlá s hmotnosťou nad 3,5 tony) s mierou udelených zákazov 11,4 %.

Vozidlá z kategórie „Iné“, kam patria nešpecifikované vozidlá, mali mieru udelených zákazov 9,4 %. Do tejto kategórie však zrejme patria mnohé typy vozidiel, t. j. poľnohospodárske vozidlá (kategória T), ľahké prípojné vozidlá (kategórie O1 a O2) a ľahké dodávkové vozidlá (kategória N1) a ich kontrola vychádza z vnútroštátnych legislatívnych opatrení.

Od 20. mája 2018 sa však smernicou 2014/47/EÚ stanovila povinná kontrola vysokorýchlostných traktorov (schopných prekročiť rýchlosť 40 km/h), ak sa používajú hlavne na verejných cestách na účely komerčnej nákladnej dopravy.

Podľa analýzy bol najčastejšie zákaz udelený vozidlám evidovaným v Rakúsku (37,5 %) a na Malte (31,9 %). Naopak, najnižšiu mieru zákazov používania mali vozidlá evidované v Nemecku (1,7 %) a Luxembursku (2,6 %).

Rozdiely v uvedených mierach udelených zákazov možno vysvetliť uplatňovaním rôznych metód výberu, kontroly a kategorizácie chýb medzi jednotlivými členskými štátmi.

Nemecko, Spojené kráľovstvo, Francúzsko a Švédsko skontrolovali na svojom území 94,1 %, 93,4 %, 93 % a 85,8 % z celkového počtu vozidiel s domácim evidenčným číslom. Rakúsko, Bulharsko, Fínsko, Chorvátsko, Írsko, Malta, Poľsko, Španielsko a Cyprus zaznamenali tento podiel vo výške viac než 50 %. Ako sa očakávalo, poukazuje to na skutočnosť, že vo väčšine prípadov sa vozidlá kontrolujú na vnútroštátnych cestách.

Existuje však zopár výnimiek. Napríklad v Estónsku, Taliansku, Luxembursku, Portugalsku, Rumunsku a Grécku predstavovali vozidlá evidované na ich území, ktoré skontrolovali vnútroštátne orgány, menej ako 10 % z celkového počtu kontrolovaných vozidiel.

V prílohe 2 sa navyše uvádzajú ďalšie podrobnosti zákazov používania podľa kategórie vozidiel a podľa členského štátu vykonávajúceho kontrolu. Najvyššie miery udelených zákazov používania boli zaznamenané v Estónsku (90,6 %), Rakúsku (63,3 %), Taliansku (52,6 %) a na Malte (50,3 %), zatiaľ čo najnižšie boli zaznamenané v Portugalsku (0,8 %), Bulharsku (1,1 %), Luxembursku (1,6 %) a Nemecku (2,2 %). Priemerná miera udelených zákazov používania za všetky členské štáty EÚ je 7,6 %, približne rovnaká ako vo vykazovanom období 2015 – 2016. Ako sa očakávalo, členské štáty vykonávajúce kontroly s vyššou mierou udelených zákazov používania zaznamenali takisto najvyššie miery udelených zákazov v prípade vozidiel evidovaných na vlastnom území (tabuľka 4).

5.6. Druhy chýb, ktoré oznámili členské štáty

V prílohe 3 je uvedená chybovosť vozidiel v deviatich kontrolných oblastiach zistená pri kontrolách vykonaných členskými štátmi počas vykazovaného obdobia 2017 – 2018.

Počas tohto vykazovaného obdobia sa najčastejšie zistené chyby pri kontrolách týkali technického stavu:

– osvetľovacieho zariadenia a elektrických systémov (26,4 % celkových zaznamenaných chýb),

– náprav, kolies, pneumatík, zavesenia náprav (16,5 % celkových zaznamenaných chýb),

– brzdového zariadenia (15,1 % celkových zaznamenaných chýb) a

– podvozku a jeho príslušenstva (12,3 %).

V deviatich kontrolných oblastiach nahlásili členské štáty výrazné rozdiely zistenej chybovosti. Napríklad v Španielsku predstavovali chyby v oblasti „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“ až 64,9 % celkového počtu chýb zaznamenaných počas daného vykazovaného obdobia, zatiaľ čo v Spojenom kráľovstve tvorili chyby v tejto oblasti len 0,8 % z celkového počtu zistených chýb. Dôvodom budú s najväčšou pravdepodobnosťou opäť rozdielne metódy kontroly používané v jednotlivých členských štátoch a zrejme aj väčší dôraz, ktorý sa v jednotlivých krajinách kladie na skontrolovanie konkrétnych položiek počas kontroly. Je však potrebné uviesť, že smernica 2014/47/EÚ zaviedla od 20. mája 2018 väčšiu harmonizáciu testovacích metód, hodnotenia chýb a používania skúšobného zariadenia.

Pri porovnaní týchto údajov s údajmi z predchádzajúceho obdobia sa najvýznamnejší pokles týka oblasti „nápravy, kolesá, pneumatiky a zavesenie náprav“ (pokles z 21,8 % v predchádzajúcom vykazovanom období na 16,5 % v súčasnom vykazovanom období), ako aj oblasti „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“ (pokles z 15,5 % v predchádzajúcom vykazovanom období na 11,5 v súčasnom vykazovanom období). Chyby týkajúce sa oblasti „osvetľovacie zariadenie a elektrický systém“ sú však stále najčastejšie a zaznamenal sa ich nárast na 26,4 % (t. j. nárast o 3,4 % oproti 23 % v predchádzajúcom vykazovanom období). Pokiaľ ide o ďalšie kontrolné oblasti, zmeny v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím nie sú významné, takže nevzbudzujú väčšie znepokojenie, ani nenaznačujú významný posun politík vykonávaných v jednotlivých členských štátoch.

V štyroch z deviatich kontrolných oblastí, konkrétne „identifikácia“, „výhľad“, „osvetľovacie zariadenie a elektrický systém“ a „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“, sa chybovosť oproti predchádzajúcemu vykazovanému obdobiu znižuje. Oblasť „riadenie“ vykazuje rovnakú úroveň 2,3 %. V oblastiach, kde došlo k miernemu zvýšeniu v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím, konkrétne „brzdové zariadenie“, „osvetľovacie zariadenie a elektrický systém“, „podvozok a jeho príslušenstvo“ a „zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja“, bol tento nárast v skutočnosti vo všetkých prípadoch nižší než 5 %.

Chyby v oblasti „osvetľovacie zariadenie a elektrický systém“ prevažovali a v dvanástich členských štátoch dosiahli maximálnu mieru, zatiaľ čo chybovosť v oblasti „identifikácia“, „riadenie“ a „zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja“ sa vo väčšine členských štátov pohybovala pod úrovňou 10 %, s výnimkou Francúzska, kde chybovosť v prípade poslednej uvedenej kategórie dosiahla 25 %, čo s najväčšou pravdepodobnosťou poukazuje na prísnejší prístup k environmentálnym vlastnostiam vozidla.

Pokiaľ ide o chyby v oblasti „zaťaženia životného prostredia vrátane emisií a úniku kvapalín“, ktoré môžu mať okrem ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky dosah aj na životné prostredie, došlo po poklese v predchádzajúcom období o 0,8 % (zo 4,1 % na 3,3 %) k zvýšeniu o 3 % (z 3,3 % na 6,3 %).

Ako sa uvádza v tabuľke 2, dvadsať členských štátov vykonávalo aj kontroly vozidiel evidovaných mimo EÚ. Keďže však celkový počet týchto kontrol tvorí približne len 8 % celkového počtu kontrol vykonaných počas daného vykazovaného obdobia, nie je možné vyvodiť žiadne jednoznačné závery o ich technickom stave.

Pre úplnosť sa však v prílohe 4 k tejto správe uvádzajú ďalšie podrobnosti, takže príloha poskytuje prehľad o počte vozidiel skontrolovaných členskými štátmi podľa krajiny evidencie, ako aj o miere udelených zákazov.

6. DRUHY SANKCIÍ

V smernici 2000/30/ES sa nestanovuje systém sankcií za prípadné zistené porušenia. Sankcie musia namiesto toho určiť členské štáty, pričom nesmie dochádzať k diskriminácii z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom bolo vozidlo zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Ako už bolo uvedené, ak sa ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, orgán alebo kontrolný technik, ktorý kontrolu vykonáva, má v zmysle smernice 2000/30/ES právo zakázať používanie vozidla až do času, kým nebudú zistené nebezpečné chyby odstránené.

Nebezpečné chyby zistené na úžitkovom vozidle patriacom osobe, ktorá nemá bydlisko v danom členskom štáte, najmä chyby, ktorých dôsledkom je zákaz používania vozidla, sa okrem toho musia oznámiť príslušným orgánom členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované.

Príslušné orgány členského štátu, v ktorom bola nebezpečná chyba zistená, môžu požiadať príslušné orgány členského štátu evidencie, aby prijali patričné opatrenia – napríklad podrobili vozidlo ďalšej kontrole technického stavu. Je však na rozhodnutí členského štátu evidencie, či vykoná opatrenia, ktoré považuje za vhodné a pri ktorých sa nevyžaduje žiadne podávanie správ.

V praxi to znamená, že finančný dosah na prevádzkovateľa súvisiaci so zákazom používania vozidla s nebezpečnými chybami nie je obmedzený len na možnú pokutu, ktorú uložia orgány členského štátu vykonávajúceho kontrolu. Vzniknúť môžu aj ďalšie výdavky, ako napríklad náklady na odtiahnutie vozidla do zariadenia technickej kontroly na „podrobnejšiu“ kontrolu spojené s nákladmi na samotnú kontrolu a nákladmi na prípadné opravy potrebné na odstránenie chýb. Sú tu aj nepriame náklady, ktoré môžu prevádzkovateľovi vzniknúť tým, že nedodrží harmonogram.

Napokon, v súlade so smernicou 2014/47/EÚ sa od 20. mája 2019 informácie týkajúce sa počtu a závažnosti chýb musia doplniť do systému hodnotenia rizikovosti zriadeného podľa smernice 2006/22/ES[8]. Vozidlá podnikov s vysokorizikovým profilom môžu byť častejšie podrobované cestným kontrolám.

[8] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej

7. ZÁVERY A ZHRNUTIA

Ako sa uvádza v kapitole 3 tejto správy, vzhľadom na zistené rozdiely v metóde kontroly, zhromažďovaní údajov a podávaní správ by sa na základe tejto správy nemali vyvodzovať žiadne jednoznačné závery a k výsledkom by sa malo pristupovať opatrne. S ohľadom na uvedenú skutočnosť sa z údajov zozbieraných za vykazované obdobie 2017 – 2018 dajú vyvodiť nasledujúce hlavné zistenia.

7.1. Kontroly

V porovnaní s obdobím 2015 – 2016 bolo vo vykazovanom období 2017 – 2018 skontrolovaných o **1 048 863 vozidiel menej**, čo predstavuje **pokles o 20,9 %**. Podľa vysvetlení zo strany členských štátov ide o dôsledok kombinácie viacerých faktorov, napríklad obmedzenia zdrojov, reorganizácie, zmeny vnútroštátnych právnych predpisov a ich uplatňovania.

V každom prípade sa v šestnástich členských štátoch vykonalo menej kontrol, pričom percentuálny podiel tohto poklesu sa pohyboval od 1,2 % v prípade Talianska po 93,3 % v prípade Grécka. Na druhej strane zaznamenalo dvanásť členských štátov nárast počtu vykonaných kontrol, pričom percentuálne sa tento nárast pohyboval od 1,8 % v prípade Lotyšska až po 429,4 % v prípade Luxemburska.

V uvedenom vykazovanom období sa 57,7 % kontrol vykonalo na vozidlách evidovaných v členskom štáte, kde sa vykonala kontrola, 34,1 % na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte a 8,2 % na vozidlách evidovaných mimo EÚ.

Výrazné sú aj rozdiely v pomere domácich vozidiel k celkovému skontrolovanému počtu. V Rakúsku, Belgicku, Francúzsku, Luxembursku a čiastočne aj v Poľsku, kde je podiel kontrol domácich vozidiel pod 50 %, treba vyvinúť snahu o vyváženejšie kontrolovanie a jeho priblíženie hodnotám iných členských štátov s intenzívnou tranzitnou dopravou.

7.2. Zákazy používania

V porovnaní s predchádzajúcim obdobím bol počet vozidiel s udeleným zákazom používania **nižší o 99 617**, čo predstavuje **pokles o 24,7 %**.

Štrnásť členských štátov zaznamenalo nárast počtu vydaných zákazov používania, pričom percentuálne sa tento nárast pohyboval od 4,1 % v prípade Rakúska až po takmer 3 203 % v prípade Fínska. Na druhej strane štrnásť členských štátov zaznamenalo pokles počtu udelených zákazov, pričom percentuálne sa tento pokles pohyboval od 1,7 % v prípade Nemecka až po 99,0 % v prípade Portugalska. S výnimkou Cypru, Francúzska a Slovenska sa počet zákazov všeobecne zvyšoval alebo znižoval úmerne k počtu kontrol, čo by poukazovalo na zmenu politiky uplatňovanej v týchto členských štátoch.

---

oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

Pokiaľ ide o pôvod zakázaných vozidiel, celková miera udelených zákazov používania v prípade domácich vozidiel bola 8,1 %. V prípade vozidiel evidovaných v EÚ (okrem domácich) predstavovala táto miera 7,6 % a v prípade vozidiel evidovaných mimo EÚ 5,1 %. To by naznačovalo, že normy sa uplatňujú jednotne na všetky vozidlá z EÚ bez ohľadu na krajinu ich pôvodu. Dôvod nižšej miery udelených zákazov používania pre vozidlá evidované mimo EÚ môže vyplývať zo skutočnosti, že prevádzkovatelia vysielajú na cesty, ktorých súčasťou je aj pohyb v rámci EÚ, svoje najnovšie a najlepšie udržiavané vozidlá. Nižšia miera udelených zákazov naznačuje, že uplatňovanie cielenejšieho prístupu nie je rozšírené, ale očakáva sa, že sa to zmení presadzovaním smernice 2014/47/EÚ, podľa ktorej musia členské štáty upraviť svoje systémy kontroly.

Priemerná miera udelených zákazov používania pre vozidlá evidované v EÚ za všetky členské štáty bola 7,9 %. Najčastejšie bol zákaz používania udelený v kategórii vozidiel N2 (ťažké nákladné vozidlá), a to na úrovni 11,4 %. Zákaz bol častejšie udelený vozidlám evidovaným vo Švédsku (37,5 %) a na Malte (31,9 %). Naopak, najnižšiu mieru zákazov používania mali vozidlá evidované v Nemecku (1,7 %) a Luxembursku (2,6 %). Komisii nie sú známe dôvody rozdielov v mierach týchto udelených zákazov používania, takže sa predpokladá, že vznikajú pri uplatňovaní rôznych metód kontroly a kategorizácie chýb medzi jednotlivými členskými štátmi.

7.3. Chyby

Dva najčastejšie druhy chýb zistených pri kontrolách počas vykazovaného obdobia sa týkali kontrolných oblastí „osvetľovacie zariadenie a elektrické systémy“ a „nápravy, kolesá, pneumatiky a zavesenie náprav“. V prvom prípade predstavovali tieto chyby 26,4 % a v druhom prípade 16,5 % celkového počtu zaznamenaných chýb. Chyby v oblasti „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“ predstavovali súhrnne za všetky členské štáty 11,5 % celkového počtu zaznamenaných chýb, čo je menej než 15,5 % zaznamenaných v predchádzajúcom vykazovanom období. Treba poznamenať, že kontroly v oblasti „zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja“ sa oproti vykazovanému obdobiu 2015 – 2016 takmer zdvojnásobili z 3,3 % na 6,3 %, čo je pozitívny signál pre environmentálne kontroly vozidiel.

Medzi členskými štátmi však naďalej pretrvávajú významné rozdiely v miere udelených zákazov používania za jednotlivé oblasti kontroly. Napríklad v Španielsku predstavovali chyby v oblasti „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“ až 64,9 % celkového počtu chýb zaznamenaných počas daného vykazovaného obdobia, zatiaľ čo v Spojenom kráľovstve tvorili chyby v tejto oblasti len 0,8 % z celkového počtu zistených chýb. Dôvodom budú s najväčšou pravdepodobnosťou opäť rozdielne metódy kontrol používané v jednotlivých členských štátoch Očakáva sa však, že tieto rozdiely sa zmiernia od 20. mája 2018, keď nadobudne účinnosť smernica 2014/47/EÚ, ktorou sa zavádza väčšia harmonizácia testovacích metód, hodnotenia chýb a používania skúšobného zariadenia.