



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015–2016

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.....	8
5.3	Število vozil s prepovedjo uporabe	9
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.....	14
6.	VRSTE KAZNI.....	15
7.	POVZETEK UGOTOVITEV	16
7.1	Pregledi.....	16
7.2	Prepovedi uporabe.....	17
7.3	Pomanjkljivosti.....	17

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. 1072/2009¹);
- 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, vključno z motornimi vozili ter njihovimi priklopniki in polpriklopniki, ki vozijo v državah članicah, opravljajo cestni pregledi tehnične brezhibnosti, 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.

Direktiva 2000/30/ES določa devet različnih področij (glej oddelek 4 v nadaljevanju) v okviru cestnega pregleda tehnične brezhibnosti. 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 v okviru svežnja o tehničnih pregledih pregledala pravila in postopke za cestne preglede tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil.

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).

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 pregledov⁵, tj. začetni in podrobnejši pregledi, 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. Pooblašeni 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 vozila. 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

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).

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. Podjetja, ki bodo glede na število in resnost pomanjkljivosti pri cestnih pregledih dosegla slabe rezultate, bodo prejela višjo oceno tveganja. Pristojni organi držav članic lahko nato na podlagi teh informacij pogosteje preverjajo podjetja z visoko oceno tveganja.

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 je uporabljala do 19. maja 2018, je določala številne pogoje za opravljanje cestnih pregledov tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v EU. Z Direktivo 2010/47/EU so se 1. januarja 2012 spremenili kategorije vozil in seznam postavk za pregled iz Priloge 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 šesto poročilo o načinu uporabe Direktive 2000/30/ES v državah članicah ter obsega koledarski leti 2015 in 2016. Rok, do katerega so morale države članice predložiti podatke Komisiji za to obdobje poročanja, je bil 31. marec 2017.

Komisija je v začetku januarja 2017 državam članicam v skladu s preteklo prakso poslala informativni dopis, da bi jim tako olajšala izpolnitev obveznosti poročanja. Temu dopisu je bila priložena predloga (ki so jo skupaj pripravili Komisija in strokovnjaki iz držav članic), države članice pa so bile pozvane, naj jo uporabijo za predložitev poročil.

V začetku marca 2017 je bil nato izdan opomnik, s katerim so bile države članice opozorjene, da se rok za predložitev podatkov hitro bliža. Vse države članice so uporabile predlogo za elektronsko predložitev podatkov. To je bilo dobrodošlo, saj je poenostavilo primerjavo podatkov.

Vendar niso vse države članice upoštevale roka za predložitev podatkov. Nekatere (Belgija, Češka, Finska in Francija) so rok le malo zamudile, drugi dve državi (Malta in Nizozemska) pa nista podatkov predložili do januarja oziroma marca 2018.

Enajst držav članic, in sicer Avstrija, Bolgarija, Hrvaška, Češka, Nemčija, Danska, Estonija, Luksemburg, Nizozemska, Poljska in Romunija, je predložilo tudi podatke o vozilih, ki so bila registrirana zunaj EU, pri čemer so jih razvrstile po državi, v kateri je bilo vozilo registrirano; dve državi, tj. Belgija in Italija, sta predložili skupne podatke za število pregledanih vozil, ki niso bila iz EU.

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).

Ciper je predložil samo podatke o domačih vozilih. Sprva je enako naredila tudi Irska, nato pa je predložila spremenjen nabor podatkov, ki je vključeval tudi podrobne podatke o pregledanih vozilih, registriranih v drugih državah članicah.

Trinajst držav članic, in sicer Avstrija, Bolgarija, Češka, Danska, Grčija, Francija, Irska, Malta, Nizozemska, Portugalska, Romunija, 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 reorganizacija ali decentralizacija pristojnosti, zaradi česar se v nekaterih obdobjih pregledi niso izvajali, 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 obdobju 2015–2016 je bilo v primerjavi z obdobjem 2013–2014 pregledanih 534 473 **vozil manj**, kar pomeni **zmanjšanje za 9,6 %**. V Preglednici 1 v nadaljevanju je prikazana razčlenitev po državah članicah.

V obdobju 2011–2012 je bilo pregledanih **8 145 984** vozil, v obdobju 2013–2014 pa **2 561 820 vozil manj**, kar pomeni, da je bilo pregledanih **5 584 164 vozil**. V obdobju 2015–2016 je mogoče opaziti nadaljnje približno 10-odstotno zmanjšanje števila pregledanih vozil: pregledanih jih je bilo **5 029 763**.

Preglednica 1: Število pregledov – primerjava med obdobjema 2013–2014 in 2015–2016

Država članica poročevalka	Vozila, pregledana v obdobju 2013– 2014	Vozila, pregledana v obdobju 2015– 2016	Razlika med obdobjema 2013– 2014 in 2015– 2016	Razlika med obdobjema 2013– 2014 in 2015– 2016 (v %)
Avstrija	48 884	42 438	–6 446	–13,2 %
Belgija	18 073	9 693	–8 380	–46,4 %
Bolgarija	321 325	250 516	–70 809	–22,0 %
Hrvaška	39 608	39 204	–404	–1,0 %
Ciper	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Češka	136 981	88 389	–48 592	–35,5 %
Danska	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estonija	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finska	11 152	8 390	–2 762	–24,8 %
Francija	1 053 692	996 892	–56 800	–5,4 %
Nemčija	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grčija	16 816	5 395	–11 421	–67,9 %
Madžarska	216 504	195 905	–20 599	–9,5 %
Irska	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italija	15 147	5 514	–9 633	–63,6 %
Latvija	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Litva	79 860	70 586	–9 274	–11,6 %
Luksemburg	726	398	–328	–45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %

Nizozemska	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Poljska	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugalska	631	1 522	891	141,2 %
Romunija	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovaška	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovenija	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Španija	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Švedska	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Združeno kraljestvo	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Skupaj	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Osemnajst držav članic je v obdobju 2015–2016 izvedlo manj pregledov kot v obdobju 2013–2014. **Zmanjšanja** v odstotkih so segala od 1 % pri Hrvaški do **68 % pri Grčiji**. Druge države članice z znatnimi zmanjšanimi so bile Italija (64 %), Belgija (46 %), Luksemburg (45 %) in Češka (35 %). Glede na pojasnila držav članic so razlogi za zmanjšanja finančne omejitve in pomanjkanje človeških virov ali reorganizacija pristojnosti. Na izvajanje pregledov so vplivale tudi spremembe nacionalne zakonodaje in notranjih upravnih postopkov.

Po drugi strani se je število pregledov v obdobju 2015–2016 v desetih državah članicah povečalo. Povečanja v odstotkih so znašala od 1,2 % pri Nemčiji do 122 % pri Irski, 141 % pri Portugalski in 429 % pri Cipru. Pri Cipru je treba priznati, da je bilo njegovo izhodišče glede na podatke iz obdobja poročanja 2013–2014 zelo nizko. Povečanje v odstotkih je zato relativno. Pri Irski se je število pregledov povečalo, ker so irski organi povečali število inšpektorjev, ki izvajajo cestne preglede tehnične brezhibnosti.

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, izvedenih na vozilih, registriranih v drugi državi članici, od teh jih je trinajst preverjalo tudi vozila, registrirana zunaj EU.

Med ključnimi poudarki iz podatkov, navedenih v Preglednici 2, so med drugim, da je bilo 62 % pregledov, izvedenih v obdobju 2015–2016, opravljenih na domačih vozilih, 33 % na vozilih, registriranih v drugi državi članici, 5 % pa na vozilih, registriranih zunaj EU.

Poudariti je treba še, da je bilo v Luksemburgu na domačih vozilih izvedenih le 15,8 % pregledov in da je bilo 51 % vozil, ki so jih pregledali poljski organi, registriranih na Poljskem, vendar so navedeni organi na vozilih, registriranih zunaj EU, izvedli dvakrat toliko pregledov kot na vozilih, registriranih v drugih državah članicah. Razlogi za to statistiko so domnevno povezani z geografskim položajem teh držav članic.

Preglednica 2: Poreklo preverjenih vozil

Država članica poročevalka	Registrirana v državni članici	Registrirana v drugi državi članici	Registrirana zunaj EU	Skupaj	Vozila države članice (v %)
Avstrija	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgija	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bolgarija	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Hrvaška	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Ciper	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Češka	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Danska	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estonija	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finska	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Francija	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Nemčija	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grčija	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Madžarska	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irska	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italija	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Latvija	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Litva	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luksemburg	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Nizozemska	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Poljska	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugalska	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Romunija	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovaška	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovenija	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Španija	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Švedska	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Združeno kraljestvo	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Skupaj	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Švica	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Skupaj	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3 Število vozil s prepovedjo uporabe

V primerjavi z obdobjem 2013–2014 je bila v obdobju 2015–2016 **za 60 112 več vozil** prepovedana uporaba, kar pomeni **povečanje za 17,5 %**. Preglednica 3 prikazuje razčlenitev za vsako državo članico. Ob upoštevanju, da se je v primerjavi z obdobjem 2013–2014 poleg tega število preverjenih vozil zmanjšalo za 9,6 %, lahko to kaže na bolj ciljno usmerjen pristop med cestnimi pregledi v večini držav članic ali v nekaterih primerih strožji sistem pregledov.

Preglednica 3: Prepovedi uporabe – primerjava med obdobjema 2013–2014 in 2015–2016

Država članica poročevalka	Vozila s prepovedjo uporabe v obdobju 2013– 2014	Vozila s prepovedjo uporabe v obdobju 2015– 2016	Razlika med obdobjema 2013– 2014 in 2015– 2016	Razlika med obdobjema 2013– 2014 in 2015– 2016 (v %)
Avstrija	28 088	24 194	–3 894	–13,9 %
Belgija	997	691	–306	–30,7 %
Bolgarija	5 798	1 646	–4 152	–71,6 %
Hrvaška	1 643	2 548	905	55,1 %
Ciper	1 719	1 232	–487	–28,3 %
Češka	514	375	–139	–27,0 %
Danska	532	1 192	660	124,1 %
Estonija	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finska	5 840	163	–5 677	–97,2 %
Francija	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Nemčija	34 269	26 768	–7 501	–21,9 %
Grčija	252	71	–181	–71,8 %
Madžarska	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irska	779	1 909	1 130	145,1 %
Italija	6 090	2 923	–3 167	–52,0 %
Latvija	45	61	16	35,6 %
Litva	931	311	–620	–66,6 %
Luksemburg	31	12	–19	–61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Nizozemska	111	172	61	55,0 %
Poljska	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugalska	11	776	765	6 954,5 %
Romunija	357	3 035	2 678	850 %
Slovaška	6 123	5 955	–168	–2,7 %
Slovenija	477	109	–368	–77,1 %
Španija	83 280	57 239	–26 041	–31,3 %
Švedska	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Združeno kraljestvo	80 283	72 886	–7 397	–9,2 %
Skupaj	343 825	403 937	60 112	17,5 %

V obdobju poročanja 2015–2016 je v primerjavi z obdobjem 2013–2014 povečanje števila prepovedi uporabe evidentiralo 12 držav članic. Povečanja v odstotkih so segala od 3 % pri Švedski do približno 6 955 % pri Portugalski, pri čemer je bilo izhodišče pri Portugalski nizko, saj je imela v obdobju poročanja 2013–2014 le 11 prepovedi uporabe. Druge države članice z znatnimi povečanji so bile Romunija (850 %), Danska (124 %) in Malta (90 %).

Izjemno povečanje za 3 722 % pri Franciji je posledica dejstva, da Francija za obdobje 2013–2014 ni sporočila podatkov za priklopnike (kategoriji O3 in O4) in da poročilo za obdobje 2013–2014 ni zajemalo vseh organov, vključenih v izvajanje cestnih pregledov. Nekatera druga izjemna povečanja je mogoče pojasniti s spremembami nacionalne zakonodaje, zbiranja podatkov in metodologije poročanja.

Primerjava teh povečanj z ustreznimi spremembami v številu pregledov za zadevne države članice kaže, da so Romunija, Malta, Danska in Portugalska evidentirale povečanje števila pregledov za 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % oziroma 141 %, edino v Franciji se je število pregledov zmanjšalo za 3,6 %.

Po drugi strani se je v 16 državah članicah število evidentiranih prepovedi uporabe zmanjšalo, pri čemer zmanjšanja segajo od 2,7 % pri Slovaški do 97,2 % pri Finski, pri kateri so bile vzrok za zmanjšanje napake v poročevalski metodologiji v obdobju 2013–2014. Zanimivo je, da je ta sprememba sovpadala s 15,7-odstotnim povečanjem števila pregledov pri Slovaški in 24,8-odstotnim zmanjšanjem števila pregledov pri Finski. Tudi v tem primeru bi to verjetno lahko kazalo na spremembo politike pregledov v povezavi z dejstvom, da se tehnična brezhibnost vozil morda izboljšuje.

5.4 Poreklo vozil s prepovedjo uporabe

V Preglednici 4 v nadaljevanju so povzeti podatki, ki so jih predložile države članice; glede na podatke delež domačih vozil s prepovedjo uporabe sega od manj kot 1 % pri Bolgariji, Češki, Latviji in Litvi do več kot 50 % pri Avstriji, Estoniji, Italiji, Malti, Portugalski in Švedski. V Estoniji je med vozili s prepovedjo uporabe več kot 90 % domačih vozil, in sicer zaradi metodologije zbiranja podatkov, celoten delež prepovedi uporabe za domača vozila za vse države članice pa znaša 7,9 %. Opozoriti je treba, da je bila pri pregledu sporočenih podatkov za Švedsko odkrita dolgotrajnejša napaka v metodologiji zbiranja in sporočanja podatkov, ki se je pojavljala tudi v obdobjih 2013–2014 in 2015–2016.

Ob upoštevanju razlik v deležih prepovedi uporabe za domača v primerjavi s tujimi vozili je šest držav članic predložilo podatke, iz katerih je mogoče sklepati, da tuja vozila izpolnjujejo višje standarde tehnične brezhibnosti, saj je bil večji delež prepovedi uporabe sporočen za domača vozila. Te države članice, v katerih je bil delež tujih vozil s prepovedjo uporabe več kot 10 % manjši od deleža takih domačih vozil, so bile Slovaška, Italija, Danska, Romunija, Malta in Portugalska.

Po drugi strani je bil v dveh državah članicah (v Združenem kraljestvu in na Irskem) delež tujih vozil s prepovedjo uporabe za več kot 10 % večji od deleža domačih vozil s prepovedjo uporabe.

Povprečni delež prepovedi uporabe za vozila iz EU (razen domačih) v 28 državah članicah je 9,0 %, kar znova pomeni majhno zmanjšanje v primerjavi z 10,4 %, sporočenimi za obdobje poročanja 2013–2014.

Ker Ciper ni predložil podatkov v zvezi s pregledi tujih vozil, jih ni bilo mogoče vključiti v analizo. Podobno je bilo tudi pri obdobju poročanja 2013–2014, domnevno zaradi geografskega položaja Cipra.

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

Država članica poročevalka	Vozila, registrirana v državi članici poročevalki			Vozila, registrirana v EU (razen v državi članici poročevalki)		
	Število preverjenih vozil	Število prepovedi uporabe	Delež prepovedi uporabe (v %)	Število preverjenih vozil	Število prepovedi uporabe	Delež prepovedi uporabe (v %)
Avstrija	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgija	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bolgarija	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Hrvaška	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Ciper	6 214	1 232	19,8 %	0	0	n. p.
Češka	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Danska	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estonija	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finska*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Francija	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Nemčija	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grčija	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Madžarska	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irska	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italija	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Latvija	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Litva	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luksemburg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Nizozemska	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Poljska	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugalska	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Romunija	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovaška	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovenija	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Španija	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Švedska*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Združeno kraljestvo	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Skupaj	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Švica	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Skupaj	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Kot je bilo že navedeno, je 13 držav članic predložilo tudi podatke v zvezi s pregledi, opravljenimi na vozilih, registriranih v državah zunaj EU. Dodatne podrobnosti so vključene v Preglednico 5 v nadaljevanju. Preverjenih je bilo 264 231 vozil, ki niso iz EU, in izdanih 8 392 prepovedi uporabe, tj. **3,2-odсотni delež prepovedi uporabe**; za domača vozila je ta delež znašal 7,9 %, za vozila iz EU (razen domačih) pa 9,0 %. Razen pri Avstriji, Danski, Estoniji, Italiji in Romuniji je bil delež prepovedi uporabe za vozila, registrirana zunaj EU, na

splošno enak kot za vozila, registrirana v EU. Te države članice so za vozila, ki so bila registrirana v EU, sporočile deleže, ki so bili za 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % oziroma 10,8 % manjši od deležev 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	1 578	997	63,2 %
Belgija	266	18	6,8 %
Bolgarija	783	2	0,3 %
Hrvaška	9 964	592	5,9 %
Ciper	0	0	n. p.
Češka	2 070	5	0,2 %
Danska	25	6	24,0 %
Estonija	95	92	96,8 %
Finska	0	0	n. p.
Francija	0	0	n. p.
Nemčija	38 852	993	2,6 %
Grčija	0	0	n. p.
Madžarska	0	0	n. p.
Irska	0	0	n. p.
Italija	18	10	55,6 %
Latvija	0	0	n. p.
Litva	0	0	n. p.
Luksemburg	24	0	0,0 %
Malta	0	0	n. p.
Nizozemska	252	4	1,6 %
Poljska	209 946	5 620	2,7 %
Portugalska	0	0	n. p.
Romunija	358	53	14,8 %
Slovaška	0	0	n. p.
Slovenija	0	0	n. p.
Španija	0	0	n. p.
Švedska	0	0	n. p.
Združeno kraljestvo	0	0	n. p.
Skupaj	264 231	8 392	3,2 %
Švica	44 305	2 095	4,7 %
Skupaj	308 536	10 488	3,4 %

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 8,3 %, najpogostejše pa je bila prepoved uporabe izdana vozilom iz kategorije N3 (težka tovorna vozila), pri katerih je delež prepovedi uporabe znašal 9,6 %.

Vozila v kategoriji neopredeljenih vozil „Drugo“ so imela 19,3-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 (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.

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

V Prilogi 2 so navedeni podrobni podatki glede na kategorijo vozila in državo članico pregleda.

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 2015–2016.

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

- svetlobne opreme in električnih sistemov (23,0 %, v prejšnjem obdobju 20,9 %);
- osi, koles, pnevmatik, obesitve koles (21,8 %, v prejšnjem obdobju 20,6 %);
- druge opreme, vključno s tahografom in napravo za omejevanje hitrosti (15,5 %, v prejšnjem obdobju 17,4 %) ter
- zavorne opreme (13,9 %, v prejšnjem obdobju 18,8 %).

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 86 % vseh sporočenih pomanjkljivosti v obdobju poročanja, v Združenem kraljestvu pa le 0,6 % 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 bo od 20. maja 2018 z Direktivo 2014/47/EU uvedena večja harmonizacija metod pregledov, ocen pomanjkljivosti in uporabe opreme za preglede.

Primerjava teh podatkov s podatki iz prejšnjega obdobja kaže, da je bilo največje zmanjšanje pri področju pregleda „zavorna oprema“, tj. pomanjkljivosti v zvezi z zavorami so pomenile 13,9 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti v vseh državah članicah, v prejšnjem obdobju poročanja pa 20,7 %. Še vedno pa so najpogostejše pomanjkljivosti na področju „svetlobna oprema in električni sistem“, na katerem se je delež povečal na 23 % (z 20,4 % v prejšnjem

obdobju poročanja). 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 petih od devetih področij pregleda, in sicer pri področjih „identifikacija“, „zavorna oprema“, „krmiljenje“, „vidljivost“ in „negativni vplivi, vključno z emisijami in razlitjem goriva in/ali olja“, se deleži zmanjšujejo. Na področjih, na katerih so se deleži v primerjavi s prejšnjim obdobjem poročanja povečali, tj. pri področjih „svetlobna oprema in električni sistem“, „osi, kolesa, pnevmatike, obesitev koles“, „šasija in povezava šasije“ ter „druga oprema, vključno s tahografom in napravami za omejevanje hitrosti“, pa so se povečali za manj kot 5 %.

Poleg tega se zdi, da so pomanjkljivosti, povezane z „zavorno opremo“, pogostejše odkrite pri pregledih, ki jih izvajajo organi v Združenem kraljestvu, Latviji in Luksemburgu, kjer pomenijo 33,6 %, 33,5 % oziroma 29,6 % vseh pomanjkljivosti. Nasprotno pa Grčija ni sporočila nobenih pomanjkljivosti na tem področju pregledov.

Pri pomanjkljivostih v zvezi z „emisijami in puščanji“, ki ne le ogrožajo varnost v cestnem prometu, ampak tudi negativno vplivajo na okolje, je bilo po 0,9-odstotnem povečanju v prejšnjem obdobju (s 3,2 % na 4,1 %) opaženo 0,4-odstotno zmanjšanje (s 4,1 % na 3,3 %), tj. pomanjkljivosti, povezane z emisijami, so pomenile 3,3 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti v zadevnem obdobju.

In nazadnje, kot je navedeno v Preglednici 2, je 13 držav članic izvajalo preglede na vozilih, registriranih zunaj EU. Ker pa skupno število teh pregledov znaša približno 5 % 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 ali 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 pomanjkljivostih, 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 urnikov.

V skladu z Direktivo 2014/47/EU bo treba od 20. maja 2019⁸ informacije o številu in resnosti pomanjkljivosti vključiti v sistem ocenjevanja tveganja, vzpostavljen na podlagi Direktive 2006/22/ES⁹. 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 daljnosežnejših 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 2015–2016, in so navedene v nadaljevanju.

7.1 Pregledi

V primerjavi s prejšnjim obdobjem, v katerem se je število preverjenih vozil že zmanjšalo za 31,5 %, se je to še dodatno zmanjšalo. V obdobju 2015–2016 je bilo pregledanih 534 473 **vozil manj**, kar pomeni **zmanjšanje za 9,6 %**. Kot so pojasnile države članice, gre za kombiniran rezultat zmanjšanih virov, reorganizacije, sprememb nacionalne zakonodaje in uporabe pravil, v nekaterih primerih pa tudi uvedbe bolj ciljno usmerjenega pristopa med pregledi.

Vsekakor je 18 držav članic opravilo manj pregledov, pri čemer zmanjšanja v odstotkih znašajo od 1 % pri Hrvaški do 68 % pri Grčiji. Po drugi strani je deset držav članic evidentiralo povečanje števila opravljenih pregledov, povečanja pa v odstotkih segajo od 1,2 % pri Danski do 429 % pri Cipru.

V obdobju poročanja je bilo 62 % pregledov opravljenih na domačih vozilih, 33 % na vozilih, registriranih v drugi državi članici, 5 % pa na vozilih, registriranih zunaj EU.

Tudi delež domačih pregledanih vozil glede na skupno število vozil, ki jih je pregledala posamezna država članica, se še naprej močno razlikuje, kar kaže, da bodo za zagotovitev bolj uravnoteženega pristopa morda potrebna dodatna prizadevanja. V Luksemburgu, Belgiji in Franciji na primer so tako pregledi domačih vozil zajemali manj kot 40 % vseh pregledov, v drugih „tranzitnih“ državah članicah pa je položaj bolj uravnotežen.

⁸ Člen 26(1).

⁹ 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).

7.2 Prepovedi uporabe

V primerjavi s prejšnjim obdobjem je bila prepoved uporabe izdana 60 112 **vozilom več**, kar je **17,5-odstotno povečanje**. To kaže na začetek morebitnega pozitivnega gibanja in bi pomenilo, da se je začel uporabljati bolj ciljno usmerjen pristop.

Trinajst držav članic je evidentiralo povečanje števila izdanih prepovedi uporabe, pri čemer povečanja segajo od 3 % pri Švedski do približno 7 000 % pri Portugalski. Po drugi strani je bilo v 15 državah članicah evidentirano zmanjšanje števila izdanih prepovedi uporabe, pri čemer zmanjšanja segajo od 2,7 % pri Slovaški do 71,8 % pri Grčiji oziroma 71,6 % pri Bolgariji.

Kar zadeva poreklo vozil s prepovedjo uporabe, je skupni delež prepovedi uporabe znašal 7,9 % za domača vozila, 9,0 % za vozila iz drugih držav članic EU 9,0 % in 3,2 % 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.

Nazadnje, povprečni delež prepovedi uporabe za vozila, registrirana v EU, je za vse države članice znašal 8,3 %. Prepoved uporabe je bila najpogostejše izdana vozilom kategorije N3 (težka tovorna vozila) z 9,6-odstotnim deležem prepovedi uporabe. Vozilom, registriranim na Malti, je bila prepoved uporabe izdana pogostejše, pri čemer je delež prepovedi uporabe znašal 43,9 %. Po drugi strani je bila prepoved uporabe najmanj pogosto izdana nemškim in bolgarskim vozilom, pri katerih sta deleža prepovedi uporabe znašala 1,5 % oziroma 3,7 %. Razlogi za razlike v teh deležih prepovedi uporabe je morda uporaba različnih metod pregleda in kategorizacije pomanjkljivosti med državami članicami.

7.3 Pomanjkljivosti

Najpogostejši vrsti pomanjkljivosti, odkriti v obdobju poročanja, sta se nanašali na področji pregleda „svetlobna oprema električni sistem“ ter „osi, kolesa, pnevmatike in obesitev koles“. Pomenili sta 23 % oziroma 21,8 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti. Pomanjkljivosti v zvezi z zavorami so pomenile 13,9 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti v vseh državah članicah, v prejšnjem obdobju poročanja pa je ta delež znašal 20,7 %.

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 86 % vseh evidentiranih pomanjkljivosti v obdobju poročanja, v Združenem kraljestvu pa le 0,6 % vseh ugotovljenih pomanjkljivosti. Tudi razlog za to so najverjetneje različne metode pregleda, ki jih države članice uporabljajo, ter poudarek in osredotočenost organov na nekatere pomanjkljivosti. 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.