



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 23.3.2020.
COM(2020) 107 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**o primjeni u državama članicama Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća
od 6. lipnja 2000. o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost
gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici**

Izvještajno razdoblje 2017.–2018.

Sadržaj

1.	UVOD	2
2.	Direktiva 2000/30/EZ	3
3.	PODACI KOJE SU DOSTAVILE DRŽAVE ČLANICE	4
4.	SADRŽAJ PREGLEDA	5
5.	STATISTIČKI PODACI	6
5.1.	Broj provedenih pregleda	6
5.2.	Porijeklo pregledanih vozila	7
5.3.	Broj zabranjenih vozila	8
5.4.	Porijeklo zabranjenih vozila	10
5.5.	Zabranjena vozila po kategoriji vozila i po državi članici registracije	12
5.6.	Vrste nedostataka koje su prijavile države članice	13
6.	VRSTE KAZNI	14
7.	SAŽETI ZAKLJUČCI	15
7.1.	Pregledi	15
7.2.	Zabrane	15
7.3.	Nedostaci	16

1. UVOD

U interesu sigurnosti na cestama, zaštite okoliša i poštenog tržišnog natjecanja, u europskom zakonodavstvu predviđen je skup mjera kojima se osigurava primjerena tehnička ispravnost gospodarskih vozila na europskim cestama. Te mjere uključuju sljedeće:

- pravila o obavljanju djelatnosti kojima se od prijevoznika zahtijeva da imaju dovoljnu financijsku sposobnost kako bi mogli osigurati odgovarajuće održavanje vozila (Uredba (EZ) br. 1072/2009¹),
- periodične tehničke preglede vozila koji se trebaju obavljati u državama članicama za vozila registrirana na njihovu državnom području i čija je najmanja učestalost propisana na europskoj razini (Direktiva 2009/40/EZ²),
- preglede tehničke ispravnosti na cesti, koji su tema ovog izvješća, kojima se osigurava da se gospodarska vozila upotrebljavaju samo ako se održavaju na razini kojom se osigurava visoki stupanj tehničke ispravnosti (Direktiva 2000/30/EZ³).

U skladu s Direktivom 2000/30/EZ gospodarska vozila koja prometuju u državama članicama podliježu pregledima tehničke ispravnosti na cesti u cilju poboljšanja sigurnosti na cestama i zaštite okoliša. Člankom 6. propisano je da bi države članice svake dvije godine trebale Komisiji dostavljati podatke prikupljene u prethodne dvije godine o sljedećem:

- broju pregledanih gospodarskih vozila, razvrstanih u sedam kategorija vozila i potom po državama u kojima su vozila registrirana,
- pregledanim stavkama u skladu s Direktivom, i
- uočenim nepravilnostima.

Direktivom 2000/30/EZ od Komisije se zahtijeva i da, nakon što prikupi te podatke, podnese Vijeću izvješće o primjeni Direktive na temelju podataka zaprimljenih od država članica te sažetak dobivenih rezultata. To je tema ovog izvješća. Direktivom 2000/30/EZ od Komisije se ujedno zahtijeva da Europskom parlamentu proslijedi informacije zaprimljene od država članica u skladu s njezinim člankom 6.

U Direktivi 2000/30/EZ navedeno je devet različitih područja obuhvaćenih pregledom tehničke ispravnosti na cesti. U odjeljku 4. u nastavku navedene su detaljnije informacije. Ako tijekom pregleda postane očito da gospodarsko vozilo predstavlja ozbiljan rizik za svoje putnike ili za druge sudionike u cestovnom prometu, upotreba tog vozila može se zabraniti dok se ozbiljni nedostaci ne uklone. Nakon pregleda vozila svi utvrđeni nedostaci moraju se zabilježiti u izvješću o pregledu koje se predaje vozaču.

Europski parlament i Vijeće revidirali su 2014. pravila i postupke za preglede tehničke ispravnosti gospodarskih vozila na cesti. Direktiva 2014/47/EU⁴ (dalje u tekstu „Direktiva

¹ Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (preinačena), SL L 300, 14.11.2009., str. 72.

² Direktiva 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (Preinaka) SL L 141, 6.6.2009., str. 12.

³ Direktiva 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici, SL L 203, 10.8.2000., str. 1.

⁴ Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji, SL L 127, 29.4.2014., str. 134.

2014/47/EU”) donesena je 3. travnja 2014. Primjenjuje se od 20. svibnja 2018. Tom direktivom uvedene su, među ostalim, dvije vrste pregleda, tj. početni i detaljniji pregledi⁵, te zahtjev da će ukupni broj početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti u EU-u svake kalendarske godine morati odgovarati barem 5 % ukupnog broja tih vozila koja su registrirana u državama članicama. Kako bi se to postiglo, svaka država članica mora provesti odgovarajući broj pregleda na cesti, proporcionalan ukupnom broju takvih vozila registriranih na njezinu državnom području. Rok za prvu obvezu izvješćivanja u okviru koje će se analizirati taj cilj bit će 31. ožujka 2021. za godine 2019. i 2020.

2. DIREKTIVA 2000/30/EZ

U skladu s Direktivom 2009/40/EZ o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica, vozila koja se upotrebljavaju u gospodarske svrhe moraju se pregledavati svake godine. Međutim, budući da se smatra da godišnji pregled nije dovoljan da bi se mogla zajamčiti tehnička ispravnost tih vozila između uzastopnih pregleda tehničke ispravnosti, nužno je kao mjeru za sigurnost na cesti provoditi i preglede tehničke ispravnosti na cesti.

Pregled tehničke ispravnosti na cesti znači nenajavljeno pregledavanje gospodarskog vozila koje prometuje unutar državnog područja države članice. Pregled provode nadležna tijela ili drugo tijelo pod njihovom nadzorom, uglavnom na javnim cestama.

Svi pregledi tehničke ispravnosti na cesti moraju se provoditi bez diskriminacije na osnovi državljanstva vozača ili zemlje u kojoj je gospodarsko vozilo registrirano ili stavljeno u promet. Usto, oni se moraju provoditi tako da se troškovi i zastoje za vozače i prijevoznike svedu na najmanju moguću mjeru.

Odabiru gospodarskih vozila za pregled tehničke ispravnosti na cesti trebalo bi pristupiti ciljano, stavljajući poseban naglasak na identificiranje vozila kod kojih postoji najveća vjerojatnost da su loše održavana⁶.

Pregledi na cesti obično se provode u fazama. Početni pregled obuhvaća vizualnu procjenu održavanosti vozila dok miruje te provjeru dokumentacije o posljednjem pregledu na cesti (ako je primjenjivo) i tehničkom pregledu. Detaljni pregled nepravilnosti na temelju popisa stavki iz Direktive 2000/30/EZ može se provoditi i na licu mjesta ili u obližnjem centru za tehnički pregled. U slučaju detaljnog pregleda rezultati se moraju unijeti u izvješće o pregledu tehničke ispravnosti na cesti sastavljeno na temelju predloška iz Direktive. Ti podaci čine osnovu podataka koje su države članice dužne priopćiti Europskoj komisiji.

Ako gospodarsko vozilo s ozbiljnim nedostacima predstavlja rizik za sigurnost na cesti, njegova se uporaba može zabraniti dok se nedostaci ne uklone. O stranim vozilima s ozbiljnim nedostacima mora se obavijestiti država članica u kojoj je vozilo registrirano kako bi se omogućilo poduzimanje odgovarajućih daljnjih mjera.

Direktivom 2000/30/EZ kako je izmijenjena⁷, koja se primjenjuje do 19. svibnja 2018., utvrđuje se određeni broj uvjeta za preglede tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila

⁵ Početni pregledi uključuju provjeru dokumentacije i vizualnu procjenu tehničkog stanja vozila, a detaljniji pregledi (koji se prema potrebi provode nakon početnog pregleda) moraju se provesti s pomoću mobilne jedinice za pregled, u objektu namijenjenom za preglede ili stanici za tehnički pregled.

⁶ Direktivom 2014/47/EU predviđa se uvođenje obveznog sustava stupnjevanja rizika u svim državama članicama od 20. svibnja 2019. Ako se prilikom pregleda tehničke ispravnosti i osiguranja tereta utvrdi velik broj nedostataka ili teži nedostaci, bit će procijenjeno da korisnik vozila predstavlja veći rizik. Nadležna tijela država članica na temelju tih informacija češće će provjeravati korisnike ocjenjene visokorizičnima.

⁷ Direktiva Komisije 2010/47/EU od 5. srpnja 2010. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ, SL L 173., 8.7.2010., str. 33.

koja prometuju u EU-u. Direktivom 2010/47/EU izmijenjene su kategorije vozila i popis stavki za pregled iz Priloga I. Direktivi od 1. siječnja 2012.

Prije izmjene, u izvješću o pregledu tehničke ispravnosti na cesti (Prilog I.) vozila su se određivala prema razredima, pa je na primjer cestovni vlak značio bilo koje motorno vozilo za prijevoz robe najveće mase više od 3,5 t (kategorije N2 i N3) s priključenom prikolicom (kategorije O3 i O4). Pritom su se vozila kategorije N2 morala navoditi pod „laka gospodarska vozila”, vozila kategorije N3 pod „kamion”, a kategorije vozila O3 i O4 pod „prikolica” i „poluprikolica”.

Međutim, Direktivom 2010/47/EU uveden je drugačiji način grupiranja vozila uporabom oznake njihove kategorije u skladu sa zakonodavstvom o homologaciji. Stoga se vozilo koje se moglo navoditi pod različitim razredima sada može navoditi samo pod jednom kategorijom vozila. Nadalje, vučno vozilo i prikolica moraju se navoditi zasebno. Uzimajući u obzir da se vučno vozilo i prikolica mogu registrirati u različitim državama članicama, ovim izmijenjenim razvrstavanjem pružaju se točniji podaci te se istovremeno pružaju bolji uvjeti za države članice u slučaju kad moraju obavijestiti drugu državu članicu da su utvrđeni ozbiljni nedostaci na vozilima registriranim u toj državi članici.

3. PODACI KOJE SU DOSTAVILE DRŽAVE ČLANICE

Ovo je sedmo izvješće o primjeni Direktive 2000/30/EZ u državama članicama i obuhvaća kalendarske godine 2017.–2018. Potrebno je napomenuti da je Direktiva 2000/30/EZ stavljena izvan snage Direktivom 2014/47/EU 20. svibnja 2018., no prvo izvješće na temelju Direktive 2014/47/EU obuhvaćat će samo razdoblje 2019.–2020. To znači da su države članice, zbog izostanka prijelaznih mjera utvrđenih Direktivom 2014/47/EU, bile potaknute dostaviti svoja izvješća u skladu sa zahtjevima Direktive 2000/30/EZ i za razdoblje od 20. svibnja 2018. do 31. prosinca 2018. kako bi se ispunili ciljevi Direktive 2000/30/EZ i Direktive 2014/47/EU, koji se nisu promijenili, iako su neke provjere i prikupljanje podataka već provedeni u skladu s Direktivom 2014/47/EU. Zbog tog su se pravnog vakuuma države članice suočile sa znatnim praktičnim problemima i u nekim su slučajevima podnesena pogrešna izvješća, stoga je potreban oprez pri donošenju zaključaka. Države članice morale su Komisiji dostaviti podatke za ovo razdoblje izvješćivanja do 31. ožujka 2019.

Kako bi se olakšalo ispunjavanje obveze izvješćivanja, i u skladu s prethodnom praksom, Komisija je državama članicama sredinom veljače 2019. poslala pisanu obavijest. Obavijesti je bio priložen unaprijed pripremljeni predložak (koji su sastavili Komisija i stručnjaci iz država članica) s pomoću kojeg su države članice mogle dostaviti podatke elektroničkim putem kako bi se pojednostavio postupak obrade podataka nakon što se prikupe sve informacije. U ožujku 2019. poslana je obavijest kako bi se države članice podsjetilo na to da se približava rok za dostavu izvješća. Treći je podsjetnik poslan u svibnju 2019. državama članicama koje nisu dostavile izvješća do roka. Nakon toga se Komisija obratila određenim državama članicama u vezi s konkretnim informacijama. Sve su države članice dostavile podatke s pomoću predloška elektroničkim putem, čime je pojednostavljena zadaća usporedbe podataka.

Međutim, sve države članice nisu dostavile podatke u zadanom roku. Podatke su prije roka 31. ožujka 2019. dostavile Austrija, Cipar, Estonija, Grčka, Latvija, Litva, Nizozemska, Poljska, Portugal i Švedska. Neke su države članice dostavile podatke nedugo nakon roka (Bugarska, Danska, Irska, Luksemburg, Njemačka, Slovenija i Ujedinjena Kraljevina), a ostale su ih dostavile u rujnu 2019. (Finska, Francuska, Mađarska, Malta, Francuska i

Španjolska). Tijekom tog razdoblja nisu pokrenuti postupci zbog povrede protiv država članica koje nisu dostavile podatke Komisiji.

Sedamnaest država članica, konkretno Austrija, Bugarska, Češka, Danska, Estonija, Finska, Irska, Latvija, Litva, Luksemburg, Mađarska, Nizozemska, Njemačka, Poljska, Rumunjska, Slovenija i Švedska, dostavile su podatke o vozilima registriranim izvan EU-a razvrstane prema zemlji registracije. Belgija, Italija i Ujedinjena Kraljevina dostavile su podatke o ukupnim provjerama vozila registriranih izvan EU-a, ali nisu naznačile o kojim je državama riječ. Slovačka nije dostavila detaljne statističke podatke za vozila registrirana izvan EU-a u upotrebljivom obliku, pa su se ti podaci morali zanemariti.

Grčka, Francuska i Španjolska nisu dostavile informacije za treće zemlje i Hrvatsku; međutim, Grčka je potvrdila da nije provela provjere vozila iz tih zemljopisnih područja. Cipar nije dostavio informacije za druge države članice te je potvrdio da su provedene samo provjere vozila registriranih na njegovu državnom području. Malta također nije dostavila podatke za treće zemlje i potvrdila je da nisu provedene provjere za vozila iz trećih zemalja. Austrija i Malta uz to su dostavile informacije za vozila kategorija T5; ta je obveza obuhvaćena Direktivom 2014/47/EU.

Konačno, dvanaest država članica, konkretno Austrija, Bugarska, Češka, Danska, Francuska, Malta, Nizozemska, Portugal, Rumunjska, Slovenija, Slovačka i Ujedinjena Kraljevina, dostavile su dodatne informacije u vezi s oznakama za nedostatke utvrđene na pregledanim stavkama (npr. točka .1 kočni uređaji; podtočka 1.1.8. spojnice kočnica priključnih vozila). Te su pojedinosti uvedene Direktivom 2010/47/EU kojom je izmijenjen Prilog I. Direktivi 2000/30/EZ od 1. siječnja 2012., no dostava tih dodatnih podataka nije obvezna.

Komisija je nakon prve analize nacionalnih izvješća kontaktirala nekoliko država članica kako bi utvrdila koji su mogući razlozi za rezultate koji odskaču ili promjene u usporedbi s prethodnim razdobljem. Prema državama članicama, nekoliko je okolnosti negativno utjecalo na količinu i kvalitetu provedenih pregleda tehničke ispravnosti na cesti. Te su okolnosti, među ostalim: prikupljanje podataka u skladu s Direktivom 2014/47/EU, reorganizacija ili decentralizacija nadležnosti te financijska ograničenja, što je dovelo do manjka osoblja, ograničenog broja pregleda i ograničenog pristupa opremi. Razmjene informacija s državama članicama pokazale su i da postoje znatne razlike u razumijevanju i provedbi prikupljanja podataka te izvješćivanja, što bi također moglo pridonijeti uočenim razlikama. Te bi se razlike mogle smanjiti od 20. svibnja 2018. s obzirom na to da će se Direktivom 2014/47/EU uvesti veća usklađenost metoda ispitivanja, procjene nedostataka, upotrebe opreme za ispitivanje i zahtjeva za izvješćivanje. Prvo izvješće na temelju Direktive 2014/47/EU obuhvaćat će razdoblje 2019.–2020., a države članice morat će podnijeti svoja nacionalna izvješća do 31. ožujka 2021.

4. SADRŽAJ PREGLEDA

Komisiji se moraju proslijediti barem podaci koji se odnose na područja koja se pregledavaju navedena u točki 10. uzorka izvješća iz Priloga I. Direktivi 2000/30/EZ. Ta su područja:

- identifikacija,
- kočni uređaji,

- sustav za upravljanje,
- vidljivost,
- svjetlosna oprema i električni sustavi,
- osovine, kotači, gume, ovjes,
- šasija i dijelovi pričvršćeni na šasiju,
- ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine,
- štetna djelovanja uključujući emisije i curenje goriva i/ili prolijevanje ulja.

Kako bi se inspektorima olakšalo bilježenje nedostataka utvrđenih u tim područjima, izvješće o pregledu trebalo bi na poledini sadržavati potpuni popis stavki za pregled. Inspektori na izvješćima moraju označiti (koristeći se prethodno utvrđenim oznakama) područja u kojima su utvrdili nedostatke i nakon završetka pregleda dati presliku izvješća vozaču.

Ako inspektor smatra da bi utvrđeni nedostaci mogli predstavljati sigurnosni rizik, osobito kad je riječ o kočnicama, u toj mjeri da su opravdani dodatni pregledi, tada može odrediti da se vozilo odvede u objekt određen za preglede kako bi se provelo detaljnije ispitivanje.

Osim toga, ako tijekom pregleda postane očito da gospodarsko vozilo predstavlja ozbiljan rizik za svoje putnike ili ostale sudionike u cestovnom prometu, upotreba tog vozila može se zabraniti dok se ozbiljni nedostaci ne uklone.

5. STATISTIČKI PODACI

5.1. Broj provedenih pregleda

U usporedbi s razdobljem izvješćivanja 2015.–2016., u razdoblju izvješćivanja 2017.–2018. pregledano je **1 048 863 manje vozila**, što je **smanjenje od 20,9 %**.

Potrebno je napomenuti da je već u razdoblju 2015.–2016. provedeno **534 473 pregleda manje** u usporedbi s razdobljem 2013.–2014. U razdoblju 2011.–2012. pregledano je **6 016 947 vozila**, a u razdoblju 2017.–2018. samo **3 980 900**, što znači da se broj provedenih provjera smanjio za jednu trećinu od 2011. do 2018. Ako bi se uz smanjenje broja provjera povisile stope zabrane koje upućuju na napredan sustav ciljanog odabira, smanjenje broja provjera ne bi bilo zabrinjavajuće; međutim, brojke pokazuju da to nije nužno slučaj.

Tablica 1.: Broj pregleda – usporedba razdoblja 2015.–2016. i 2017.–2018.

Država članica koja izvješćuje (DČ)	Vozila pregledana u razdoblju 2015.–2016.	Vozila pregledana u razdoblju 2017.–2018.	Razlika između razdoblja 2015.–2016. i 2017.–2018.	Razlika između razdoblja 2015.–2016. i 2017.–2018. u postocima
Austrija	42 438	39 754	–2 684	–6,3 %

Belgija	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bugarska	250 516	153 748	−96 768	−38,6 %
Hrvatska	39 204	22 169	−17 035	−43,5 %
Cipar	6 214	5 984	−230	−3,7 %
Češka	88 389	96 261	7872	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 %
Francuska	996 892	612 476	−384 416	−38,6 %
Njemačka	1 620 465	1 247 506	−372,959	−23,0 %
Grčka	5 395	360	−5 035	−93,3 %
Mađarska	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 %
Portugal	1 522	962	−560	−36,8 %
Rumunjska	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovačka	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slovenija	4 945	5 402	457	9,2 %
Španjolska	654 392	345 620	−308 772	−47,2 %
Švedska	45 417	44 711	−706	−1,6 %
Ujedinjena Kraljevina	265 535	260 026	−5 509	−2,1 %
Ukupno	5 029 763	3 980 900	−1 048 863	−20,9 %

Šesnaest država članica provelo je manji broj pregleda u razdoblju 2017.–2018. u usporedbi s razdobljem 2015.–2016.

Smanjenje postotka kretalo se od 1,2 % u Italiji do 93,3 % u Grčkoj. Ostale države članice koje su zabilježile znatna smanjenja su Španjolska (47,2 %), Hrvatska (43,5 %), Bugarska (38,6 %), Francuska (38,6 %) i Portugal (36,8 %). S obzirom na razloge smanjenja, Švedska je primijenila pristup koji se temelji na riziku u skladu s Direktivom 2014/47/EU, a druge države članice objasnile su da je do smanjenja došlo zbog kombinacije više čimbenika: manje sredstava, reorganizacije, izmjene nacionalnog zakonodavstva i primjene pravila.

S druge strane, dvanaest država članica zabilježilo je povećanje broja pregleda provedenih tijekom razdoblja 2017.–2018. Postotak se povećao u rasponu od 1,8 % u Latviji do 48,6% u Rumunjskoj, 63,8 % u Nizozemskoj i 429,4 % u Luksemburgu.

5.2 Porijeklo pregledanih vozila

U tablici 2. u nastavku prikazan je pregled porijekla vozila koje su pregledale države članice. Kako je prethodno navedeno, jedino Cipar nije dostavio podatke u vezi s pregledima vozila „izvan države” tj. vozila registriranih u drugoj državi članici ili izvan EU-a. Dvadeset sedam država članica dostavilo je podatke o provjerama vozila registriranih u drugoj državi članici, a dvadeset država članica provelo je provjere vozila koja prometuju na njihovu državnom području, a registrirana su izvan EU-a.

Ključni podaci iz tablice 2. koje treba uzeti u obzir su činjenica da se 57,7 % pregleda provedenih u razdoblju 2017.–2018. odnosilo na vozila registrirana u državi članici u kojoj je pregled proveden, 34,1 % na vozila registrirana u drugoj državi članici i samo 8,2 % na vozila registrirana izvan EU-a.

Samo 14,4 % pregleda u Luksemburgu provedeno je na vozilima koja su tamo registrirana, a 80,1 % odnosilo se na vozila registrirana u drugoj državi članici. S druge strane, 49,4 % vozila pregledanih u Poljskoj, odnosno 63,4 % u Bugarskoj, registrirano je u tim državama članicama, a te su države istovremeno provele veći postotak pregleda vozila registriranih izvan EU-a u usporedbi s onima registriranim u drugim državama članicama. To se vjerojatno može objasniti činjenicom da se u tim državama članicama javlja gusti tranzitni promet zbog njihova zemljopisnog položaja.

Tablica 2.: Porijeklo pregledanih vozila

Država članica koja izvješćuje (DČ)	Registrirano u DČ-u	Registrirano u drugom DČ-u	Registrirano izvan EU-a	Ukupno	Vozila iz DČ-a (%)
Austrija	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgija	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bugarska	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Hrvatska	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Cipar	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 %
Francuska	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Njemačka	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grčka	204	156	0	360	56,7 %
Mađarska	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 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Rumunjska	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovačka	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovenija	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Španjolska	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Švedska	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Ujedinjena Kraljevina	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Ukupno	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Švicarska	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Ukupno	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Broj zabranjenih vozila

U usporedbi s razdobljem 2015.–2016., u razdoblju izvješćivanja 2017.–2018. zabranjeno je 99 617 **manje vozila**, što je **smanjenje od 24,7 %**. U tablici 3. u nastavku detaljno su navedeni podaci za svaku državu članicu. Uzimajući u obzir da se broj pregledanih vozila istovremeno smanjio za 20,9 % u usporedbi s razdobljem 2015.–2016., to bi moglo upućivati na to da se metoda ciljanog odabira nije poboljšala.

Tablica 3.: Zabrane – usporedba razdoblja 2015.–2016. i 2017.–2018.

Država članica koja izvješćuje (DC)	Vozila zabranjena u razdoblju 2015.–2016.	Vozila zabranjena u razdoblju 2017.–2018.	Razlika između razdoblja 2015.–2016. i 2017.–2018.	Razlika između razdoblja 2015.–2016. i 2017.–2018. u postocima
Austrija	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgija	691	1 015	324	46,9 %
Bugarska	1 646	1 720	74	4,5 %
Hrvatska	2 548	1 675	–873	–34,3 %
Cipar	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 %
Francuska	103 720	49 592	–54 128	–52,2 %
Njemačka	26 768	26 912	–469	–1,7 %
Grčka	71	12	–59	–83,1 %
Mađarska	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 %
Portugal	776	8	-768	-99,0 %
Rumunjska	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Slovačka	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Slovenija	109	154	45	41,3 %
Španjolska	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Švedska	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Ujedinjena Kraljevina	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Ukupno	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Četnaest država članica zabilježilo je povećanje broja zabrana tijekom razdoblja izvješćivanja 2017.–2018. u usporedbi s razdobljem 2015.–2016. Udio se povećao u rasponu od 4,1 % u Austriji do otprilike 3,203 % u Finskoj, vjerojatno zbog pristupa utemeljenog na riziku. Ostale države članice koje su zabilježile znatna povećanja su Češka (1 932,0 %), Latvija (1 265,6 %), Nizozemska (483,7 %) i Litva (340,8 %).

Uspoređujući ta povećanja s odgovarajućom promjenom broja pregleda za dotične države članice, osim Litve (koja je zabilježila smanjenje od 28,8 %), Finska, Češka, Latvija i Nizozemska zabilježile su povećanja broja pregleda za 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % odnosno 63,8 %. Stoga se iz podataka može zaključiti da je Litva promijenila način pregleda uvođenjem pristupa utemeljenog na riziku, što je dovelo do većeg broja zabrana.

S druge strane, četrnaest država članica zabilježilo je smanjenje broja evidentiranih zabrana, u rasponu od 1,7 % u Njemačkoj do 99,0 % u Portugalu, koji je prijavio samo 8 zabrana za trenutačno razdoblje izvješćivanja, u usporedbi sa 776 zabrana u razdoblju izvješćivanja 2015.–2016.

5.4. Porijeklo zabranjenih vozila

U tablici 4. sažeto su prikazani podaci koje su dostavile države članice te se prema njima udio zabranjenih domaćih vozila kreće od 0,9 % u Portugalu, 1,1 % u Bugarskoj, 1,3 % u Njemačkoj i 2,3 % u Sloveniji do više od 50,0 % u Austriji, Estoniji, Italiji i Malti. Udio zabrana vozila iz EU-a (osim države članice koja izvješćuje) kreće se od 1,4 % u Luksemburgu, 1,8 % u Bugarskoj, 2,1 % u Poljskoj do više od 50,0 % u Austriji i Estoniji. Potrebno je napomenuti da u Estoniji stope zabrane iznose više od 90,0 % za domaća vozila zbog metodologije prikupljanja podataka, a sveukupna stopa zabrane za domaća vozila u svim državama članicama iznosi 8,1 %, što je malo povećanje u odnosu na razdoblje izvješćivanja 2015.–2016. kad je iznosila 7,9 %.

Uzimajući u obzir razlike u stopama zabrane za domaća vozila u odnosu na vozila registrirana u drugoj državi članici, šest država članica, konkretno Austrija, Belgija, Francuska, Luksemburg, Njemačka i Ujedinjena Kraljevina, dostavilo je podatke prema kojima se može zaključiti da vozila registrirana u drugoj državi članici zadovoljavaju više standarde tehničke ispravnosti jer je za njih zabilježen veći broj zabrana. Države članice u kojima je zabilježena razlika stope zabrana viša od 10 % za domaća vozila su Danska (13,7 %), Estonija (23,9 %), Italija (39,2 %), Malta (36,2 %) i Španjolska (13,0 %). S druge strane, jedina država članica u kojoj je zabilježena razlika stopa zabrana od otprilike 10,0 % za vozila registrirana u drugoj državi članici jest Ujedinjena Kraljevina (9,2 %).

Prosječna stopa zabrane vozila iz EU-a (osim domaćih vozila) u 28 država članica iznosi 7,6 %, što upućuje na smanjenje stope koja je u razdoblju izvješćivanja 2015.–2016. iznosila 9,0 %.

Cipar nije proveo nijedan pregled na drugim vozilima iz EU-a, vjerojatno zbog njegova zemljopisnog položaja unutar Unije. Portugal također nije dostavio podatke za vozila registrirana izvan EU-a, stoga bi se stopa od 7,6 % mogla razlikovati jer ne obuhvaća podatke iz jedne države članice.

Tablica 4.: Prikaz zabrana – domaća vozila i vozila iz EU-a

Država članica koja izvješćuje	Zabrane domaćih vozila			Zabrane vozila iz EU-a (osim države članice koja izvješćuje)		
	Broj pregledanih domaćih vozila	Broj zabranjenih domaćih vozila	Udio zabranjenih domaćih vozila u postocima	Broj pregledanih vozila iz EU-a	Broj zabranjenih vozila iz EU-a	Udio zabranjenih vozila iz EU-a u postocima
Austrija	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgija	3 825	444	11,6 %	7,118	542	7,6 %
Bugarska	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Hrvatska	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Cipar	5 984	1 012	16,9 %	0	0	nije primjenjivo
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 %
Francuska	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Njemačka	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grčka	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Mađarska	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 %
Portugal	935	8	0,9 %	27	0	nije primjenjivo
Rumunjska	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovačka	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slovenija	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Španjolska	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Švedska	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Ujedinjena Kraljevina	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Ukupno	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Švicarska	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Ukupno	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Kako je prethodno navedeno, dvadeset država članica također je dostavilo podatke o pregledima provedenima na vozilima registriranim u zemljama izvan EU-a. Detaljniji podaci navedeni su u tablici 5. u nastavku. Pregledana su 327 273 vozila koja nisu registrirana u EU-u, što je dovelo do 16 813 zabrana, tj. **udjela zabrana od 5,1 %** u usporedbi sa stopom od 8,1 % za domaća vozila i 7,6 % za vozila iz EU-a (osim domaćih). Stope zabrana za vozila registrirana izvan EU-a u odnosu na vozila iz EU-a povisile su se za više od 10,0 % u Austriji (10,7 %), Estoniji (23,1 %) i Finskoj (15,1 %), a u Italiji je zabilježen pad od 12,1 %.

Podaci koje su države članice dostavile o broju pregleda vozila registriranih u državama izvan EU-a još uvijek nisu dovoljni za donošenje značajnih zaključaka o njihovoj tehničkoj ispravnosti. Međutim, dodatnih je 9 država članica dostavilo podatke za vozila registrirana izvan EU-a u usporedbi s razdobljem izvješćivanja 2015.–2016.

Tablica 5.: Prikaz zabrana – vozila registrirana izvan EU-a

Država članica koja izvješćuje	Zabrane (vozila registrirana izvan EU-a)		
	Broj provjerenih vozila registriranih izvan EU-a	Broj zabranjenih vozila registriranih izvan EU-a	Udio zabranjenih vozila registriranih izvan EU-a u postocima
Austrija	1 688	1256	74,4 %
Belgija	339	29	8,6 %
Bugarska	41 497	346	0,8 %
Hrvatska	0	0	nije primjenjivo
Cipar	0	0	nije primjenjivo
Češka	2 863	132	4,6 %
Danska	49	11	22,4 %

Estonija	271	248	91,5 %
Finska	2 550	1269	49,8 %
Francuska	0	0	nije primjenjivo
Njemačka	36 573	1 202	3,3 %
Grčka	0	0	nije primjenjivo
Mađarska	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	nije primjenjivo
Nizozemska	180	37	20,6 %
Poljska	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	nije primjenjivo
Rumunjska	336	47	14,0 %
Slovačka	0	0	nije primjenjivo
Slovenija	103	7	6,8 %
Španjolska	0	0	nije primjenjivo
Švedska	326	15	4,6 %
Ujedinjena Kraljevina	6 125	1 961	31,6 %
Ukupno	327 273	16 813	5,1 %
Švicarska	3 935	530	13,5 %
Ukupno	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Zabranjena vozila po kategoriji vozila i po državi članici registracije

U Prilogu 1. prikazan je pregled stopa zabrana po državi članici registracije. Prosječna stopa zabrane u svim državama članicama iznosila je 7,9 %, pri čemu se najčešće zabranjuju vozila kategorije N2 (vozila teža od 3,5 tona), sa stopom zabrane od 11,4 %.

Za vozila u neodređenoj kategoriji „ostalo” stopa zabrane iznosila je 9,4 %. Međutim, ta kategorija vjerojatno obuhvaća različite vrste vozila, tj. poljoprivredna vozila (kategorija T), lagane prikolice (kategorije O1 i O2) i lagane kombije (kategorija N1) te se pregledi tih vozila provode u skladu s nacionalnim zakonodavnim mjerama.

Međutim, od 20. svibnja 2018. u skladu s Direktivom 2014/47/EU obavezan je pregled brzih traktora (koji mogu postići brzinu veću od 40 km/h) ako se uglavnom koriste za gospodarski cestovni prijevoz na javnim cestama.

Prema podacima je vidljivo da su za vozila iz Austrije i Malte češće izdane zabrane, sa stopama u iznosu od 37,5 % odnosno 31,9 %. S druge strane, najmanji broj zabrana izdan je za vozila iz Njemačke i Luksemburga, sa stopama zabrane od 1,7 % odnosno 2,6 %.

Razlike u tim stopama zabrane mogle bi se objasniti primjenom različitih metoda odabira, pregleda i kategorizacije nedostataka među državama članicama.

Njemačka, Ujedinjena Kraljevina, Francuska i Švedska na svojem su državnom području pregledale 94,1 %, 93,4 %, 93 % odnosno 85,8 % ukupnih vozila sa svojim nacionalnim registracijskim brojem. Za Austriju, Bugarsku, Finsku, Hrvatsku, Irsku, Maltu, Poljsku, Španjolsku i Cipar taj je postotak iznosio više od 50 %. Kako je i očekivano, to upućuje na to da su vozila u većini slučajeva pregledana prilikom vožnje unutar zemlje.

Međutim, postoji nekoliko iznimaka. Primjerice, nacionalna tijela u Estoniji, Italiji, Luksemburgu, Portugalu, Rumunjskoj i Grčkoj pregledala su manje od 10 % ukupnih pregledanih vozila koja su registrirana u njihovim državama članicama.

Uz to, u Prilogu 2. prikazani su detaljni podaci o zabranama po kategoriji vozila po državi članici pregleda. Najviše stope zabrana zabilježene su za Estoniju (90,6 %), Austriju (63,3 %), Italiju (52,6 %) i Maltu (50,3 %), a niže stope zabrana zabilježene su za Portugal (0,8 %), Bugarsku (1,1 %), Luksemburg (1,6 %) i Njemačku (2,2 %). Prosječna stopa zabrane za sve države članice EU-a iznosi 7,6 %, slično kao i u razdoblju izvješćivanja 2015.–2016. U skladu s očekivanjima, države članice koje su provodile preglede i zabilježile više stope zabrana iste su one države s najvišim stopama zabrana za vozila registrirana na njihovu državnom području (tablica 4.).

5.6. Vrste nedostataka koje su prijavile države članice

U Prilogu 3. prikazane su stope nedostataka utvrđenih na vozilima u devet područja koja su države članice pregledavale u razdoblju izvješćivanja 2017.–2018.

Najčešći nedostaci otkriveni tijekom pregleda u ovom razdoblju izvješćivanja odnose se na tehničku ispravnost sljedećeg:

- svjetlosne opreme i električnih sustava (26,4 % ukupnih zabilježenih nedostataka),
- osovina, kotača, guma, ovjesa (16,5 % ukupnih zabilježenih nedostataka),
- kočnih uređaja (15,1 % ukupnih zabilježenih nedostataka), i
- šasije i dijelova pričvršćenih za šasiju (12,3 %).

U devet područja koja se pregledavaju države članice prijavile su znatne razlike u učestalosti utvrđenih nedostataka. Primjerice, u Španjolskoj su nedostaci u području pregleda „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine” činili 64,9 % ukupnih prijavljenih nedostataka tijekom razdoblja izvješćivanja, a u Ujedinjenoj Kraljevini nedostaci u tom području činili su samo 0,8 % ukupnog zabilježenog broja. Ponovo je potrebno napomenuti da je uzrok za to vjerojatno primjena različitih metoda ispitivanja u državama članicama, a možda i nacionalni propisi u skladu s kojima je potrebno staviti veći naglasak na određeno područje pregleda. Međutim, potrebno je naglasiti da je od 20. svibnja 2018. Direktivom 2014/47/EU uvedena bolja usklađenost metoda ispitivanja, procjena nedostataka i upotrebe opreme za ispitivanje.

Na temelju usporedbe podataka s onima iz prethodnog razdoblja vidljivo je da se najveća smanjenja odnose na područje pregleda „osovine, kotači, gume i ovjes”, gdje se udio nedostataka smanjio s 21,8 % u prethodnom razdoblju izvješćivanja na 16,5 % u trenutnom razdoblju, dok se u području „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje

brzine” udio manjkavosti smanjio s 15,5 % u prethodnom razdoblju izvješćivanja na 11,5 % u trenutačnom razdoblju. Međutim, nedostaci koji se odnose na područje „svjetlosna oprema i električni sustavi” i dalje se najčešće javljaju te se njihov udio povećao na 26,4 % (3,4 % više od 23 % u prethodnom razdoblju izvješćivanja). S obzirom na druga područja pregleda, promjene u usporedbi s prethodnim razdobljem izvješćivanja nisu toliko značajne da izazivaju zabrinutost ili da bi upućivale na znatne promjene politika u državama članicama.

U četiri od devet područja pregleda, konkretno područjima „identifikacija”, „vidljivost”, „svjetlosna oprema i električni sustavi” i „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine” stope se smanjuju u usporedbi s prethodnim razdobljem izvješćivanja. Stope za područje „sustav za upravljanje” u iznosu od 2,3 % ostale su iste. Za područja za koja su zabilježena blaga povećanja u prethodnom razdoblju izvješćivanja, konkretno za područja „kočni uređaji”, „svjetlosna oprema i električni sustavi”, „šasija i dijelovi pričvršćeni za šasiju” i „štetna djelovanja uključujući emisije i curenje goriva i/ili prolijevanje ulja” povećanje bi iznosilo manje od 5 %.

Osim toga, nedostaci prevladavaju u kategoriji „svjetlosna oprema i električni sustavi” koja ima najveću stopu u dvanaest država članica, a udio nedostataka u kategorijama „identifikacija”, „upravljanje” i „štetna djelovanja uključujući emisije i curenje goriva i/ili prolijevanje ulja” iznosio je manje od 10 % u većini država članica, osim Francuske gdje stopa u posljednjoj kategoriji iznosi 25 %, što vjerojatno upućuje na primjenu strožeg pristupa okolišnoj učinkovitosti vozila. Za nedostatke koji se odnose na „štetna djelovanja uključujući emisije i curenje goriva i/ili prolijevanje ulja” koja, osim što predstavljaju opasnost za sigurnost na cestama, također utječu na okoliš, nakon smanjenja od 0,8 % u prethodnom razdoblju (s 4,1 % na 3,3 %), zabilježeno je povećanje od 3,0 % (s 3,3 % na 6,3 %).

Konačno, kako je prikazano u tablici 2., dvadeset država članica provelo je preglede vozila registriranih izvan EU-a. Međutim, s obzirom na to da ukupan broj tih pregleda iznosi otprilike samo 8 % ukupnog broja pregleda provedenih tijekom razdoblja izvješćivanja, nije moguće donijeti konačne zaključke o njihovoj tehničkoj ispravnosti.

Ipak, radi cjelovitosti izvješća, Prilog 4. ovom izvješću sadržava dodatne detalje i donosi pregled broja vozila koje su pregledale države članice po zemlji registracije i stopi zabrana.

6. VRSTE KAZNI

Direktivom 2000/30/EZ ne uspostavlja se sustav kazni za otkrivene povrede. Umjesto toga, kazne određuju države članice bez diskriminacije na temelju državljanstva vozača ili zemlje u kojoj je vozilo registrirano ili stavljeno u promet.

Kako je prethodno navedeno, ako postane očito da gospodarsko vozilo predstavlja ozbiljan rizik za svoje putnike ili za druge sudionike u cestovnom prometu, nadležno tijelo ili inspektor koji provodi pregled ovlašteni su na temelju Direktive 2000/30/EZ zabraniti uporabu vozila dok se ne uklone opasni nedostaci koji su otkriveni.

O ozbiljnim nedostacima otkrivenima na gospodarskom vozilu koje pripada osobi koja nema boravište u toj državi članici, posebno onima koji vode do zabrane njegove uporabe, moraju se obavijestiti nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano.

Nadležna tijela države članice u kojoj je otkriven ozbiljan nedostatak mogu zatražiti od nadležnih tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano da poduzmu odgovarajuće mjere, kao što je podvrgavanje vozila dodatnom pregledu tehničke ispravnosti. Međutim, država

članica u kojoj je vozilo registrirano mora poduzeti odgovarajuće mjere, o kojima nije potrebno izvijestiti.

U praksi, korisnik koji posjeduje vozilo na kojemu su utvrđeni ozbiljni nedostaci može platiti novčanu kaznu koju određuju tijela države članice koja provodi pregled, no to nije jedini financijski trošak koji korisnik može snositi. Mogao bi snositi i dodatne troškove, kao što je trošak odvoženja vozila u prostor određen za preglede na „detaljniji” pregled, trošak samog pregleda i trošak popravaka koji bi mogli biti potrebni za uklanjanje nedostataka. Osim toga, korisnik može snositi i neizravne troškove u slučaju nepoštivanja rasporeda.

Konačno, u skladu s Direktivom 2014/47/EU od 20. svibnja 2019. informacije o broju i težini nedostataka morat će se dodati u sustav stupnjevanja rizika uspostavljen na temelju Direktive 2006/22/EZ⁸. Vozila poduzeća ocijenjenih visokorizičnima mogla bi se češće podvrgnuti pregledu tehničke ispravnosti na cesti.

7. SAŽETI ZAKLJUČCI

Kako je navedeno u 3. poglavlju ovog izvješća, s obzirom na otkrivene razlike u metodama pregleda, prikupljanju podataka i izvješćivanju, na temelju ovog izvješća ne mogu se donijeti konačni zaključci i rezultate bi trebalo tumačiti s oprezom. S tim na umu, u nastavku su navedeni glavni zaključci na temelju podataka prikupljenih za razdoblje izvješćivanja 2017.–2018.

7.1. Pregledi

U usporedbi s razdobljem izvješćivanja 2015.–2016., u razdoblju izvješćivanja 2017.–2018. pregledano je **1 048 863 manje vozila**, što je **smanjenje od 20,9 %**. Prema objašnjenjima država članica, na to su utjecali čimbenici poput smanjenih sredstava, reorganizacije, promjena nacionalnog zakonodavstva i primjene pravila.

U svakom slučaju, šesnaest država članica provelo je manje pregleda, sa smanjenim udjelom u rasponu od 1,2 % u Italiji do 93,3 % u Grčkoj. S druge strane, dvanaest država članica zabilježilo je povećanja broja provedenih inspekcija, s povećanjem udjela u rasponu od 1,8 % u Latviji do 429,4 % u Luksemburgu.

Tijekom razdoblja izvješćivanja 57,7 % pregleda provedeno je na vozilima registriranim u državi članici u kojoj je pregled proveden, 34,1 % na vozilima registriranim u drugoj državi članici i 8,2 % na vozilima registriranim izvan EU-a.

I udio domaćih vozila u odnosu na ukupan broj pregledanih vozila znatno se razlikuje među državama članicama. U Austriji, Belgiji, Francuskoj, Luksemburgu i djelomično u Poljskoj, gdje je udio pregleda domaćih vozila manji od 50 %, trebalo bi pokušati osigurati uravnoteženiju stopu pregleda kako bi ona bila usklađenija s onima u drugim državama članicama sa znatnim tranzitnim prometom.

⁸ Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ, SL L 102, 11.4.2006., str. 35.

7.2. Zabrane

U usporedbi s prethodnim razdobljem, zabranjeno je 99 617 **vozila manje**, što je **smanjenje od 24,7 %**.

Četrnaest država članica zabilježilo je povećanje broja izdanih zabrana, s povećanjima u rasponu od 4,1 % u Austriji do 3,203 % u Finskoj. S druge strane, četrnaest država članica zabilježilo je smanjenje stope izdanih zabrana u rasponu od 1,7 % u Njemačkoj do 99,0 % u Portugalu. Osim u Cipru, Francuskoj i Slovačkoj, broj zabrana uglavnom se povećao ili smanjio u skladu s brojem pregleda, što upućuje na promjenu politika koje se provode u tim državama članicama.

S obzirom na porijeklo zabranjenih vozila, sveukupna stopa zabrane za domaća vozila bila je 8,1 %; za vozila iz EU-a (osim domaćih vozila) iznosila je 7,6 % i 5,1 % za vozila registrirana izvan EU-a. To upućuje na to da se općenito primjenjuju standardi za vozila iz EU-a, neovisno o zemlji porijekla vozila. Stopa zabrane za vozila registrirana izvan EU-a mogla bi biti niža zbog toga što korisnici na putovanja u EU-u šalju svoja najnovija i najbolje održavana vozila. Niža stopa zabrana upućuje na to da ciljani pristup nije raširen, no to bi se moglo promijeniti provedbom Direktive 2014/47/EU u skladu s kojom se od država članica zahtijeva da prilagode svoje sustave pregleda.

Konačno, prosječna stopa zabrana za vozila registrirana u EU-u u svim državama članicama iznosila je 7,9 %. Najčešće su zabranjena vozila kategorije N2 (ili teška teretna vozila) čija je stopa zabrane iznosila 11,4 %. Vozila registrirana u Švedskoj i Malti češće su zabranjivana, sa stopom zabrane u iznosu od 37,5 % odnosno 31,9 %. S druge strane, najmanji broj zabrana izdan je za vozila iz Njemačke i Luksemburga, sa stopama zabrane od 1,7 % odnosno 2,6 %. Komisija ne zna zašto su stope zabrana različite, stoga se pretpostavlja da one proizlaze iz primjene različitih metoda pregleda i kategorizacije nedostataka među državama članicama.

7.3. Nedostaci

Dvije najčešće vrste nedostataka zabilježene prilikom pregleda provedenih tijekom razdoblja izvješćivanja odnosile su se na područja pregleda „svjetlosna oprema i električni sustavi” i „osovine, kotači, gume i ovjes”. Na njih se odnosilo 26,4 % odnosno 16,5 % ukupnih zabilježenih nedostataka. Na područje „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine” odnosilo se 11,5 % ukupnih zabilježenih nedostataka u svim državama članicama, što predstavlja smanjenje s 15,5 % u prethodnom razdoblju izvješćivanja. Važno je istaknuti da se broj pregleda za područje „štetna djelovanja uključujući emisije i curenje goriva i/ili prolijevanje ulja” gotovo udvostručio, od 3,3 % u razdoblju izvješćivanja 2015.–2016. do 6,3 % u trenutnom razdoblju, što upućuje na napredak u području pregleda vozila s obzirom na utjecaj na okoliš.

Međutim, među državama članicama i dalje postoje znatne razlike u pogledu stopa zabrana prema području pregleda. Primjerice, u Španjolskoj su se nedostaci u području pregleda „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine” odnosili na 64,9 % ukupnih nedostataka zabilježenih tijekom razdoblja izvješćivanja, a u Ujedinjenoj Kraljevini zabilježeno je samo 0,8 % nedostataka u tom

području. Još je jednom potrebno napomenuti da to proizlazi iz primjene različitih metoda pregleda među državama članicama. Međutim, očekuje se da će se te razlike smanjiti od 20. svibnja 2018. kad na snagu stupi Direktiva 2014/47/EU kojom će se uvesti veća usklađenost metoda pregleda, procjene nedostataka i upotrebe opreme za ispitivanje.