



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 23.3.2020.
COM(2020) 109 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 2015.-2016.

Sadržaj

1.	UVOD	3
2.	DIREKTIVA 2000/30/EZ	4
3.	PODACI KOJE SU DOSTAVILE DRŽAVE ČLANICE	5
4.	SADRŽAJ PREGLEDA	6
5.	STATISTIČKI PODACI.....	7
5.1.	Broj pregleda	7
5.2.	Podrijetlo pregledanih vozila	8
5.3.	Broj zabrana	10
5.4.	Podrijetlo zabranjenih vozila.....	11
5.5.	Zabranjena vozila po kategoriji vozila i po državi članici registracije.....	14
5.6.	Vrste iskazanih nedostataka po državama članicama	14
6.	VRSTE KAZNI.....	15
7.	ZAKLJUČCI	16
7.1.	Inspekcije	16
7.2.	Zabrane	17
7.3.	Nedostaci.....	17

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 za osiguravanje odgovarajućeg održavanja vozila (Uredba (EZ) br. 1072/2009¹),
- periodične tehničke preglede vozila, koji se trebaju provoditi 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 i 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).

Prema Direktivi 2000/30/EZ gospodarska vozila, uključujući motorna vozila i njihove prikolice i poluprikolice, koja prometuju u državama članicama podvrgavaju se pregledima tehničke ispravnosti na cesti u cilju povećanja 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 nedostacima.

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

U Direktivi 2000/30/EZ navodi se devet različitih područja (vidjeti odjeljak 4. u nastavku) u okviru pregleda tehničke ispravnosti na cesti. Pokaže li se tijekom pregleda da neko gospodarsko vozilo predstavlja ozbiljan rizik za svoje korisnike ili za druge korisnike ceste, može se zabraniti upotreba tog vozila dok se ne isprave svi opasni nedostaci koji su uočeni. Ako je proveden pregled vozila, svi utvrđeni nedostaci moraju se dokumentirati u izvješću o pregledu koji se uručuje vozaču.

U okviru Paketa o tehničkoj ispravnosti Europski parlament i Vijeće revidirali su 2014. pravila i postupke za preglede tehničke ispravnosti gospodarskih vozila na cesti. 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.

2014/47/EU⁴ donesena je 3. travnja 2014. (dalje u tekstu: „Direktiva 2014/47/EU”), a primjenjuje se od 20. svibnja 2018. Direktivom 2014/47/EU uvedene su, među ostalim, dvije vrste pregleda, tj. početni i detaljniji pregledi⁵ te je uveden zahtjev da ukupan broj početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti u EU-u po kalendarskoj godini morati odgovarati barem 5 % ukupnog broja tih vozila koja su registrirana u državama članicama. Kako bi se ostvario taj cilj, svaka država članica mora nastojati izvršiti odgovarajući broj pregleda tehničke ispravnosti na cesti, proporcionalan ukupnom broju takvih vozila koja su registrirana na njezinu državnom području. Prva obveza izvješćivanja u okviru koje će se taj cilj pažljivo provjeravati dopijeva 31. ožujka 2021. za godine 2019.–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 u razdoblju između uzastopnih tehničkih pregleda, nužna mjera za sigurnost na cestama jest ta da se, kao izvršna mjera, provode i pregledi tehničke ispravnosti na cesti.

Pregled tehničke ispravnosti na cesti znači nenajavljeno pregledavanje gospodarskog vozila koje prometuje unutar područja države članice. Pregled provode službena tijela ili drugo tijelo pod njihovim nadzorom, uglavnom na javnim autocestama.

Svi pregledi tehničke ispravnosti na cesti moraju se provoditi bez diskriminacije po osnovi državljanstva vozača ili zemlje u kojoj je gospodarsko vozilo registrirano ili stavljeno u promet. Pregledi se moraju provoditi i 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. Prvo se provodi vizualna procjena stanja održavanja vozila u stanju mirovanja, a potom slijedi provjera postojeće dokumentacije o posljednjem pregledu tehničke ispravnosti na cesti (ako je primjenjivo) i posljednjem tehničkom pregledu. Detaljno pregledavanje nedostataka na temelju popisa stavki iz Direktive 2000/30/EZ može se provoditi i na licu mjesta ili u obližnjoj stanici za tehnički pregled. U slučaju detaljnog pregleda rezultati pregleda moraju se unijeti u izvješće o pregledu tehničke ispravnosti na cesti sastavljeno na temelju predloška iz Direktive. Ti podaci čine osnovu za podatke koje su države članice dužne priopćiti Europskoj komisiji.

Ako gospodarsko vozilo s opasnim nedostacima ozbiljno ugrožava sigurnost na cesti, njegova se upotreba može zabraniti dok se nedostaci ne uklone. Osim toga, o stranim vozilima s

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.

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

⁶ Direktivom 2014/47/EU uveden je obvezni sustav stupnjevanja rizika u svim državama članicama s primjenom od 20. svibnja 2019. Loši rezultati poduzeća u pregledima tehničke ispravnosti na cesti u pogledu broja i težine nedostataka dovest će do toga da ta poduzeća dobiju višu ocjenu rizika. Nadležna tijela država članica mogu tada upotrebljavati te informacije kako bi češće provjeravala poduzeća s višom ocjenom rizika.

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 primjenjivala do 19. svibnja 2018., utvrđuje se niz uvjeta za preglede tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u EU-u. Direktivom 2010/47/EU izmijenjene su kategorije vozila i popis stavki za pregled iz Priloga I., a te se izmjene primjenjuju od 1. siječnja 2012.

Prije izmjene vozila u izvješću o pregledu tehničke ispravnosti na cesti (Prilog I.) određivala su se prema razredima, npr. vozilo s prikolicama, što je značilo svako motorno vozilo za prijevoz robe najveće mase veće od 3,5 tona (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, jednom od izmjena uvedenih Direktivom 2010/47/EU uveden je drukčiji način grupiranja vozila upotrebom 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. Budući da vučno vozilo i prikolica mogu biti registrirani u različitim državama članicama, tim revidiranim klasifikacijama osiguravaju se točnije informacije uz istodobno poboljšanje položaja država članica u situacijama u kojima je neophodno obavijestiti drugu državu članicu u slučaju da su na vozilu registriranom u toj državi članici utvrđeni ozbiljni nedostaci.

3. PODACI KOJE SU DOSTAVILE DRŽAVE ČLANICE

Ovo je šesto izvješće o načinu primjene Direktive 2000/30/EZ u državama članicama, a obuhvaća kalendarske godine 2015. i 2016. Rok do kojeg su države članice Komisiji morale dostaviti svoje podatke za to izvještajno razdoblje bio je 31. ožujka 2017.

Kako bi se državama članicama olakšalo ispunjavanje obveze izvješćivanja, a u skladu s prethodnom praksom, Komisija je početkom siječnja 2017. poslala pisanu obavijest. Toj je obavijesti priložen predložak (koji su zajedno izradili Komisija i stručnjaci država članica) te se države članice poticalo na to da koriste taj predložak za podnošenje svojih izvješća.

Potom je početkom ožujka 2017. poslan dopis u kojem se države članice podsjećalo na to da se brzo približava rok do kojeg moraju dostaviti svoje podatke. Svaka država članica iskoristila je taj predložak kako bi svoje podatke podnijela elektronički. To je naišlo na odobravanje jer je time pojednostavnjena zadaća prikupljanja podataka.

Međutim, nisu sve države članice ispunile rok za podnošenje svojih podataka. Neke države članice (Belgija, Češka, Finska i Francuska) neznatno su zakasnile dok druge (Malta i Nizozemska) nisu podnijele svoje podatke do siječnja, odnosno ožujka 2018.

Jedanaest država članica (Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka, Njemačka, Danska, Estonija, Luksemburg, Nizozemska, Poljska i Rumunjska) dostavilo je podatke i o vozilima registriranim izvan EU-a razvrstane prema državama u kojima su registrirana, dok su druge dvije (Belgija i Italija) dostavile podatke o ukupnom broju pregledanih vozila registriranih izvan EU-a.

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.

Cipar je dostavio samo podatke o domaćim vozilima. Irska je na početku učinila isto, ali je naknadno dostavila revidirane podatke, koji su sadržavali pojedinosti o pregledanim vozilima koja su registrirana u drugim državama članicama.

Konačno, trinaest država članica (Austrija, Bugarska, Češka, Danska, Grčka, Francuska, Irska, Malta, Nizozemska, Portugal, Rumunjska, Slovačka i Ujedinjena Kraljevina) dostavilo je i dodatne informacije o oznakama nedostataka u pregledanim stavkama (npr. (1) uređaji za kočenje, 1.1.8. spojnice kočnica priključnih vozila). Te su pojedinosti uvedene Direktivom 2010/47/EU, kojom je izmijenjen Prilog I. Direktivi 2000/30/EZ, koji se primjenjuje od 1. siječnja 2012. Međutim, dostavljanje tih dodatnih podataka nije obvezno.

Nakon prve analize nacionalnih izvješća Komisija je stupila u kontakt s nekoliko država članica radi dobivanja boljeg uvida u potencijalne razloge za izuzetne rezultate ili promjene u usporedbi s prethodnim razdobljem. Prema objašnjenjima koja su te države članice dale, postoji niz okolnosti koje su imale negativan učinak na broj i kvalitetu pregleda tehničke ispravnosti na cesti. Među ostalima, te su okolnosti bile reorganizacija ili decentralizacija nadležnosti, zbog kojih je nastalo razdoblje tijekom kojeg se pregledi nisu provodili te financijska ograničenja koja su dovela do nedovoljnog broja članova osoblja, ograničenog broja pregleda i ograničenog pristupa opremi. U dijalozima s državama članicama otkriveno je i da postoje znatne razlike u razumijevanju i izvršavanju prikupljanja podataka i izvješćivanju, što isto može pridonositi tim razlikama. Te bi se razlike mogle smanjiti nakon 20. svibnja 2018., s obzirom na to da će se Direktivom 2014/47/EU uvesti veća usklađenost u metodama ispitivanja, procjeni nedostataka, upotrebi opreme za ispitivanje i zahtjevima o izvješćivanju. Prvo izvješće na temelju Direktive 2014/47/EU obuhvaćat će razdoblje od 2019. do 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 pregleda koja su detaljno navedena u točki 10. uzorka izvješća, koji se nalazi u Prilogu I. Direktivi 2000/30/EZ. Ta su područja sljedeća:

- identifikacija,
- uređaji za kočenje,
- sustav za upravljanje,
- vidljivost,
- svjetlosna oprema i električni sustav,
- osovine, kotači, gume, ovjes,
- podvozje i dijelovi pričvršćeni za podvozje,
- 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 utvrđenih nedostataka u tim područjima, izvješće o pregledu trebalo bi na poleđini sadržavati potpuni popis stavki za pregled. Od inspektora se zahtijeva da na izvješću (upotrebom unaprijed određenih oznaka) označe sva područja u

kojima su utvrdili nedostatke te da primjerak tog izvješća uruče vozaču vozila nakon što završe svoj pregled.

Ako smatra da bilo koji utvrđeni nedostaci mogu predstavljati takav sigurnosni rizik da je, osobito s obzirom na kočnice, opravdano daljnje pregledavanje vozila, inspektor može narediti da se vozilo podvrgne detaljnijem ispitivanju u obližnjem objektu namijenjenom za tehnički pregled.

Nadalje, pokaže li se tijekom pregleda da neko gospodarsko vozilo predstavlja ozbiljan rizik za svoje korisnike ili za druge korisnike ceste, može se zabraniti upotreba tog vozila dok se ne isprave svi opasni nedostaci koji su utvrđeni.

5. STATISTIČKI PODACI

5.1. Broj pregleda

U razdoblju 2015.–2016. pregledana su 534 473 **vozila manje** u usporedbi s razdobljem 2013.–2014., što je **smanjenje od 9,6 %**. U tablici 1. u nastavku ti su podaci raščlanjeni po državama članicama.

U razdoblju 2011.–2012. pregledano je **8 145 984** vozila, dok je u razdoblju 2013.–2014. provedeno **5 584 164 pregleda**, odnosno **2 561 820 pregleda manje**. U razdoblju 2015.–2016., u kojem je obavljeno **5 029 763** pregleda, može se primijetiti daljnje smanjenje broja pregleda od približno 10 %.

Tablica 1.: Broj pregleda – usporedba između razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.

Država članica koja izvješćuje (DČ)	Vozila pregledana u razdoblju 2013.–2014.	Vozila pregledana u razdoblju 2015.–2016.	Razlika između razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.	Razlika u % između razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.
Austrija	48 884	42 438	–6 446	–13,2 %
Belgija	18 073	9 693	–8 380	–46,4 %
Bugarska	321 325	250 516	–70 809	–22,0 %
Hrvatska	39 608	39 204	–404	–1,0 %
Cipar	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 %
Francuska	1 053 692	996 892	–56 800	–5,4 %
Njemačka	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grčka	16 816	5 395	–11 421	–67,9 %
Mađarska	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 %
Portugal	631	1 522	891	141,2 %
Rumunjska	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovačka	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovenija	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Španjolska	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Švedska	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Ujedinjena Kraljevina	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Ukupno	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Osamnaest država članica provelo je manje pregleda u razdoblju 2015.–2016. nego u razdoblju 2013.–2014. Smanjenja u postocima kretala su se u rasponu od 1 % u slučaju Hrvatske do **smanjenja od 68 % u slučaju Grčke**. Druge države članice koje su zabilježile znatna smanjenja bile su Italija (64 %), Belgija (46 %), Luksemburg (45 %) i Češka (35 %). Prema objašnjenjima koja su dale države članice, razlozi smanjenja financijska su ograničenja i nedostatak kadrova ili reorganizacija nadležnosti. Nadalje, na aktivnosti provedbe utjecale su i promjene u nacionalnim zakonodavstvima i unutarnjim administrativnim postupcima.

S druge strane, deset država članica zabilježilo je povećanje u broju pregleda provedenih u razdoblju 2015.–2016. Povećanja u postocima kretala su se u rasponu od 1,2 % u slučaju Njemačke do 122 % u slučaju Irske, 141 % u slučaju Portugala i 429 % u slučaju Cipra. Kad je riječ o Cipru, potvrđuje se da je tamo postojala niska početna točka u smislu njihovih podataka za izvještajno razdoblje 2013.–2014., pa je stoga povećanje u postocima relativno. U slučaju Irske povećanje je posljedica činjenice da su irska tijela povećala broj inspektora koji provode preglede tehničke ispravnosti na cesti.

5.2. Podrijetlo pregledanih vozila

U tablici 2. u nastavku daje se pregled podrijetla vozila koja su države članice pregledavale. Kako je prethodno navedeno, jedino Cipar nije dostavio nikakve podatke o provjerama vozila „registriranih u drugoj državi”, tj. vozila registriranih u drugoj državi članici ili registriranih izvan EU-a. Dvadeset i sedam država članica izvijestilo je o podacima o provjerama koje su provedene na vozilima registriranim u drugoj državi članici, a od tih država članica njih je trinaest provodilo i provjere vozila registriranih izvan EU-a.

Kao neke od ključnih točaka iz podataka prikazanih u tablici 2. treba istaknuti to da se 62 % pregleda provedenih tijekom razdoblja 2015.–2016. odnosilo na domaća vozila, 33 % na vozila registrirana u drugoj državi članici, a 5 % na vozila registrirana izvan EU-a.

Među ostalim je točkama koje treba naglasiti to da je u Luksemburgu na domaćim vozilima provedeno samo 15,8 % pregleda i da, dok je 51 % vozila koja su pregledala poljska tijela bilo registrirano u Poljskoj, ona su provela dvostruko više pregleda na vozilima registriranim

izvan EU-a nego na vozilima iz drugih država članica. Ti se statistički podaci najvjerojatnije mogu objasniti zemljopisnim položajem tih država članica.

Tablica 2.: Podrijetlo pregledanih vozila

Država članica koja izvješćuje (DČ)	Registrirano u DČ	Registrirano u drugoj DČ	Registrirano izvan EU-a	Ukupno	Vozila iz DČ (%)
Austrija	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgija	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bugarska	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Hrvatska	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Cipar	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 %
Francuska	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Njemačka	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grčka	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Mađarska	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 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumunjska	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovačka	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovenija	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Španjolska	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Švedska	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Ujedinjena Kraljevina	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Ukupno	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Švicarska	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Ukupno	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Broj zabrana

U razdoblju 2015.–2016. zabranjeno je **60 112 vozila više** u usporedbi s razdobljem 2013.–2014., što je **povećanje od 17,5 %**. U tablici 3. u nastavku ti su podaci raščlanjeni po svakoj državi članici. Uzimajući u obzir da se broj pregledanih vozila istodobno smanjio za 9,6 % u usporedbi s razdobljem 2013.–2014., to može ukazivati na to da se u većini država članica primjenjuje usmjereniji pristup tijekom pregleda na cesti ili na to da se u nekim slučajevima primjenjuje stroži režim pregleda.

Tablica 3.: Zabrane – usporedba između razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.

Država članica koja izvješćuje (DC)	Vozila zabranjena u razdoblju 2013.–2014.	Vozila zabranjena u razdoblju 2015.–2016.	Razlika između razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.	Razlika u % između razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.
Austrija	28 088	24 194	–3 894	–13,9 %
Belgija	997	691	–306	–30,7 %
Bugarska	5 798	1 646	–4 152	–71,6 %
Hrvatska	1 643	2 548	905	55,1 %
Cipar	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 %
Francuska	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Njemačka	34 269	26 768	–7 501	–21,9 %
Grčka	252	71	–181	–71,8 %
Mađarska	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 %
Portugal	11	776	765	6954,5 %
Rumunjska	357	3 035	2 678	850 %
Slovačka	6 123	5 955	–168	–2,7 %
Slovenija	477	109	–368	–77,1 %
Španjolska	83 280	57 239	–26 041	–31,3 %
Švedska	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Ujedinjena Kraljevina	80 283	72 886	–7 397	–9,2 %

Ukupno	343 825	403 937	60 112	17,5 %
---------------	---------	---------	--------	--------

Dvanaest država članica zabilježilo je povećanje broja zabrana u izvještajnom razdoblju 2015.–2016. u usporedbi s razdobljem 2013.–2014. Povećanja u postocima kretala su se u rasponu od 3 % u slučaju Švedske do približno 6955 % u slučaju Portugala, s tim da je u slučaju Portugala postojala niska početna točka od samo 11 zabrana u izvještajnom razdoblju 2013.–2014. Ostale države članice koje su zabilježile znatna povećanja bile su Rumunjska (850 %), Danska (124 %) i Malta (90 %). Izuzetno povećanje od 3722 % u slučaju Francuske posljedica je činjenice da Francuska za razdoblje 2013.–2014. nije dostavila podatke o prikolicama (kategorije O3 i O4) te da izvješće za razdoblje 2013.–2014. nije obuhvaćalo sva tijela uključena u aktivnosti provođenja pregleda na cestama. Neka druga izuzetna povećanja mogu se objasniti promjenama u nacionalnom zakonodavstvu, prikupljanju podataka i metodologiji izvješćivanja.

Uspoređujući ta povećanja s odgovarajućim promjenama u broju pregleda za predmetne države članice, uz iznimku Francuske (koja je zabilježila smanjenje od 3,6 %), Rumunjska, Malta, Danska i Portugal zabilježili su povećanja u broju pregleda od 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % i 141 %.

S druge strane, šesnaest država članica zabilježilo je smanjenja u broju zabilježenih zabrana, u rasponu od 2,7 % u slučaju Slovačke do smanjenja od 97,2 % u slučaju Finske, pri čemu je finski slučaj posljedica pogrešaka u metodologiji izvješćivanja tijekom razdoblja 2013.–2014. Zanimljivo je da je to bilo povezano s povećanjem broja pregleda od 15,7 % u slučaju Slovačke i smanjenjem od 24,8 % u slučaju Finske. Ponovno, to bi upućivalo na promjene u inspekcijskoj politici, zajedno s činjenicom da je moguće da se stanje tehničke ispravnosti vozila poboljšava.

5.4. Podrijetlo zabranjenih vozila

U tablici 4. u nastavku sažeto se prikazuju podaci koje su dostavile države članice i pokazuje se da se postotak zabranjenih domaćih vozila kreće u rasponu od manje od 1 % u Bugarskoj, Češkoj, Latviji i Litvi do više od 50 % u Austriji, Estoniji, Italiji, Malti, Portugalu i Švedskoj. Estonija ima stopu zabrane za domaća vozila od više od 90 %, što je posljedica metodologije prikupljanja podataka, dok ukupna stopa zabrane za domaća vozila u svim državama članicama iznosi 7,9 %. Treba napomenuti da je revizijom iskazanih podataka u slučaju Švedske otkrivena pogreška u prikupljanju podataka i metodologiji izvješćivanja koja je postojala dulje vrijeme, uključujući razdoblja 2013.–2014. i 2015.–2016.

Kad se uzmu u obzir razlike u stopama zabrane za domaća vozila u usporedbi s onima za strana vozila, šest država članica dostavilo je podatke iz kojih bi se moglo zaključiti da strana vozila zadovoljavaju više standarde tehničke ispravnosti nego domaća vozila, za koja su u tim državama zabilježene više stope zabrane. Te države članice s razlikom stope zabrane većom od 10 % za strana vozila bile su Slovačka, Italija, Danska, Rumunjska, Malta i Portugal.

S druge strane, u dvjema državama članicama (Ujedinjena Kraljevina i Irska) stopa zabrane za strana vozila bila je za više od 10 % veća nego stopa zabrane za domaća vozila.

Prosječna stopa zabrane za vozila iz EU-a (isključujući domaća vozila) za svih 28 država članica iznosi 9,0 %, što ponovo predstavlja blago smanjenje u odnosu na brojku od 10,4 % navedenu za izvještajno razdoblje 2013.–2014.

Osim toga, budući da Cipar nije dostavio podatke o pregledima provedenima na stranim vozilima, ti se podaci nisu mogli uključiti u analizu. Slična situacija pojavila se i s obzirom na izvještajno razdoblje 2013.–2014., najvjerojatnije zbog njegova zemljopisnog položaja.

Tablica 4.: Raščlamba zabrana – domaća vozila u odnosu na vozila iz EU-a

Država članica koja izvješćuje	Vozila registrirana u državi članici koja izvješćuje			Vozila registrirana u EU-u (isključujući državu članicu koja izvješćuje)		
	Broj provjerenih vozila	Broj zabrana	Udio zabrana (%)	Broj provjerenih vozila	Broj zabrana	Udio zabrana (%)
Austrija	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgija	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bugarska	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Hrvatska	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Cipar	6 214	1 232	19,8 %	0	0	nije dostupno
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 %
Francuska	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Njemačka	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grčka	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Mađarska	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 %
Portugal	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumunjska	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovačka	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovenija	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Španjolska	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 %
Ujedinjena Kraljevina	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Ukupno	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Švicarska	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %

Ukupno	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %
---------------	------------------	----------------	--------------	------------------	----------------	------------

Kako je prethodno navedeno, trinaest država članica dostavilo je i podatke o pregledima provedenima na vozilima registriranim u zemljama izvan EU-a. Dodatne pojedinosti navedene su u tablici 5. u nastavku. Provjereno je 264 231 vozilo registrirano izvan EU-a što je dovelo do izdavanja 8 392 zabrane, tj. **do udjela zabrana od 3,2 %**, u usporedbi sa stopom od 7,9 % za domaća vozila i stopom od 9,0 % za vozila registrirana u EU-u (isključujući domaća vozila). Uz iznimku Austrije, Danske, Estonije, Italije i Rumunjske, stope zabrane za vozila registrirana izvan EU-a općenito odražavaju stope zabrane za vozila registrirana u EU-u. Te države članice izvijestile su o smanjenjima stopa zabrane od 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 %, odnosno 10,8 % u korist vozila registriranih u EU-u.

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

Država članica koja izvješćuje	Zabrane (vozila registrirana izvan EU-a)		
	Broj pregledanih vozila registriranih izvan EU-a	Broj zabranjenih vozila registriranih izvan EU-a	Udio zabrana za vozila registrirana izvan EU-a (%)
Austrija	1 578	997	63,2 %
Belgija	266	18	6,8 %
Bugarska	783	2	0,3 %
Hrvatska	9 964	592	5,9 %
Cipar	0	0	nije dostupno
Češka	2 070	5	0,2 %
Danska	25	6	24,0 %
Estonija	95	92	96,8 %
Finska	0	0	nije dostupno
Francuska	0	0	nije dostupno
Njemačka	38 852	993	2,6 %
Grčka	0	0	nije dostupno
Mađarska	0	0	nije dostupno
Irska	0	0	nije dostupno
Italija	18	10	55,6 %
Latvija	0	0	nije dostupno
Litva	0	0	nije dostupno
Luksemburg	24	0	0,0 %
Malta	0	0	nije dostupno
Nizozemska	252	4	1,6 %
Poljska	209 946	5 620	2,7 %
Portugal	0	0	nije dostupno
Rumunjska	358	53	14,8 %
Slovačka	0	0	nije dostupno
Slovenija	0	0	nije dostupno
Španjolska	0	0	nije dostupno
Švedska	0	0	nije dostupno

Ujedinjena Kraljevina	0	0	nije dostupno
Ukupno	264 231	8 392	3,2 %
Švicarska	44 305	2 095	4,7 %
Ukupno	308 536	10 488	3,4 %

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

U Prilogu 1. daje se pregled stopa zabrane vozila po državi članici registracije. Prosječna stopa zabrane u svim državama članicama iznosila je 8,3 %, pri čemu su vozila iz kategorije N3 (teška teretna vozila) bila vrsta vozila koja su najčešće zabranjivana, tj. za njih je stopa zabrane iznosila 9,6 %.

Vozila iz kategorije „ostala”, u kojoj se nalaze vozila koja nisu detaljno opisana, imala su stopu zabrane od 19,3 %. Međutim, ta kategorija vjerojatno uključuje mnoge vrste vozila, tj. poljoprivredna vozila (kategorija T), lake prikolice (kategorije O1 i O2) i laka gospodarska vozila (kategorija N1), a pregledi tih vozila temelje se na nacionalnim zakonodavnim mjerama.

Međutim, od 20. svibnja 2018. Direktivom 2014/47/EU uveden je obvezni pregled brzih traktora (koji su sposobni za brzine veće od 40 km/h) ako se upotrebljavaju uglavnom za gospodarski cestovni prijevoz na javnim cestama.

Razlike u stopama zabrane mogu se objasniti primjenom različitih metoda odabira, pregleda i prikupljanja podataka te primjenom različite kategorizacije nedostataka među državama članicama.

U Prilogu 2. prikazane su pojedinosti po kategoriji vozila po državi članici pregleda.

5.6. Vrste iskazanih nedostataka po državama članicama

U Prilogu 3. prikazuju se stope nedostataka koji su utvrđeni na vozilima u devet područja pregleda tijekom pregleda koje su države članice provele tijekom izvještajnog razdoblja 2015.–2016.

Tijekom tog izvještajnog razdoblja najčešći nedostaci otkriveni tijekom pregleda odnosili su se na tehničku ispravnost sljedećeg:

- svjetlosne opreme i električnih sustava (23,0 %– 20,9 % u prethodnom razdoblju),
- osovina, kotača, guma, ovjesa (21,8 %–20,6 % u prethodnom razdoblju),
- ostale opreme, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine (15,5 %– 17,4 % u prethodnom razdoblju), i
- uređaja za kočenje (13,9 %–18,8 % u prethodnom razdoblju).

Unutar devet područja pregleda države članice izvijestile su o znatnim razlikama u učestalosti otkrivanja nedostataka. Primjerice, u Španjolskoj su nedostaci u području pregleda „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine” činili 86 % ukupnih iskazanih nedostataka tijekom izvještajnog razdoblja, dok su u Ujedinjenoj Kraljevini nedostaci iz tog područja činili svega 0,6 % ukupnih utvrđenih nedostataka. Ponovno, uzrok tomu najvjerojatnije je to što države članice primjenjuju različite metode ispitivanja, a moguće je i

da je povezano s nacionalnom politikom prema kojoj se tijekom pregleda veći naglasak stavlja na pojedina područja pregleda. Međutim, mora se uzeti u obzir to da će se nakon 20. svibnja 2018. Direktivom 2014/47/EU uvesti veća usklađenost u metodama ispitivanja, procjeni nedostataka i upotrebi opreme za ispitivanje.

Uspoređujući brojčane podatke s onima iz prethodnog razdoblja, najznačajnije smanjenje odnosi se na područje ispitivanja „uređaji za kočenje”, naime nedostaci povezani s kočenjem činili su 13,9 % ukupno zabilježenih nedostataka u svim državama članicama, što je smanjenje s razine od 20,7 % iz prethodnog izvještajnog razdoblja. Međutim, nedostaci koji se odnose na područje „svjetlosna oprema i električni sustav” i dalje su najčešći, a u tom je području došlo do povećanja na 23 % (s 20,4 % u prethodnom izvještajnom razdoblju). S obzirom na ostala područja pregleda, promjene u usporedbi s prethodnim izvještajnim razdobljem nisu takve veličine da bi bile razlog za veliku zabrinutost ili da bi upućivale na to da države članice provode značajne promjene u politikama.

U pet od devet područja pregleda, to jest u područjima „identifikacija”, „uređaji za kočenje”, „sustav za upravljanje”, „vidljivost” i „štetna djelovanja uključujući emisije i curenje goriva i/ili prolijevanje ulja”, stope se smanjuju. Zapravo, u područjima u kojima je došlo do blagih povećanja tijekom prethodnog izvještajnog razdoblja, to jest u područjima „svjetlosna oprema i električni sustavi”, „osovine, kotači, gume i ovjes”, „podvozje i predmeti pričvršćeni za podvozje” i „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine”, sva povećanja bila su manja od 5 %.

Isto tako, čini se da se nedostaci povezani s područjem „uređaji za kočenje” češće pronalaze u pregledima koje provode tijela u Ujedinjenoj Kraljevini, Latviji i Luksemburgu, u kojima oni čine 33,6 %, 33,5 % i 29,6 % ukupnog broja pronađenih nedostataka. S druge strane, Grčka je izvijestila da ne postoje nikakvi nedostaci u tom području pregleda.

Kad je riječ o nedostacima koji se odnose na emisije i curenja koja, osim što su opasnost za sigurnost na cestama, utječu i na okoliš, nakon povećanja za 0,9 % (s 3,2 % na 4,1 %) u prethodnom razdoblju došlo je do smanjenja od 0,4 % (s 4,1 % na 3,3 %), tj. nedostaci povezani s emisijama činili su 3,3 % ukupno zabilježenih nedostataka tijekom izvještajnog razdoblja.

Konačno, kako je prikazano u tablici 2., trinaest država članica provodilo je preglede vozila registriranih izvan EU-a. Međutim, s obzirom na to da ukupan broj tih pregleda iznosi približno 5 % ukupnog broja pregleda provedenih tijekom izvještajnog razdoblja, ne mogu se izvući nikakvi čvrsti zaključci o njihovoj tehničkoj ispravnosti.

Međutim, radi potpunosti, u Prilogu 4. ovom izvješću nalaze se dodatne pojedinosti kojima se daje pregled broja vozila po zemlji registracije provjerenih od države članice te udio zabrane.

6. VRSTE KAZNI

Direktivom 2000/30/EZ ne uspostavlja se sustav kazni za otkrivene prekršaje. Umjesto toga, kazne moraju odrediti države članice bez diskriminacije po osnovi 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 korisnike ili za druge korisnike ceste, nadležno tijelo ili inspektor koji provodi pregled ovlašteni su na temelju Direktive 2000/30/EZ zabraniti upotrebu tog vozila dok se ne otklone opasni nedostaci koji su utvrđeni.

Osim toga, o opasnim nedostacima otkrivenima na gospodarskom vozilu koje pripada nerezidentu, a osobito onima koji vode do zabrane njegove upotrebe, moraju se obavijestiti nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano.

Nadležna tijela države članice u kojoj je otkriven opasan 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, državi članici registracije prepušteno je provođenje mjera koje ona smatra primjerenima te se ne zahtijeva izvješćivanje o tome.

U praksi, financijski učinak na prijevoznika povezan s dobivanjem zabrane za vozilo s opasnim nedostacima ne sastoji se samo od potencijalne novčane kazne koju su izrekla tijela države članice koja je provela pregled. Mogu postojati dodatni troškovi, primjerice, troškovi vuče vozila do objekta namijenjenog za pregled radi provođenja „detaljnijeg” pregleda, zajedno s troškovima samog ispitivanja i troškovima svih popravaka koji su potrebni kako bi se otklonili nedostaci. Nadalje, postoji i neizravan trošak za prijevoznika zbog mogućeg nepridržavanja vremenskog rasporeda u poslovanju.

Konačno, u skladu s Direktivom 2014/47/EU, od 20. svibnja 2019.⁸ informacije o broju i težini nedostataka morat će se unositi u sustav stupnjevanja rizika koji je uspostavljen Direktivom 2006/22/EZ⁹. Vozila prijevoznika s visokim profilom rizičnosti mogu se češće odabirati za pregled tehničke ispravnosti na cesti.

7. ZAKLJUČCI

Kako je napomenuto u poglavlju 3. ovog izvješća, zbog otkrivenih razlika u metodama pregleda, prikupljanju podataka i izvješćivanju, na temelju ovog izvješća ne bi se trebali donositi nikakvi dalekosežni zaključci te bi se s rezultatima trebalo postupati oprezno. Imajući to na umu, u nastavku su navedeni glavni nalazi dobiveni iz podataka prikupljenih za izvještajno razdoblje 2015.–2016.

7.1. Inspekcije

U odnosu na prethodno razdoblje, u kojem je već postojalo smanjenje od 31,5 %, broj provjerenih vozila dodatno se smanjio. U razdoblju 2015.–2016. pregledana su 534 473 **vozila manje**, što je **smanjenje od 9,6 %**. Prema objašnjenjima koja su navele države članice, to je posljedica smanjenja resursa, reorganizacija, promjena u nacionalnom zakonodavstvu i primjeni pravila te, u nekim slučajevima, uvođenja usmjerenijeg pristupa u provođenju pregleda.

U svakom slučaju, osamnaest država članica provelo je manje pregleda, pri čemu su se smanjenja u postocima kretala u rasponu od 1 % u slučaju Hrvatske do smanjenja od 68 % u slučaju Grčke. S druge strane, deset država članica zabilježilo je povećanje u broju provedenih pregleda, pri čemu su se povećanja u postocima kretala u rasponu od 1,2 % u slučaju Danske do 429 % u slučaju Cipra.

⁸ Članak 26. stavak 1.

⁹ 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.

Od pregleda provedenih tijekom izvještajnog razdoblja, 62 % odnosilo se na domaća vozila, 33 % na vozila registrirana u drugoj državi članici, a 5 % na vozila registrirana izvan EU-a.

Osim toga, postotak pregledanih domaćih vozila u ukupnom broju vozila koja je pregledala svaka pojedina država članica i dalje se znatno razlikuje, što upućuje na to da bi možda trebalo dodatno poraditi na osiguravanju uravnoteženijeg pristupa. Primjerice, u Luksemburgu, Belgiji i Francuskoj pregledi domaćih vozila činili su manje od 40 % ukupnog broja pregleda, dok je stanje u drugim „tranzitnim” državama članicama uravnoteženije.

7.2. Zabrane

U odnosu na prethodno razdoblje zabranjeno je 60 112 **vozila više**, što je **povećanje od 17,5 %**. To upućuje na početak pozitivnog kretanja i na to da se započelo s primjenom usmjerenijeg pristupa.

Trinaest država članica zabilježilo je povećanje u broju izdanih zabrana s povećanjima u rasponu od 3 % u slučaju Švedske do približno 7 000 % u slučaju Portugala. S druge strane, petnaest država članica zabilježilo je smanjenja u broju izdanih zabrana, u rasponu od 2,7 % u slučaju Slovačke do smanjenja od 71,8 % u slučaju Grčke ili 71,6 % u slučaju Bugarske.

S obzirom na podrijetlo zabranjenih vozila, ukupna stopa zabrane za domaća vozila iznosila je 7,9 %, dok je za vozila iz drugih država članica EU-a ona iznosila 9,0 %, a za vozila registrirana izvan EU-a 3,2 %. To upućuje na to da se standardi općenito primjenjuju podjednako na vozila iz EU-a neovisno o zemlji registracije vozila. Niža stopa zabrane za vozila registrirana izvan EU-a mogla bi biti posljedica činjenice da prijevoznici odlučuju slati svoja najnovija i najbolje održavana vozila na putovanja koja uključuju putovanje unutar EU-a.

Konačno, prosječna stopa zabrane u svim državama članicama za vozila registrirana u EU-u iznosila je 8,3 %. Vozila iz kategorije N3 (teška teretna vozila) najčešće su zabranjivana, tj. stopa zabrane za tu kategoriju iznosila je 9,6 %. Vozila registrirana u Malti češće su zabranjivana, sa stopom zabrane od 43,9 %. S druge strane, vozila iz Njemačke i Bugarske najrjeđe su zabranjivana, sa stopama zabrane od 1,5 % odnosno 3,7 %. Razlike u tim stopama zabrane mogle bi biti posljedica primjene različitih metoda pregleda i različitih kategorizacija nedostataka među državama članicama.

7.3. Nedostaci

Dvije najčešće vrste nedostataka otkrivenih tijekom izvještajnog razdoblja odnosile su se na područja pregleda „svjetlosna oprema i električni sustavi” i „osovine, kotači, gume, ovjes”. Te vrste nedostataka činile su 23 % odnosno 21,8 % ukupnog broja zabilježenih nedostataka. Nedostaci povezani s „kočenjem” činili su 13,9 % ukupno zabilježenih nedostataka u svim državama članicama, što je smanjenje s razine od 20,7 % iz prethodnog izvještajnog razdoblja.

Međutim, među državama članicama i dalje postoje znatne razlike u stopama zabrane po području ispitivanja. Primjerice, nedostaci otkriveni u Španjolskoj u području pregleda „ostala oprema, uključujući tahograf i uređaje za ograničavanje brzine” činili su 86 % ukupnih zabilježenih nedostataka tijekom izvještajnog razdoblja, dok su u Ujedinjenoj Kraljevini nedostaci iz tog područja činili svega 0,6 % ukupnih utvrđenih nedostataka. Ponovno, uzrok tomu najvjerojatnije je to što države članice primjenjuju različite metode pregleda te usmjerenost nadležnih tijela na određene nedostatke. Te bi se razlike mogle smanjiti nakon 20. svibnja 2018., s obzirom na to da će se Direktivom 2014/47/EU uvesti veća usklađenost u metodama ispitivanja, procjeni nedostataka, upotrebi opreme za ispitivanje i zahtjevima o izvješćivanju.