



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.3.2020
COM(2020) 107 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**o uporabi Direktive 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o
cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti, s
strani držav članic**

Obdobje poročanja 2017–2018

Kazalo

1.	UVOD	3
2.	DIREKTIVA 2000/30/ES	4
3.	PODATKI, KI SO JIH SPOROČILE DRŽAVE ČLANICE	5
4.	VSEBINA PREGLEDA.....	6
5.	STATISTIČNI PODATKI	7
5.1	Število pregledov.....	7
5.2.	Poreklo pregledanih vozil.....	9
5.3	Število vozil s prepovedjo uporabe	10
5.4	Poreklo vozil s prepovedjo uporabe	11
5.5	Vozila s prepovedjo uporabe glede na kategorijo vozila in državo članico, v kateri je bilo vozilo registrirano	14
5.6	Vrste pomanjkljivosti, ki so jih sporočile države članice.....	15
6.	VRSTE KAZNI.....	16
7.	POVZETEK UGOTOVITEV	17
7.1	Pregledi.....	17
7.2	Prepovedi uporabe	18
7.3	Pomanjkljivosti.....	18

1. UVOD

Evropska zakonodaja določa raznovrstne ukrepe, s katerimi se zagotavlja, da so gospodarska vozila na evropskih cestah v primernem tehničnem stanju, kar je v interesu varnosti v cestnem prometu, varstva okolja in poštene konkurence. Med temi ukrepi so:

- pravila za opravljanje poklica, ki od prevoznikov zahtevajo zadostne finančne zmogljivosti za pravilno vzdrževanje vozil (Uredba (ES) št. 1072/2009)¹;
- redni tehnični pregledi vozil, ki jih je treba v državah članicah opraviti za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, z minimalno pogostnostjo, določeno na evropski ravni (Direktiva 2009/40/ES²);
- cestni pregledi tehnične brezhibnosti, ki so predmet tega poročila, za zagotovitev, da se gospodarska vozila uporabljajo samo, če se vzdržujejo tako, da se zagotovi visoka stopnja tehnične brezhibnosti (Direktiva 2000/30/ES³).

V skladu z Direktivo 2000/30/ES se na gospodarskih vozilih, ki vozijo v državah članicah, opravljajo cestni pregledi tehnične brezhibnosti, tj. tehnični pregledi, namenjeni izboljšanju varnosti v cestnem prometu in varstvu okolja. Člen 6 določa, da morajo države članice vsaki dve leti predložiti Komisiji zbrane podatke za pretekli dve leti o:

- številu preverjenih gospodarskih vozil, razvrščenih v sedem kategorij in dodatno razvrščenih po državi, v kateri je bilo vozilo registrirano;
- preverjenih postavkah v skladu z Direktivo in
- odkritih pomanjkljivostih.

Ko Komisija zbere te podatke, mora v skladu z Direktivo 2000/30/ES na podlagi podatkov, ki jih prejme od držav članic, Svetu predložiti poročilo o izvajanju te direktive skupaj s povzetkom doseženih rezultatov. To je predmet tega poročila. Direktiva 2000/30/ES tudi določa, da mora Komisija Evropskemu parlamentu posredovati informacije, ki jih v skladu s členom 6 Direktive prejme od držav članic.

V Direktivi 2000/30/ES je naštetih devet različnih področij v okviru cestnega pregleda tehnične brezhibnosti vozila. Dodatne podrobnosti so vključene v oddelku 4 v nadaljevanju. Če se med pregledom izkaže, da gospodarsko vozilo predstavlja resno nevarnost za potnike v njem ali druge udeležence v cestnem prometu, se lahko uporaba navedenega vozila prepove, dokler odkrite nevarne pomanjkljivosti niso odpravljene. Po opravljenem pregledu vozila je treba vse opredeljene pomanjkljivosti navesti v poročilu o pregledu, to pa izročiti vozniku.

Evropski parlament in Svet sta leta 2014 pregledala pravila in postopke za cestne preglede tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil. 3. aprila 2014 je bila sprejeta Direktiva 2014/47/EU⁴ (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2014/47/EU). Uporablja se od 20. maja 2018. Z Direktivo 2014/47/EU so bile med drugim uvedene dve vrsti pregledov, tj.

¹ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (prenovitev) (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

² Direktiva 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (prenovitev) (UL L 141, 6.6.2009, str. 12).

³ Direktiva 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti (UL L 203, 10.8.2000, str. 1).

⁴ Direktiva 2014/47/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji (UL L 127, 29.4.2014, str. 134).

začetni in podrobnejši pregledi⁵, ter zahteva, da mora skupno število začetnih cestnih pregledov v EU na koledarsko leto ustrezati vsaj 5 % skupnega števila teh vozil, registriranih v državah članicah. Za doseg tega cilja si mora vsaka država članica prizadevati, da opravi ustrezno število cestnih pregledov, sorazmerno s skupnim številom takšnih vozil, registriranih na njenem ozemlju. Prvo poročilo, v katerem bo izpolnjevanje tega cilja natančno preverjeno, je treba predložiti do 31. marca 2021 za leti 2019 in 2020.

2. DIREKTIVA 2000/30/ES

V skladu z Direktivo 2009/40/ES o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov je treba vozila, ki se uporabljajo v gospodarske namene, pregledati vsako leto. Ker pa velja, da letni pregledi ne zadoščajo za zagotovitev, da ta vozila med zaporednimi tehničnimi pregledi ostanejo v tehnično brezhibnem stanju, je za varnost v cestnem prometu nujno treba kot izvršilni ukrep izvajati tudi cestne preglede tehnične brezhibnosti.

Cestni pregled tehnične brezhibnosti pomeni nenapovedan pregled gospodarskega vozila, ki vozi na ozemlju države članice. Pooblaščen organi ali drugi organi, ki delujejo pod njihovim nadzorom, preglede opravljajo predvsem na javnih avtocestah.

Vse cestne preglede tehnične brezhibnosti je treba opraviti nediskriminatorno glede na državljanstvo voznika ali državo, v kateri je bilo gospodarsko vozilo registrirano ali v kateri se je začelo uporabljati. Poleg tega je treba dejavnosti pregledov opravljati tako, da se čim bolj znižajo stroški ter zmanjšajo zamude za voznike in prevoznike.

Pri izbiri gospodarskih vozil, pri katerih se opravi cestni pregled tehnične brezhibnosti, bi bilo treba sprejeti ciljno usmerjen pristop, pri katerem se posebna pozornost nameni identifikaciji vozil, za katera se zdi najverjetneje, da so slabo vzdrževana⁶.

Cestni pregledi se običajno izvajajo po korakih. Najprej se na vozilu v mirujočem stanju opravi vizualna ocena vzdrževanosti vozila, nato sledi preverjanje morebitne dokumentacije o nedavnem cestnem pregledu (če je ustrezno) in tehničnem pregledu. Na kraju samem ali v bližnjem centru za tehnične preglede je mogoče opraviti tudi podroben pregled v zvezi z nepravilnostmi na podlagi seznama postavk iz Direktive 2000/30/ES. V primeru podrobnejšega pregleda mora biti rezultat dokumentiran v poročilu o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti, pripravljenem na podlagi vzorca, določenega v Direktivi. Te informacije so podlaga za informacije, ki jih morajo države članice sporočiti Evropski komisiji.

Če gospodarsko vozilo z nevarnimi pomanjkljivostmi predstavlja resno tveganje za varnost v cestnem prometu, se lahko njegova uporaba prepove, dokler te pomanjkljivosti niso odpravljene. Poleg tega je treba informacije o tujih vozilih z resnimi pomanjkljivostmi sporočiti državi članici, v kateri so bila vozila registrirana, da se lahko sprejmejo ustrezni nadaljnji ukrepi.

Direktiva 2000/30/ES, kakor je bila spremenjena⁷ in ki se uporablja do 19. maja 2018, določa številne pogoje za opravljanje cestnih pregledov tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki

⁵ Začetni pregledi vključujejo preverjanje dokumentacije in vizualno oceno tehničnega stanja vozila, podrobnejše preglede (ki po potrebi sledijo začetnemu pregledu) pa je treba izvajati z mobilnimi enotami za preglede, v prostoru, namenjenem cestnim pregledom, ali v centru za izvajanje tehničnih pregledov.

⁶ Z Direktivo 2014/47/EU bo od 20. maja 2019 v vseh državah članicah uveden obvezen sistem ocenjevanja tveganja. Prevozniki, ki bodo glede na število in resnost pomanjkljivosti pri tehničnih pregledih in pregledih varnosti tovora dosegli slabe rezultate, bodo prejeli višjo oceno tveganja. Pristojni organi držav članic bodo nato na podlagi teh informacij pogosteje preverjali prevoznike z visoko oceno tveganja.

vozijo v EU. Z Direktivo 2010/47/EU so se 1. januarja 2012 spremenili kategorije vozil in seznam postavk za pregled v Prilogi I.

Pred spremembo so bila vozila v poročilu o cestnem pregledu (Priloga I) opredeljena glede na razrede, na primer cestni vlačilec s priklopnim vozilom, kar je pomenilo vsako motorno vozilo za prevoz blaga z največjo maso, ki presega 3,5 tone (kategoriji N2 in N3), in je povezano s priklopnim vozilom (kategoriji O3 in O4). Hkrati je bilo treba vozila kategorije N2 označiti kot „lahko tovorno vozilo“, vozila kategorije N3 kot „tovornjak“ ter vozila kategorij O3 in O4 kot „priklopno vozilo“ oziroma „polpriklopnik“.

Vendar je bil z eno od sprememb, uvedenih z Direktivo 2010/47/EU, uveden drugačen način razvrščanja vozil, tako da se navede njihova kategorija v skladu z zakonodajo o homologaciji. S tem je vozilo, ki bi se prej lahko razvrstilo v različne razrede, zdaj lahko navedeno v le eni kategoriji vozil. Poleg tega je treba vlečno vozilo in priklopno vozilo navesti ločeno. Ob upoštevanju, da je mogoče vlečno vozilo in priklopno vozilo registrirati v različnih državah članicah, te revidirane razvrstitve zagotavljajo natančnejše informacije, hkrati pa se izboljšuje položaj za države članice v okoliščinah, kjer je treba obvestiti drugo državo članico, kadar so bile na vozilu, registriranem v njej, ugotovljene resne pomanjkljivosti.

3. PODATKI, KI SO JIH SPOROČILE DRŽAVE ČLANICE

To je sedmo poročilo o načinu uporabe Direktive 2000/30/ES v državah članicah ter obsega koledarski leti 2017 in 2018. Opozoriti je treba, da je bila Direktiva 2000/30/ES 20. maja 2018 razveljavljena z Direktivo 2014/47/EU, vendar bo prvo poročilo na podlagi Direktive 2014/47/EU obsegalo le leti 2019 in 2020. To pomeni, da so bile države članice brez prehodnih ukrepov, določenih z Direktivo 2014/47/EU, spodbujene, naj v skladu z zahtevami iz Direktive 2000/30/ES predložijo poročilo tudi za obdobje med 20. majem 2018 in 31. decembrom 2018, da bi se dosegel cilj Direktive 2000/30/ES in Direktive 2014/47/EU, ki nista bili spremenjeni, čeprav so izvedeni pregledi in zbrani podatki že temeljili na Direktivi 2014/47/EU. Ta pravna praznina je povzročila znatne praktične težave za države članice, posledica česar so bila v nekaterih primerih poročila z napakami, zato bi bilo treba sklepe oblikovati previdno. Rok, do katerega so morale države članice predložiti podatke Komisiji za to obdobje poročanja, je bil 31. marec 2019.

Komisija je sredi februarja 2019 državam članicam v skladu s preteklo prakso poslala informativni dopis, da bi jim tako olajšala izpolnitev obveznosti poročanja. Temu dopisu je bila priložena predhodno pripravljena predloga (ki so jo skupaj pripravili Komisija in strokovnjaki iz držav članic), države članice pa so bile pozvane, naj jo uporabijo za elektronsko pošiljanje podatkov, tj. da bi se obdelava podatkov po prejemu vseh informacij poenostavila. Marca 2019 je bil nato izdan opomnik, s katerim so bile države članice opozorjene, da se rok za predložitev podatkov hitro bliža. Maja 2019 je bil tistim državam članicam, ki poročil niso predložile do roka, poslan tretji opomnik. Sledile so nadaljnje posebne izmenjave med Komisijo in določenimi državami članicami. Vse države članice so uporabile predhodno pripravljeno predlogo za elektronsko predložitev podatkov, kar je bilo dobrodošlo, saj je poenostavilo primerjavo podatkov.

Vendar niso vse države članice upoštevale roka za predložitev podatkov. Pred rokom, tj. 31. marcem 2019, so podatke pravočasno sporočile Estonija, Grčija, Ciper, Latvija, Litva,

⁷ Direktiva Komisije 2010/47/EU z dne 5. julija 2010 o prilagoditvi Direktive 2000/30/ES tehničnemu napredku (UL L 173, 8.7.2010, str. 33).

Nizozemska, Avstrija, Poljska, Portugalska in Švedska. Nekatere druge države članice so rok malo zamudile (in sicer Bolgarija, Danska, Nemčija, Irska, Luksemburg, Slovenija in Združeno kraljestvo), druge (in sicer Malta, Madžarska, Francija, Španija in Finska) pa so podatke predložile šele septembra 2019. V tem obdobju ni bil zaradi nepredložitve podatkov postopek za ugotavljanje kršitev uveden zoper nobeno državo članico.

Podatke o vozilih, registriranih zunaj EU, razvrščene po državi, v kateri je bilo vozilo registrirano, je predložilo 17 držav članic, in sicer Avstrija, Bolgarija, Češka, Danska, Estonija, Finska, Nemčija, Madžarska, Irska, Latvija, Litva, Luksemburg, Nizozemska, Poljska, Romunija, Slovenija in Švedska. Belgija, Italija in Združeno kraljestvo so sporočili skupno število preverjanj vozil, registriranih zunaj EU, niso pa navedli, na katere države članice se podatki nanašajo. Slovaška ni sporočila podrobnih statistik za vozila, ki niso iz EU, v uporabni obliki, zato podatkov ni bilo mogoče upoštevati.

Francija, Španija in Grčija niso sporočile informacij za tretje države in Hrvaško, vendar je Grčija potrdila, da s teh geografskih območij ni pregledala nobenega vozila. Ciper ni zagotovil informacij za nobeno drugo državo članico, pri čemer je potrdil, da razen vozil, ki so bila registrirana na njihovem ozemlju, ni preveril nobenega drugega vozila. Tudi Malta ni zagotovila podatkov za vozila iz tretjih držav, pri čemer je potrdila, da se tovrstna preverjanja niso opravljala. Poleg tega sta Malta in Avstrija zagotovili informacije za kategorije T5, kar je obveznost iz Direktive 2014/47/EU.

Dvanajst držav članic, in sicer Avstrija, Bolgarija, Češka, Danska, Francija, Malta, Nizozemska, Portugalska, Romunija, Slovenija, Slovaška in Združeno kraljestvo, je zagotovilo dodatne informacije v zvezi z oznakami pomanjkljivosti v okviru pregledanih postavk (npr. (1) zavorna oprema; 1.1.8 spojke za zavore priklopnega vozila). Te podrobnosti so bile uvedene z Direktivo 2010/47/EU, s katero je bila 1. januarja 2012 spremenjena Priloga I k Direktivi 2000/30/ES, vendar navedba te dodatne ravni podrobnosti ni obvezna.

Komisija je po prvi analizi nacionalnih poročil stopila v stik s številnimi državami članicami, da bi razumela morebitne razloge za izjemne rezultate ali spremembe v primerjavi s prejšnjim obdobjem. Po pojasnilih, ki so jih zagotovile države članice, so na število in kakovost cestnih pregledov tehnične brezhibnosti negativno vplivale številne okoliščine. To so bili med drugim zbiranje podatkov na podlagi Direktive 2014/47/EU, reorganizacija ali decentralizacija pristojnosti ter pomanjkanje osebja, omejeno število pregledov in omejen dostop do opreme zaradi finančnih omejitev. Izmenjave z državami članicami so obenem pokazale znatne razlike v razumevanju in izvajanju zbiranja podatkov in poročanju, kar je morda prav tako prispevalo k razlikam. Te razlike se bodo morda zmanjšale po 20. maju 2018, saj bo z Direktivo 2014/47/EU uvedena večja harmonizacija metod pregledov, ocen pomanjkljivosti, uporabe opreme za preglede in zahtev za poročanje. Prvo poročilo na podlagi Direktive 2014/47/EU bo obsegalo obdobje 2019–2020, države članice pa bodo morale nacionalna poročila predložiti do 31. marca 2021.

4. VSEBINA PREGLEDA

Komisiji je treba posredovati vsaj podatke v zvezi s področji pregleda, podrobno opredeljenimi v točki 10 vzorčnega poročila iz Priloge I k Direktivi 2000/30/ES. Ta področja so:

- identifikacija;
- zavorna oprema;
- krmiljenje;
- vidljivost;
- svetlobna oprema in električni sistem;
- osi, kolesa, pnevmatike, obesitev koles;
- šasija in povezava šasije;
- druga oprema, vključno s tahografom in napravami za omejevanje hitrosti;
- negativni vplivi, vključno z emisijami in razlitjem goriva in/ali olja.

Za lažje evidentiranje pomanjkljivosti, ki jih na teh področjih ugotovijo inšpektorji, bi moralo poročilo o pregledu na hrbtni strani vsebovati popoln seznam postavk za pregled. Inšpektorji morajo na poročilu (z vnaprej določenimi oznakami) označiti vsa področja, na katerih so ugotovili pomanjkljivosti, po končanem pregledu pa izročiti izvod tega poročila vozniku vozila.

Če inšpektor meni, da lahko katera koli ugotovljena pomanjkljivost predstavlja tolikšno tveganje za varnost, da so zlasti glede zavor upravičena dodatna preverjanja, lahko odredi, naj se vozilo odpelje do namenskega prostora za pregled tehnične brezhibnosti na podrobnejši pregled.

Če se med pregledom vozila izkaže, da gospodarsko vozilo predstavlja resno nevarnost za potnike v njem ali druge udeležence v cestnem prometu, se lahko uporaba navedenega vozila prepove, dokler ugotovljene nevarne pomanjkljivosti niso odpravljene.

5. STATISTIČNI PODATKI

5.1 Število pregledov

V primerjavi z obdobjem poročanja 2015–2016 je bilo v obdobju poročanja 2017–2018 pregledanih **1 048 863 manj vozil**, kar je **20,9-odstotno zmanjšanje**.

Opozoriti je treba, da je bilo že v obdobju 2015–2016 opravljenih **534 473 manj preverjanj** kot v obdobju 2013–2014. Medtem ko je bilo v obdobju 2011–2012 pregledanih **6 016 947** vozil, jih je bilo v obdobju 2017–2018 le **3 980 900**, kar pomeni, da se je število opravljenih preverjanj od leta 2011 do leta 2018 zmanjšalo za tretjino. Če bi zmanjšano število pregledov spremljali večji deleži prepovedi uporabe, ki bi kazali na napreden sistem ciljno usmerjenega izbora, zmanjšano število pregledov ne bi vzbujalo zaskrbljenosti, a kot kažejo številke, ni vedno tako.

Preglednica 1: Število pregledov – primerjava med obdobjema 2015–2016 in 2017–2018

Država članica poročevalka	Vozila, pregledana v obdobju 2015– 2016	Vozila, pregledana v obdobju 2017– 2018	Razlika med obdobjema 2015– 2016 in 2017– 2018	Razlika med obdobjema 2015– 2016 in 2017– 2018 (v %)
Avstrija	42 438	39 754	–2 684	–6,3 %
Belgija	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bolgarija	250 516	153 748	–96 768	–38,6 %
Hrvaška	39 204	22 169	–17 035	–43,5 %
Ciper	6 214	5 984	–230	–3,7 %
Češka	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Danska	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estonija	2 768	2 281	–487	–17,6 %
Finska	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Francija	996 892	612 476	–384 416	–38,6 %
Nemčija	1 620 465	1 247 506	–372 959	–23,0 %
Grčija	5 395	360	–5 035	–93,3 %
Madžarska	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irska	29 840	27 501	–2 339	–4,5 %
Italija	5 514	5 446	–68	–1,2 %
Latvija	8 652	8 804	152	1,8 %
Litva	70 586	50 238	–20 348	–28,8 %
Luksemburg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	–9,2 %
Nizozemska	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Poljska	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugalska	1 522	962	–560	–36,8 %
Romunija	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovaška	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slovenija	4 945	5 402	457	9,2 %
Španija	654 392	345 620	–308 772	–47,2 %
Švedska	45 417	44 711	–706	–1,6 %
Združeno kraljestvo	265 535	260 026	–5 509	–2,1 %
Skupaj	5 029 763	3 980 900	–1 048 863	–20,9 %

Šestnajst držav članic je v obdobju 2017–2018 izvedlo manj pregledov kot v obdobju 2015–2016.

Zmanjšanja v odstotkih so segala od 1,2 % v primeru Italije do 93,3 % v primeru Grčije. Druge države članice z znatnimi zmanjšanimi so bile Španija (47,2 %), Hrvaška (43,5 %), Bolgarija (38,6 %), Francija (38,6 %) in Portugalska (36,8 %). Kar zadeva razloge za zmanjšanja, so razen Švedske, ki je pojasnila, da je uporabila pristop na podlagi tveganja v

skladu z Direktivo 2014/47/EU, države članice razložile, da gre za kombinirani rezultat zmanjšanih virov, reorganizacije, sprememb nacionalne zakonodaje in uporabe pravil.

Po drugi strani je dvanajst držav članic evidentiralo povečanje števila pregledov, opravljenih v obdobju 2017–2018. Povečanja v odstotkih so znašala od 1,8 % v primeru Latvije do 48,6 % v primeru Romunije, 63,8 % v primeru Nizozemske in 429,4 % v primeru Luksemburga.

5.2. Poreklo pregledanih vozil

Preglednica 2 vsebuje pregled porekla vozil, ki so jih preverile države članice. Kot je bilo že navedeno, samo Ciper ni predložil podatkov glede preverjanj „tujih“ vozil, tj. vozil, ki so registrirana v drugi državi članici ali zunaj EU. Sedemindvajset držav članic je sporočilo podatke o preverjanjih, opravljenih na vozilih, registriranih v drugi državi članici, dvajset držav članic pa je opravilo tudi preverjanja vozil, ki so vozila na njihovem območju in so bila registrirana zunaj EU.

V zvezi s podatki, prikazanimi v Preglednici 2, je med drugim treba opozoriti, da je bilo 57,7 % pregledov v obdobju 2017–2018 opravljenih na vozilih, registriranih v državi članici, kjer je potekal pregled, 34,1 % pregledov je bilo opravljenih na vozilih, registriranih v drugi državi članici, le 8,2 % pa na vozilih, registriranih zunaj EU.

V Luksemburgu je bilo samo 14,4 % pregledov opravljenih na tam registriranih vozilih, 80,1 % pregledov pa se je nanašalo na vozila, registrirana v drugi državi članici. Po drugi strani je bilo 49,4 % vozil, ki so jih pregledali poljski organi, in 63,4 % vozil, ki so jih pregledali bolgarski organi, registriranih v teh državah članicah, pri čemer so navedeni organi opravili večji delež pregledov na vozilih, registriranih zunaj EU, kot na vozilih, registriranih v drugih državah članicah. Razlogi za to statistiko so domnevno povezani z geografskim položajem teh držav članic z gostim tranzitnim prometom.

Preglednica 2: Poreklo preverjenih vozil

Država članica poročevalka	Registrirana v državi članici	Registrirana v drugi državi članici	Registrirana zunaj EU	Skupaj	Vozila države članice (v %)
Avstrija	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgija	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bolgarija	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Hrvaška	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Ciper	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Češka	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Danska	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estonija	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finska	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Francija	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Nemčija	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grčija	204	156	0	360	56,7 %

Madžarska	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irska	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Italija	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Latvija	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Litva	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luksemburg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Nizozemska	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Poljska	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugalska	935	27	0	962	97,2 %
Romunija	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovaška	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovenija	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Španija	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Švedska	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Združeno kraljestvo	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Skupaj	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Švica	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Skupaj	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3 Število vozil s prepovedjo uporabe

V primerjavi z obdobjem 2015–2016 je bila v obdobju poročanja 2017–2018 prepoved uporabe izdana 99 617 **vozilom manj**, kar je **24,7-odstotno zmanjšanje**. Preglednica 3 prikazuje razčlenitev za vsako državo članico. Ob upoštevanju, da se je v primerjavi z obdobjem 2015–2016 število preverjenih vozil prav tako zmanjšalo za 20,9 %, lahko to kaže, da ni bilo izboljšanja zaradi metode boljšega ciljnega usmerjanja.

Preglednica 3: Prepovedi uporabe – primerjava med obdobjema 2015–2016 in 2017–2018

Država članica poročevalka	Vozila s prepovedjo uporabe v obdobju 2015–2016	Vozila s prepovedjo uporabe v obdobju 2017–2018	Razlika med obdobjema 2015–2016 in 2017–2018	Razlika med obdobjema 2015–2016 in 2017–2018 (v %)
Avstrija	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgija	691	1 015	324	46,9 %
Bolgarija	1 646	1 720	74	4,5 %
Hrvaška	2 548	1 675	–873	–34,3 %
Ciper	1 232	1 012	–220	–17,9 %
Češka	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Danska	1 192	1 292	100	8,4 %
Estonija	2 636	2 067	–569	–21,6 %

Finska	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Francija	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Nemčija	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grčija	71	12	-59	-83,1 %
Madžarska	8 388	8 830	442	5,3 %
Irska	1 909	1 420	930	189,8 %
Italija	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Latvija	61	833	772	1 265,6 %
Litva	311	1 371	1 060	340,8 %
Luksemburg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Nizozemska	172	1 004	832	483,7 %
Poljska	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugalska	776	8	-768	-99,0 %
Romunija	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Slovaška	5 955	4 575	-1,380	-23,2 %
Slovenija	109	154	45	41,3 %
Španija	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Švedska	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Združeno kraljestvo	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Skupaj	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

V obdobju poročanja 2017–2018 je v primerjavi z obdobjem poročanja 2015–2016 povečanje števila prepovedi uporabe evidentiralo 14 držav članic. Povečanja v odstotkih so segala od 4,1 % v primeru Avstrije do približno 3 203 % v primeru Finske, najverjetneje zaradi bolj na tveganju temelječega pristopa. Druge države članice z znatnimi povečanji so bile Češka (1 932,0 %), Latvija (1 265,6 %), Nizozemska (483,7 %) in Litva (340,8 %).

Primerjava teh povečanj z ustreznimi spremembami v številu pregledov za zadevne države članice kaže, da so Finska, Češka, Latvija in Nizozemska evidentirale povečanje števila pregledov za 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % oziroma 63,8 %, edino v Litvi se je število pregledov zmanjšalo za 28,8 %. Zato je iz podatkov očitno, da je vsaj Litva morala spremeniti svojo politiko pregledov in uporabiti pristop na podlagi tveganja, zaradi česar je bilo izdanih več prepovedi uporabe.

Po drugi strani se je v 14 državah članicah število evidentiranih prepovedi uporabe zmanjšalo, pri čemer zmanjšanja segajo od 1,7 % v primeru Nemčije do 99,0 % v primeru Portugalske, ki je sporočila zgolj osem prepovedi uporabe za trenutno obdobje poročanja, v obdobju poročanja 2015–2016 pa 776.

5.4 Poreklo vozil s prepovedjo uporabe

V Preglednici 4 so povzeti podatki, ki so jih predložile države članice; glede na podatke delež domačih vozil s prepovedjo uporabe sega od 0,9 % na Portugalskem, 1,1 % v Bolgariji, 1,3 % v Nemčiji in 2,3 % v Sloveniji do več kot 50,0 % v Avstriji, Estoniji, Italiji in Malti. Delež

prepovedi uporabe vozil iz EU (brez države članice poročevalke) sega od 1,4 % v Luksemburgu, 1,8 % v Bolgariji, 2,1 % na Poljskem do več kot 50,0 % v Avstriji in Estoniji. Opozoriti je treba, da se v Estoniji več kot 90,0 % prepovedi uporabe nanaša na domača vozila, razlog za to pa je metodologija zbiranja podatkov, medtem ko je skupni delež prepovedi uporabe za domača vozila za vse države članice 8,1 %, kar je majhno povečanje s 7,9 % v obdobju poročanja 2015–2016.

Ob upoštevanju razlik v deležih prepovedi uporabe za domača vozila v primerjavi z vozili, registriranimi v drugih državah članicah, je šest držav članic, in sicer Avstrija, Belgija, Francija, Nemčija, Luksemburg in Združeno kraljestvo, predložilo podatke, iz katerih je mogoče sklepati, da vozila, registrirana v drugih državah članicah, izpolnjujejo višje standarde tehnične brezhibnosti, saj je bil večji delež prepovedi uporabe sporočen za domača vozila. Države članice, v katerih je bil delež prepovedi uporabe za domača vozila večji za več kot 10 %, so bile Danska (13,7 %), Estonija (23,9 %), Italija (39,2 %), Malta (36,2 %) in Španija (13,0 %). Po drugi strani je edina država članica, v kateri je delež prepovedi uporabe za vozila, registrirana v drugi državi članici, približno 10,0 % večji, Združeno kraljestvo.

Povprečni delež prepovedi uporabe za vozila iz EU (razen domačih) v 28 državah članicah je 7,6 %, kar je zmanjšanje v primerjavi z 9,0 %, sporočenimi za obdobje poročanja 2015–2016.

Ciper ni opravil pregledov drugih vozil iz EU, domnevno zaradi svojega geografskega položaja v Uniji. Poleg tega Portugalska ni sporočila nobenih podatkov za vozila, ki niso iz EU, zato bi bilo mogoče 7,6-odstotni delež prepovedi uporabe diferencirati, saj ne vključuje podatkov iz ene države članice.

Preglednica 4: Razčlenitev prepovedi uporabe – nacionalna vozila v primerjavi z vozili iz EU

Država članica poročevalka	Prepovedi uporabe nacionalnih vozil			Prepovedi uporabe vozil iz EU (Razen iz države članice poročevalke)		
	Število preverjenih nacionalnih vozil	Število prepovedi uporabe nacionalnih vozil	Delež prepovedi uporabe nacionalnih vozil (v %)	Število preverjenih vozil iz EU	Število prepovedi uporabe vozil iz EU	Delež prepovedi uporabe vozil iz EU (v %)
Avstrija	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgija	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bolgarija	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Hrvaška	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Ciper	5 984	1 012	16,9 %	0	0	n. p.
Češka	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Danska	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estonija	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finska	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Francija	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Nemčija	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grčija	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Madžarska	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irska	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %

Italija	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Latvija	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Litva	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luksemburg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Nizozemska	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Poljska	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugalska	935	8	0,9 %	27	0	n. p.
Romunija	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovaška	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slovenija	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Španija	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Švedska	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Združeno kraljestvo	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Skupaj	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Švica	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Skupaj	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Kot je bilo že navedeno, je 20 držav članic predložilo tudi podatke v zvezi s pregledi, opravljenimi na vozilih, registriranih v državah zunaj EU. Dodatne podrobnosti so vključene spodaj v Preglednico 5. Preverjenih je bilo 327 273 vozil, ki niso iz EU, in izdanih 16 813 prepovedi uporabe, tj. **5,1-odstotni delež prepovedi uporabe**; za domača vozila je ta delež znašal 8,1 %, za vozila iz EU (razen domačih) pa 7,6 %. Deleži prepovedi uporabe za vozila, ki niso iz EU, so se v primerjavi z vozili iz EU povečali za več kot 10,0 % v Avstriji (10,7 %), Estoniji (23,1 %) in na Finskem (15,1 %), medtem ko se je v Italiji zmanjšal za 12,1 %.

Podatki, ki so jih predložile države članice o številu pregledov, opravljenih na vozilih, registriranih zunaj EU, še vedno ne zadoščajo za pomembnejše sklepe glede tehnične brezhibnosti teh vozil. Vendar je v primerjavi z obdobjem poročanja 2015–2016 devet držav članic več zagotovilo podatke za vozila, registrirana zunaj EU.

Preglednica 5: Razčlenitev prepovedi uporabe – vozila, ki niso iz EU

Država članica poročevalka	Prepovedi uporabe (vozila, registrirana zunaj EU)		
	Število preverjenih vozil, ki niso iz EU	Število vozil s prepovedjo uporabe, ki niso iz EU	Delež prepovedi uporabe vozil, ki niso iz EU (v %)
Avstrija	1 688	1 256	74,4 %
Belgija	339	29	8,6 %
Bolgarija	41 497	346	0,8 %
Hrvaška	0	0	n. p.
Ciper	0	0	n. p.

Češka	2 863	132	4,6 %
Danska	49	11	22,4 %
Estonija	271	248	91,5 %
Finska	2 550	1269	49,8 %
Francija	0	0	n. p.
Nemčija	36 573	1 202	3,3 %
Grčija	0	0	n. p.
Madžarska	2 642	45	1,7 %
Irska	9	1	11,1 %
Italija	12	1	8,3 %
Latvija	405	62	15,3 %
Litva	6 020	93	1,5 %
Luksemburg	78	0	0 %
Malta	0	0	n. p.
Nizozemska	180	37	20,6 %
Poljska	225 207	10 051	4,5 %
Portugalska	0	0	n. p.
Romunija	336	47	14,0 %
Slovaška	0	0	n. p.
Slovenija	103	7	6,8 %
Španija	0	0	n. p.
Švedska	326	15	4,6 %
Združeno kraljestvo	6 125	1 961	31,6 %
Skupaj	327 273	16 813	5,1 %
Švica	3 935	530	13,5 %
Skupaj	331 208	17 343	5,2 %

5.5 Vozila s prepovedjo uporabe glede na kategorijo vozila in državo članico, v kateri je bilo vozilo registrirano

V Prilogi 1 je pregled deležev prepovedi uporabe vozil glede na državo članico, v kateri je bilo vozilo registrirano. Povprečni delež prepovedi uporabe v vseh državah članicah je bil 7,9 %, najpogosteje pa je bila prepoved uporabe izdana vozilom iz kategorije N2 (vozila, katerih masa presega 3,5 tone), pri katerih je delež prepovedi uporabe znašal 11,4 %.

Vozila v kategoriji neopredeljenih vozil „Drugo“ so imela 9,4-odstotni delež prepovedi uporabe. Vendar ta kategorija verjetno vključuje številne vrste vozil, tj. kmetijska vozila (kategorija T), lahka priklopna vozila (kategoriji O1 in O2) in lahka kombinirana vozila (kategorija N1), njihovi pregledi pa temeljijo na nacionalnih zakonodajnih ukrepih.

Vendar so na podlagi Direktive 2014/47/EU pregledi hitrih traktorjev (katerih hitrost lahko preseže 40 km/h) 20. maja 2018 postali obvezni, če se uporabljajo večinoma na javnih cestah za namene komercialnega cestnega prevoza.

Kar zadeva analizo, podatki kažejo, da je bila prepoved uporabe najpogosteje izdana vozilom iz Avstrije in Malte, pri čemer sta deleža prepovedi uporabe znašala 37,5 % oziroma 31,9 %.

Po drugi strani je bila prepoved uporabe najmanj pogosto izdana nemškim in luksemburškim vozilom, pri katerih sta deleža prepovedi uporabe znašala 1,7 % oziroma 2,6 %.

Razlike v teh deležih prepovedi uporabe je mogoče razložiti z uporabo različnih metod izbora in pregleda ter kategorizacije pomanjkljivosti med državami članicami.

Nemčija, Združeno kraljestvo, Francija in Švedska so na svojih ozemljih pregledali 94,1 %, 93,4 %, 93 % oziroma 85,8 % vseh vozil s svojimi nacionalnimi registrskimi številkami. Več kot 50-odstotni delež so evidentirali še Avstrija, Bolgarija, Finska, Hrvaška, Irska, Malta, Poljska, Španija in Ciper. Kot je bilo pričakovano, to kaže, da se vozila v večini primerov pregledajo na domačih voznjajah.

Pri tem pa obstajajo nekatere izjeme. Nacionalni organi v Estoniji, Italiji, Luksemburgu, na Portugalskem, v Romuniji in Grčiji so na primer pregledali manj kot 10 % vseh vozil, ki so bila registrirana v zadevnih državah članicah.

V Prilogi 2 so poleg tega navedeni podrobni podatki o prepovedih uporabe glede na kategorijo vozila in državo članico pregleda. Največji deleži prepovedi uporabe so bili evidentirani v Estoniji (90,6 %), Avstriji (63,3 %), Italiji (52,6 %) in na Malti (50,3 %), najmanjši pa na Portugalskem (0,8 %), v Bolgariji (1,1 %), Luksemburgu (1,6 %) in Nemčiji (2,2 %). Povprečni delež prepovedi uporabe za vse države članice EU je 7,6 % in ostaja približno enak kot v obdobju poročanja 2015–2016. Države članice, ki opravljajo preglede, ki imajo večje deleže prepovedi uporabe, so pričakovano tudi države članice z največjimi deleži prepovedi uporabe za vozila, registrirana na njihovem ozemlju (Preglednica 4).

5.6 Vrste pomanjkljivosti, ki so jih sporočile države članice

V Prilogi 3 so navedeni deleži pomanjkljivosti, odkritih na vozilih, na devetih področjih pregleda med pregledi, ki so jih države članice opravile v obdobju poročanja 2017–2018.

V tem obdobju poročanja so se najpogostejše pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene med pregledi, nanašale na tehnično brezhibnost:

- svetlobne opreme in električnih sistemov (26,4 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti);
- osi, koles, pnevmatik, obesitve koles (16,5 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti);
- zavorne opreme (15,1 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti) in
- šasijske in povezave šasijske (12,3 %).

V okviru devetih področij pregleda so države članice sporočile znatne razlike v pogostosti odkritih pomanjkljivosti. V Španiji so na primer pomanjkljivosti na področju pregleda „druga oprema, vključno s tahografom in napravo za omejevanje hitrosti,“ pomenile 64,9 % vseh sporočenih pomanjkljivosti v obdobju poročanja, v Združenem kraljestvu pa le 0,8 % vseh ugotovljenih pomanjkljivosti. Tudi tukaj so razlog za to najverjetneje različne metode pregledov, ki jih uporabljajo države članice, morda v povezavi z nacionalno politiko, da se med pregledom daje večji poudarek določenemu področju pregleda. Treba je vedeti, da se z Direktivo 2014/47/EU od 20. maja 2018 uvaja večja harmonizacija metod pregledov, ocen pomanjkljivosti in uporabe opreme za preglede.

Primerjava teh podatkov s podatki iz prejšnjega obdobja kaže, da se najpomembnejša zmanjšanja nanašajo na področje pregleda „osi, kolesa, pnevmatike in obesitev koles“, na katerem se je delež z 21,8 % v prejšnjem obdobju poročanja zmanjšal na 16,5 % v sedanjem obdobju, ter na področju pregleda „druga oprema, vključno s tahografom in napravami za omejevanje hitrosti“, na katerem se je delež s 15,5 % v prejšnjem obdobju poročanja zmanjšal na 11,5 % v sedanjem obdobju. Še vedno pa so najpogostejše pomanjkljivosti na področju „svetlobna oprema in električni sistem“, na katerem se je delež s 23 % v prejšnjem obdobju poročanja za 3,4 % povečal na 26,4 %. Kar zadeva druga področja pregleda, spremembe v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja niso tako velike, da bi povzročale večjo zaskrbljenost ali nakazovale bistvene spremembe politike v državah članicah.

Na štirih od devetih področij pregleda, in sicer na področjih „identifikacija“, „vidljivost“, „svetlobna oprema in električni sistem“ ter „druga oprema, vključno s tahografom in napravami za omejevanje hitrosti“, se deleži v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja zmanjšujejo. Delež za „krmiljenje“ ostaja enak in znaša 2,3 %. Na področjih, na katerih so se deleži v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja povečali, tj. „zavorna oprema“, „svetlobna oprema in električni sistem“, „podvozje in povezava podvozja“ ter „negativni vplivi, vključno z emisijami in razlitjem goriva in/ali olja“, pa so se povečali za manj kot 5 %.

Med pomanjkljivostmi prevladujejo tiste na področju „svetlobna oprema in električni sistem“, saj ima to področje največji delež v dvanajstih državah članicah, medtem ko so pomanjkljivosti na področjih „identifikacija“, „krmiljenje“ ter „negativni vplivi, vključno z emisijami in razlitjem goriva in/ali olja“, navadno v večini držav članic pod 10 %, razen pri Franciji, kjer delež zadnje navedene kategorije dosega 25 %, kar najverjetneje kaže na strožji pristop k okoljski učinkovitosti vozil. Pomanjkljivosti v zvezi z „negativnimi vplivi, vključno z emisijami in razlitjem goriva in/ali olja“, ki ne le ogrožajo varnost v cestnem prometu, ampak tudi negativno vplivajo na okolje, je bilo po 0,8-odstotnem zmanjšanju v prejšnjem obdobju (s 4,1 % na 3,3 %) opaženo 3,0-odstotno povečanje s 3,3 % na 6,3 %.

In nazadnje, kot je navedeno v Preglednici 2, je 20 držav članic izvajalo preglede na vozilih, registriranih zunaj EU. Ker pa skupno število teh pregledov znaša le približno 8 % skupnega števila pregledov, izvedenih v obdobju poročanja, ni mogoče oblikovati trdnih sklepov glede tehnične brezhibnosti teh vozil.

Kljub temu zaradi popolnosti Priloga 4 k temu poročilu vsebuje dodatne podrobnosti in prinaša pregled števila vozil, preverjenih v državah članicah, po državi, v kateri je bilo vozilo registrirano, in deležev prepovedi uporabe.

6. VRSTE KAZNI

Direktiva 2000/30/ES ne določa sistema kazni za ugotovljene kršitve. Pač pa morajo kazni določiti države članice, in to nediskriminatorno glede na državljanstvo voznika ali državo, v kateri je bilo vozilo registrirano oziroma se je začelo uporabljati.

Kot je bilo že omenjeno, če se izkaže, da gospodarsko vozilo predstavlja resno nevarnost za potnike v njem ali druge udeležence v cestnem prometu, lahko organ ali inšpektor, ki opravlja cestni pregled, na podlagi Direktive 2000/30/ES prepove uporabo vozila, dokler ugotovljene nevarne pomanjkljivosti niso odpravljene.

Poleg tega je treba informacije o nevarnih pomanjkljivostih, ugotovljenih pri gospodarskem vozilu, ki pripada nerezidentu, zlasti pomanjkljivosti, zaradi katerih je bila izdana prepoved

uporabe vozila, sporočiti pristojnim organom države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano.

Pristojni organi države članice, ki so odkrili nevarno pomanjkljivost, lahko pristojne organe države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano, pozovejo, naj sprejmejo ustrezne ukrepe, kot je napotitev vozila na dodatni pregled tehnične brezhibnosti. Vendar pa je državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano, prepuščena izvedba morebitnih ukrepov, ki se ji zdijo potrebni, poročanje v zvezi s tem pa ni potrebno.

V praksi finančni učinek na prevoznika, povezan z izdajo prepovedi uporabe nevarno pomanjkljivega vozila, ni le morebitna globa, ki jo naložijo organi države članice, ki opravljajo pregled. Nastanejo lahko dodatni stroški, kot so stroški odvoza vozila do prostora za preglede za „podrobnejši“ pregled skupaj s stroški samega pregleda in stroški morebitnih popravil, ki so potrebna za odpravo pomanjkljivosti. Prevoznik ima lahko tudi posredne stroške zaradi morebitnega neupoštevanja urnika.

V skladu z Direktivo 2014/47/EU bo treba od 20. maja 2019 informacije o številu in resnosti pomanjkljivosti vključiti v sistem ocenjevanja tveganja, vzpostavljen na podlagi Direktive 2006/22/ES⁸. Vozila podjetij z visoko oceno tveganja so lahko pogosteje izbrana za cestne preglede.

7. POVZETEK UGOTOVITEV

Kot je navedeno v poglavju 3 tega poročila, zaradi odkritih razlik v metodi pregleda, zbiranju podatkov in poročanju ne bi smeli oblikovati daljnosežnih sklepov na podlagi tega poročila, rezultate pa bi bilo treba razlagati previdno. To je treba upoštevati ob pregledu glavnih ugotovitev, ki izhajajo iz podatkov, zbranih za obdobje poročanja 2017–2018, in so predstavljene v nadaljevanju.

7.1 Pregledi

V primerjavi z obdobjem 2015–2016 je bilo v obdobju poročanja 2017–2018 pregledanih **1 048 863 manj vozil**, kar je **20,9-odstotno zmanjšanje**. Kot so pojasnile države članice, gre za kombiniran rezultat zmanjšanih virov, reorganizacije, sprememb nacionalne zakonodaje in uporabe pravil.

Vsekakor je 16 držav članic opravilo manj pregledov, pri čemer zmanjšanja v odstotkih znašajo od 1,2 % v primeru Italije do 93,3 % v primeru Grčije. Po drugi strani je dvanajst držav članic evidentiralo povečanje števila opravljenih pregledov, povečanja pa v odstotkih segajo od 1,8 % v primeru Latvije do 429,4 % v primeru Luksemburga.

V obdobju poročanja je bilo 57,7 % pregledov opravljenih na vozilih, registriranih v državi članici, kjer je potekal pregled, 34,1 % pregledov je bilo opravljenih na vozilih, registriranih v drugi državi članici, 8,2 % pa na vozilih, registriranih zunaj EU.

Delež domačih vozil v okviru skupnega števila preverjenih vozil se precej razlikuje. V Avstriji, Belgiji, Franciji, Luksemburgu in v manjši meri na Poljskem, kjer je delež

⁸ Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L 102, 11.4.2006, str. 35).

preverjanj na domačih vozilih pod 50 %, bi si bilo treba prizadevati za zagotovitev bolj uravnoteženega deleža preverjanj, ki bi bil bolj usklajen z deleži v drugih državah članicah z znatnim tranzitnim prometom.

7.2 Prepovedi uporabe

V primerjavi s prejšnjim obdobjem je bila prepoved uporabe izdana 99 617 **vozilom manj**, kar je **24,7-odstotno zmanjšanje**.

Štirinajst držav članic je evidentiralo povečanje števila izdanih prepovedi uporabe, pri čemer povečanja segajo od 4,1 % v primeru Avstrije do 3 203 % v primeru Finske. Po drugi strani je bilo v 14 državah članicah evidentirano zmanjšanje števila izdanih prepovedi uporabe, pri čemer zmanjšanja segajo od 1,7 % v primeru Nemčije do 99,0 % v primeru Portugalske. Razen na Cipru, v Franciji in na Slovaškem se je število prepovedi uporabe na splošno povečalo ali zmanjšalo v skladu s številom pregledov, kar bi nakazovalo na spremembo politike, ki se izvaja v teh državah članicah.

Kar zadeva poreklo vozil s prepovedjo uporabe, je skupni delež prepovedi uporabe znašal 8,1 % za domača vozila, 7,6 % za vozila iz EU (razen domačih) in 5,1 % za vozila, registrirana zunaj EU. To bi pomenilo, da se standardi na splošno univerzalno uporabljajo za vozila iz EU ne glede na državo porekla vozila. Razlog, zakaj je delež prepovedi uporabe za vozila, ki niso iz EU, manjši, je morda dejstvo, da prevozniki na poti, ki vključujejo vožnjo po EU, pošiljajo najnovejša in najbolj vzdrževana vozila. Manjši delež prepovedi uporabe kaže, da uporaba bolj ciljno usmerjenega pristopa ni razširjena, upati pa je, da se bo to spremenilo z izvajanjem Direktive 2014/47/EU, ki od držav članic zahteva prilagoditev njihovih sistemov pregledov.

Nazadnje, povprečni delež prepovedi uporabe za vozila, registrirana v EU, je za vse države članice znašal 7,9 %. Prepoved uporabe je bila najpogostejše izdana vozilom kategorije N2 (težka tovorna vozila) z 11,4-odstotnim deležem prepovedi uporabe. Vozilom, registriranim na Švedskem in Malti, je bila prepoved uporabe izdana pogostejše, deleža prepovedi pa sta znašala 37,5 % oziroma 31,9 %. Po drugi strani je bila prepoved uporabe najmanj pogosto izdana nemškim in luksemburškim vozilom, pri katerih sta deleža prepovedi uporabe znašala 1,7 % oziroma 2,6 %. Razlogi za razlike v teh deležih prepovedi uporabe Komisiji niso znani, zato je treba domnevati, da izhajajo iz uporabe različnih metod pregleda in kategorizacije pomanjkljivosti med državami članicami.

7.3 Pomanjkljivosti

Najpogostejši vrsti pomanjkljivosti, ki sta bili odkriti pri pregledih, opravljenih v obdobju poročanja, sta se nanašali na področji pregleda „svetlobna oprema in električni sistem“ ter „osi, kolesa, pnevmatike in obesitev koles“. Pomenili sta 26,4 % oziroma 16,5 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti. „Druga oprema, vključno s tahografom in napravami za omejevanje hitrosti,“ je pomenila 11,5 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti v vseh državah članicah in se je tako zmanjšala s 15,5 % v prejšnjem obdobju poročanja. Omembe vredno je, da so se pomanjkljivosti na področju „negativni vplivi, vključno z emisijami in razlitjem goriva in/ali olja“ s

3,3 % v obdobju poročanja 2015–2016 skoraj podvojile na 6,3 % v sedanjem obdobju, kar je pozitiven znak v zvezi z okoljskimi preverjanji vozil.

Vendar so med državami članicami še vedno znatne razlike v deležih prepovedi uporabe glede na področje pregleda. V Španiji so na primer pomanjkljivosti na področju pregleda „druga oprema, vključno s tahografom in napravo za omejevanje hitrosti,“ pomenile 64,9 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti v obdobju poročanja, v Združenem kraljestvu pa le 0,8 % vseh ugotovljenih pomanjkljivosti. Tudi za to je razlog najverjetneje v različnih metodah pregledov, ki jih uporabljajo države članice. Vendar naj bi se te razlike po pričakovanju po 20. maju 2018, ko se začne uporabljati Direktiva 2014/47/EU, zmanjšale, saj bo z Direktivo uvedena večja harmonizacija metod pregledov, ocen pomanjkljivosti in uporabe opreme za preglede.