EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.3.2020
COM(2020) 109 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství ze strany členských států

Období 2015–2016

Obsah

1. ÚVOD 3
2. SMĚRNICE 2000/30/ES 4
3. ÚDAJE SDĚLENÉ ČLENSKÝMI STÁTY 5
4. NÁPLŇ KONTROLY 6
5. STATISTICKÉ ÚDAJE 7
5.1 Objemy kontrol 7
5.2 Původ zkontrolovaných vozidel 8
5.3 Objemy zákazů používání 9
5.4 Původ vozidel, jejichž používání bylo zakázáno 11
5.5 Vozidla se zákazem používání podle kategorie a členského státu registrace 14
5.6 Typy vykázaných závad podle členských států 14
6. DRUHY SANKCÍ 15
7. SOUHRNNÉ ZÁVĚRY 16
7.1 Kontroly 16
7.2 Zákazy používání 17
7.3 Závady 17

1. ÚVOD

V zájmu bezpečnosti silničního provozu, ochrany životního prostředí a spravedlivé hospodářské soutěže stanoví evropské právní předpisy soubor opatření, jež mají zajistit, aby užitkové vozy provozované na evropských pozemních komunikacích byly v patřičném technickém stavu. Mezi tato opatření patří:

- pravidla týkající se přístupu k povolání, jež vyžadují od dopravců dostatečnou finanční způsobilost pro zabezpečení řádné údržby vozidel (nařízení (ES) č. 1072/2009[1]),

- pravidelné technické prohlídky vozidel, jež mají být prováděny v členských státech u vozidel registrovaných na jejich území, s minimální četností stanovenou na evropské úrovni (směrnice 2009/40/ES[2]),

- silniční technické kontroly, jež jsou předmětem této zprávy a jež zajišťují, aby se užitková vozidla používala, pouze pokud jsou udržována způsobem zajišťujícím vysokou úroveň technické způsobilosti (směrnice 2000/30/ES[3]).

Podle směrnice 2000/30/ES podléhají užitková vozidla (včetně motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a návěsů) provozovaná na území členských států silničním technickým kontrolám, které mají zlepšit bezpečnost silničního provozu a chránit životní prostředí.

Článek 6 stanoví, že členské státy sdělují každé dva roky Komisi údaje shromážděné za předchozí dva roky, které se týkají:

- počtu zkontrolovaných užitkových vozidel rozdělených do sedmi kategorií vozidel a dále podle země registrace,
- položek zkontrolovaných na základě uvedené směrnice a
- zjištěných závad.

Směrnice 2000/30/ES rovněž vyžaduje, aby Komise po shromáždění těchto údajů předložila Radě zprávu o uplatňování směrnice na základě údajů získaných od členských států spolu se souhrnem dosažených výsledků. To je předmětem této zprávy. Směrnice 2000/30/ES rovněž vyžaduje, aby Komise informace obdržené od členských států podle článku 6 této směrnice předala Evropskému parlamentu.

Směrnice 2000/30/ES stanoví devět různých oblastí (viz oddíl 4 níže) spadajících do oblasti působnosti silniční technické kontroly. Pokud se během kontroly ukáže, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje své uživatele nebo jiné účastníky silničního provozu, může být používání takového vozidla dočasně zakázáno, dokud nejsou zjištěné nebezpečné závady odstraněny. Závady zjištěné během kontroly vozidla musí být rovněž zdokumentovány v zápisu ze silniční kontroly, který se předává řidiči.

Evropský parlament a Rada v roce 2014 v rámci balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel zrevidovaly pravidla a postupy pro silniční technickou kontrolu

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (přepracované znění), Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

[2] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (přepracované znění), Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12.

[3] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1.

užitkových vozidel. Dne 3. dubna 2014 byla přijata směrnice 2014/47/EU[4] (dále jen „směrnice 2014/47/EU“). Tato směrnice je uplatňována ode dne 20. května 2018. Směrnice 2014/47/EU zavedla mimo jiné dva druhy kontrol, tj. prvotní kontrolu a podrobnější kontrolu[5], a požadavek, aby celkový počet prvotních silničních kontrol v EU za kalendářní rok odpovídal nejméně 5 % celkového počtu daných vozidel registrovaných v členských státech. K dosažení tohoto cíle musí každý členský stát vyvinout takové úsilí, aby provedl odpovídající počet silničních kontrol úměrný celkovému počtu daných vozidel registrovaných na jeho území. První povinnost podat zprávu, v níž bude plnění tohoto cíle přezkoumáno, bude muset být splněna do 31. března 2021 za období let 2019–2020.

2. SMĚRNICE 2000/30/ES

Podle směrnice 2009/40/ES o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel je nutné vozidla používaná pro obchodní účely prohlížet každoročně. Jelikož se však má za to, že každoroční prohlídka neskýtá dostatečnou záruku, že tato vozidla jsou mezi dvěma po sobě jdoucími technickými prohlídkami ve stavu způsobilém k provozu, je jako nezbytné opatření v zájmu bezpečnosti silničního provozu nutné provádět jako donucovací opatření i silniční technické kontroly.

Silniční technickou kontrolou se rozumí neohlášená kontrola užitkového vozidla provozovaného na území členského státu. Kontrolu provádí převážně na veřejných komunikacích buď příslušné orgány, nebo jiný subjekt, který jedná pod jejich dohledem.

Veškeré silniční technické kontroly musí být prováděny tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidiče nebo země, v níž je užitkové vozidlo registrováno nebo bylo uvedeno do provozu. Kontrolní činnosti musí být prováděny tak, aby byly minimalizovány náklady a zpoždění řidičů a dopravců.

Výběr užitkových vozidel pro účely silniční technické kontroly by měl být založen na cíleném přístupu přikládajícím zvláštní důležitost vozidlům, jež jsou s největší pravděpodobností špatně udržovaná[6].

Silniční kontroly se zpravidla provádějí krokově. Nejprve se u stojícího vozidla provede vizuální posouzení stavu údržby a zároveň se zkontroluje dokumentace o jeho poslední silniční kontrole (je-li to relevantní) a technické prohlídce. Podrobná kontrola nesrovnalostí na základě seznamu položek ve směrnici 2000/30/ES může být rovněž provedena na místě, nebo v nejbližší stanici technické kontroly. V případě podrobné kontroly musí být její výsledky zdokumentovány v zápisu ze silniční technické kontroly, který je vypracován podle vzoru stanoveného směrnicí. Tyto údaje tvoří základ informací, které jsou členské státy povinny sdělovat Evropské komisi.

Pokud užitkové vozidlo s nebezpečnými závadami závažným způsobem ohrožuje bezpečnost silničního provozu, může být jeho používání zakázáno, dokud se tyto závady neodstraní.

---

[4] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii, Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134.

[5] Prvotní kontrola zahrnuje kontrolu dokumentace a vizuální kontrolu technického stavu vozidla, zatímco podrobnější kontrola (která se provádí v případě potřeby podle výsledku prvotní kontroly) musí být provedena za použití mobilní kontrolní jednotky nebo v určeném zařízení provádějícím silniční kontroly či ve stanici technické kontroly.

[6] Směrnice 2014/47/EU zavedla ve všech členských státech povinný systém hodnocení rizika, a to od 20. května 2019. Špatné výsledky při silničních kontrolách z hlediska množství a závažnosti nedostatků povedou k tomu, že podniky obdrží vyšší hodnocení rizika. Příslušné orgány členského státu poté mohou tyto informace využít k tomu, aby podniky s vyšším hodnocením rizika kontrolovaly častěji.

Zahraniční vozidla se závažnými závadami musí být navíc ohlášena členskému státu registrace, aby v návaznosti na jejich zjištění bylo možno přijmout vhodná opatření.

Směrnice 2000/30/ES ve znění pozdějších předpisů[7] – která byla použitelná do dne 19. května 2018 – stanovila řadu podmínek pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel provozovaných v EU. Směrnicí 2010/47/EU byly ode dne 1. ledna 2012 pozměněny kategorie vozidel a seznam položek kontroly v příloze I.

Než došlo k uvedené změně, byla vozidla v zápisu ze silniční kontroly (příloha I) definována podle tříd, např. přívěsová souprava, čímž se rozumělo jakékoli motorové vozidlo pro přepravu zboží s maximální hmotností přesahující 3,5 tuny (kategorie N2 a N3) spojené s přípojným vozidlem (kategorie O3 a O4). Zároveň vozidla kategorie N2 měla být označena jako „lehká nákladní vozidla“ a vozidla kategorie N3 jako „nákladní automobily“, zatímco vozidla kategorií O3 a O4 jako „přípojná vozidla“ a „návěsy“.

Jedna ze změn zavedených směrnicí 2010/47/EU však zavedla odlišný způsob zařazování vozidel na základě určení jejich kategorie podle právních předpisů týkajících se schvalování typu. V důsledku toho může být nyní vozidlo, které by bývalo mohlo být zařazeno do různých tříd, zařazeno pouze do jedné kategorie vozidel. Navíc je třeba tažná vozidla a přípojná vozidla označovat odděleně. Vzhledem k tomu, že tažné vozidlo i přípojné vozidlo může být registrováno v různých členských státech, poskytují tyto revidované klasifikace přesnější informace a zároveň zlepšují situaci členských států v případech, kdy je nutné ohlásit jinému členskému státu, že na vozidle registrovaném v daném členském státě byly zjištěny závažné závady.

3. ÚDAJE SDĚLENÉ ČLENSKÝMI STÁTY

Toto je šestá zpráva o uplatňování směrnice 2000/30/ES v členských státech, která se vztahuje na kalendářní roky 2015–2016. Lhůta, do níž byly členské státy povinny předložit Komisi údaje pro toto sledované období, uplynula dne 31. března 2017.

Aby Komise členským státům usnadnila povinnost předkládat zprávy, a v souladu s předchozí praxí, rozeslala na začátku ledna 2017 členským státům informační dopis. K tomuto dopisu byl přiložen vzor (vypracovaný společně odborníky Komise a členských států) a členské státy byly vybídnuty, aby ho použily pro předkládání svých zpráv.

Počátkem března 2017 bylo vydáno sdělení připomínající členským státům, že lhůta pro předložení jejich výkazů brzy vyprší. Všechny členské státy použily vzor a údaje předložily v elektronické podobě. To bylo uvítáno, jelikož tím byl usnadněn sběr údajů.

Ne všechny členské státy však dodržely lhůtu pro poskytnutí údajů. Některé státy (Belgie, Česká republika, Finsko a Francie) se opozdily pouze nepatrně, zatímco jiné (Malta a Nizozemsko) předložily údaje až v lednu, respektive březnu 2018.

Jedenáct členských států, konkrétně Rakousko, Bulharsko, Chorvatsko, Česká republika, Německo, Dánsko, Estonsko, Lucembursko, Nizozemsko, Polsko a Rumunsko, poskytlo též údaje o vozidlech registrovaných mimo EU, které byly rozřazené podle země registrace, přičemž další dva členské státy, konkrétně Belgie a Itálie, poskytly souhrnné údaje o počtu zkontrolovaných vozidel ze zemí mimo EU.

[7] Směrnice Komise 2010/47/EU ze dne 5. července 2010, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice 2000/30/ES, Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 33.

Kypr poskytl údaje pouze o domácích vozidlech. Irsko se zpočátku zachovalo stejně, ale následně předložilo revidovaný soubor údajů, který obsahoval podrobnosti o zkontrolovaných vozidlech registrovaných v jiných členských státech.

Třináct členských států, konkrétně Rakousko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Řecko, Francie, Irsko, Malta, Nizozemsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko a Spojené království, pak poskytlo i další informace týkající se kódů závad u zkontrolovaných položek (např. 1) brzdové zařízení, 1.1.8. spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel). Tyto podrobné údaje byly zavedeny směrnicí 2010/47/EU, kterou se ode dne 1. ledna 2012 měnila příloha I směrnice 2000/30/ES; poskytování těchto podrobných údajů však není povinné.

Po první analýze zpráv jednotlivých členských států se Komise obrátila na několik členských států, aby jí pomohly porozumět případným důvodům pro mimořádné výsledky nebo změny oproti předchozímu období. Podle vysvětlení poskytnutých členskými státy existuje řada okolností, které měly negativní dopad na množství a kvalitu silničních technických kontrol. Tyto okolnosti zahrnovaly mimo jiné reorganizaci či decentralizaci kompetencí, což vedlo ke vzniku období, kdy nebyly kontroly prováděny, a dále finanční omezení vedoucí k nedostatku zaměstnanců, omezenému množství kontrol a k omezenému přístupu k vybavení. Výměny informací s členskými státy rovněž odhalily, že existují významné rozdíly v chápání a realizaci shromažďování údajů a podávání zpráv, což může rovněž přispívat k rozdílům. Tyto rozdíly by se mohly zmírnit ode dne 20. května 2018, jelikož směrnice 2014/47/EU zavede větší harmonizaci zkušebních metod, posuzování závad, používání zkušebního zařízení a požadavků na podávání zpráv. První zpráva na základě směrnice 2014/47/EU bude pokrývat období let 2019–2020 a členské státy budou povinny předložit své vnitrostátní zprávy do 31. března 2021.

4. NÁPLŇ KONTROLY

Mezi údaje, jež musí být předloženy Komisi, patří alespoň údaje týkající se oblastí kontroly uvedených v bodě 10 vzoru zápisu obsaženého v příloze I směrnice 2000/30/ES. Jde o tyto oblasti:

- identifikace,
- brzdové zařízení,
- řízení,
- výhled,
- osvětlovací zařízení a elektrický systém,
- nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav,
- podvozek a části připevněné k podvozku,
- jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti,
- obtěžování okolí včetně emisí a unikání paliva a/nebo oleje.

Aby se kontrolorům usnadnilo zaznamenávání zjištěných nedostatků v těchto oblastech, měl by zápis z kontroly na zadní straně obsahovat úplný seznam položek kontroly. Kontroloři jsou povinni v zápise označit (za použití předdefinovaných kódů) jakoukoli oblast, v níž zjistili nedostatky, a po dokončení kontroly předat kopii tohoto zápisu řidiči vozidla.

Pokud se kontrolor domnívá, že jakýkoli zjištěný nedostatek může představovat ohrožení bezpečnosti, zejména co se týče brzd, je na místě provést další kontrolu a kontrolor může vozidlo poslat na podrobnější prohlídku do nejbližšího určeného zařízení provádějícího technické prohlídky.

Pokud se během kontroly ukáže, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje své uživatele nebo jiné účastníky silničního provozu, může být používání takového vozidla dočasně zakázáno, dokud nejsou zjištěné nebezpečné závady odstraněny.

5. STATISTICKÉ ÚDAJE

5.1 Objemy kontrol

Ve srovnání s obdobím let 2013–2014 bylo v období let 2015–2016 zkontrolováno o 534 473 **méně vozidel**, což představuje **pokles o 9,6 %.** Níže uvedená tabulka 1 poskytuje přehled dle členských států.

V období let 2011–2012 bylo zkontrolováno **8 145 984** vozidel, zatímco v období let 2013–2014 bylo provedeno **5 584 164 kontrol, tedy o 2 561 820 méně**. V období let 2015–2016 lze pozorovat další pokles o přibližně 10 %, kdy množství kontrol činilo **5 029 763**.

Tabulka 1: Objemy kontrol – Srovnání mezi obdobími 2013–2014 a 2015–2016

Vykazující členský stát (ČS)	Vozidla zkontrolovaná v období 2013–2014	Vozidla zkontrolovaná v období 2015–2016	Rozdíl mezi obdobími 2013–2014 a 2015–2016	% rozdíl mezi obdobími 2013–2014 a 2015–2016
Rakousko	48 884	42 438	–6 446	–13,2 %
Belgie	18 073	9 693	–8 380	–46,4 %
Bulharsko	321 325	250 516	–70 809	–22,0 %
Chorvatsko	39 608	39 204	–404	–1,0 %
Kypr	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Česká republika	136 981	88 389	–48 592	–35,5 %
Dánsko	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estonsko	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finsko	11 152	8 390	–2 762	–24,8 %
Francie	1 053 692	996 892	–56 800	–5,4 %
Německo	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Řecko	16 816	5 395	–11 421	–67,9 %
Maďarsko	216 504	195 905	–20 599	–9,5 %
Irsko	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Itálie	15 147	5 514	–9 633	–63,6 %
Lotyšsko	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Litva	79 860	70 586	–9 274	–11,6 %
Lucembursko	726	398	–328	–45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Nizozemsko	8 860	6 709	–2 151	–24,3 %

Polsko	888 111	627 384	–260 727	–29,4 %
Portugalsko	631	1 522	891	141,2 %
Rumunsko	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovensko	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovinsko	5 113	4 945	–168	–3,3 %
Španělsko	723 250	654 392	–68 858	–9,5 %
Švédsko	53 527	45 417	–8 110	–15,2 %
Spojené království	292 838	265 535	–27 303	–9,3 %
Celkem	**5 584 164**	**5 029 763**	**–554 401**	**–9,9 %**

Ve srovnání s obdobím let 2013–2014 provedlo v období let 2015–2016 méně kontrol osmnáct členských států. Procentuální snížení se pohybovalo od 1 % procenta v případě Chorvatska až po **68% snížení v případě Řecka**. Mezi další státy, v nichž bylo zaznamenáno výrazné snížení, patří Itálie (64 %), Belgie (46 %), Lucembursko (45 %) a Česká republika (35 %). Podle vysvětlení poskytnutých členskými státy jsou důvody pro tato snížení finanční omezení, nedostatek lidských zdrojů nebo reorganizace kompetencí. Kromě toho byly donucovací činnosti ovlivněny rovněž změnami vnitrostátních právních předpisů a vnitřních správních postupů.

Na druhé straně deset členských států zaznamenalo nárůst počtu kontrol provedených v období let 2015–2016. Procentuální zvýšení se pohybovalo od 1,2 % v případě Německa až po 122 % v případě Irska, 141 % v případě Portugalska a 429 % v případě Kypru. Ovšem co se Kypru týče, je zřejmé, že se zde vycházelo z nízkého základu vykázaného ve sledovaném období let 2013–2014. Procentuální zvýšení je tak relativní. V případě Irska je zvýšení způsobeno skutečností, že irské orgány zvýšily počet kontrolorů provádějících silniční technické kontroly.

5.2 Původ zkontrolovaných vozidel

Níže uvedená tabulka 2 poskytuje přehled původu vozidel zkontrolovaných členskými státy. Jak bylo uvedeno výše, pouze Kypr nepředložil žádné údaje týkající se kontrol „mimostátních“ vozidel, tj. vozidel registrovaných buď v jiném členském státě, nebo mimo EU. Dvacet sedm členských států poskytlo údaje o kontrolách provedených na vozidlech registrovaných v jiném členském státě, přičemž třináct z těchto členských států rovněž provedlo kontroly vozidel registrovaných mimo EU.

Ke klíčovým bodům vyplývajícím z údajů uvedených v tabulce 2, jež stojí za povšimnutí, patří skutečnost, že 62 % kontrol provedených v období let 2015–2016 se týkalo domácích vozidel, 33 % vozidel registrovaných v jiném členském státě a 5 % vozidel registrovaných mimo EU.

Mezi další body, jež stojí za povšimnutí, paří skutečnost, že v Lucembursku bylo pouze 15,8 % kontrol povedených na domácích vozidlech, a že zatímco 51 % vozidel kontrolovaných polskými orgány bylo registrováno v Polsku, provedly tamní orgány dvakrát více kontrol vozidel registrovaných mimo EU než vozidel z jiných členských států. Zdůvodnění těchto statistik pravděpodobně souvisí se zeměpisnou polohou těchto členských států.

Tabulka 2: Původ zkontrolovaných vozidel

Vykazující členský stát (ČS)	Registrováno v daném ČS	Registrováno v jiném ČS	Registrováno mimo EU	Celkem	Vozidla daného ČS (%)
Rakousko	18°672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgie	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulharsko	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Chorvatsko	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Kypr	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Česká republika	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Dánsko	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estonsko	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finsko	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Francie	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Německo	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Řecko	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Maďarsko	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irsko	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Itálie	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Lotyšsko	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Litva	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Lucembursko	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Nizozemsko	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polsko	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugalsko	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumunsko	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovensko	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovinsko	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Španělsko	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Švédsko	*38 336*	*6 986*	*0*	*45 322*	*84,6 %*
Spojené království	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Celkem	**3 115 991**	**1 649 446**	**264°231**	**5 029 667**	**62,0 %**
Švýcarsko	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Celkem	**3 155 804**	**1 669 480**	**268 423**	**5 094 017**	**62 %**

5.3 Objemy zákazů používání

Ve srovnání s obdobím let 2013–2014 bylo v období let 2015–2016 zkontrolováno o **60 112 více vozidel**, což představuje **nárůst o 17,5 %.** Níže uvedená tabulka 3 poskytuje přehled dle členských států. S ohledem na skutečnost, že oproti období let 2013–2014 počet

zkontrolovaných vozidel zároveň klesl o 9,6 %, může tato skutečnost naznačovat cílenější výběr během silničních kontrol ve většině členských států nebo v některých případech používání přísnějšího režimu kontroly.

Tabulka 3: Zákazy používání – Srovnání mezi obdobími 2013–2014 a 2015–2016

Vykazující členský stát (ČS)	Vozidla, jejichž používání bylo zakázáno v období 2013–2014	Vozidla, jejichž používání bylo zakázáno v období 2015–2016	Rozdíl mezi obdobími 2013–2014 a 2015–2016	% rozdíl mezi obdobími 2013–2014 a 2015–2016
Rakousko	28 088	24 194	–3 894	–13,9 %
Belgie	997	691	–306	–30,7 %
Bulharsko	5 798	1 646	–4 152	–71,6 %
Chorvatsko	1 643	2 548	905	55,1 %
Kypr	1 719	1 232	–487	–28,3 %
Česká republika	514	375	–139	–27,0 %
Dánsko	532	1 192	660	124,1 %
Estonsko	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finsko	*5 840*	*163*	*–5 677*	*–97,2%*
Francie	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Německo	34 269	26 768	–7 501	–21,9 %
Řecko	252	71	–181	–71,8 %
Maďarsko	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irsko	779	1 909	1 130	145,1 %
Itálie	6 090	2 923	–3 167	–52,0 %
Lotyšsko	45	61	16	35,6 %
Litva	931	311	–620	–66,6 %
Lucembursko	31	12	–19	–61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Nizozemsko	111	172	61	55,0 %
Polsko	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugalsko	11	776	765	6954,5 %
Rumunsko	357	3 035	2 678	850%
Slovensko	6 123	5 955	–168	–2,7 %
Slovinsko	477	109	–368	–77,1 %
Španělsko	83 280	57 239	–26 041	–31,3 %
Švédsko	40 871	*42 087*	*1 216*	*3,0 %*
Spojené království	80 283	72 886	–7 397	–9,2 %
Celkem	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Dvanáct členských států zaznamenalo zvýšení počtu zákazů používání během sledovaného období let 2015–2016 oproti období let 2013–2014. Procentuální zvýšení se pohybovalo od 3 % v případě Švédska po 6 955 % v případě Portugalska, přičemž však Portugalsko vycházelo z nízkého základu, jelikož ve sledovaném období let 2013–2014 bylo vykázáno pouze 11 zákazů používání. K dalším členským státům, v nichž bylo zaznamenáno značné zvýšení, patří Rumunsko (850 %), Dánsko (124 %) a Malta (90 %). Mimořádné zvýšení 3 722 % ve Francii je způsobeno skutečností, že Francie pro období let 2013–2014 neposkytla údaje o přípojných vozidlech (kategorie O3 a O4), a že zpráva pro období let 2013–2014 nezahrnovala celou škálu orgánů podílejících se na činnostech silniční kontroly. Některá další mimořádná zvýšení lze vysvětlit změnami v oblasti vnitrostátních právních předpisů, shromažďování údajů a metodiky podávání zpráv.

Porovnáme-li tato zvýšení s odpovídající změnou objemu kontrol v daném členském státě, pak s výjimkou Francie (která zaznamenala snížení o 3,6 %) zaznamenaly Rumunsko, Malta, Dánsko a Portugalsko nárůsty objemu kontrol ve výši 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % a 141 %.

Na druhé straně šestnáct členských států zaznamenalo snížení počtu zaznamenaných zákazů používání pohybující se od 2,7 % v případě Slovenska po 97,2% snížení v případě Finska, přičemž situace ve Finsku byla způsobena chybou v metodice podávání zpráv v období let 2013–2014. Je zajímavé, že toto korespondovalo s nárůstem objemu kontrol o 15,7 % v případě Slovenska a se snížením o 24,8 % v případě Finska. Toto může znovu naznačovat změnu v politice kontroly spolu se skutečností, že technický stav vozidel se možná zlepšuje.

5.4 Původ vozidel, jejichž používání bylo zakázáno

Níže uvedená tabulka 4 shrnuje údaje předložené členskými státy a ukazuje, že procento domácích vozidel, jejichž používání bylo zakázáno, se pohybuje od méně než 1 % v případě Bulharska, České republiky, Lotyšska a Litvy, po více než 50 % v případě Rakouska, Estonska, Itálie, Malty, Portugalska a Švédska. Celkový podíl zákazu používání domácích vozidel napříč všemi členskými státy činí 7,9 %, zatímco v Estonsku činí podíl zákazu používání domácích vozidel více než 90 %, což je způsobeno metodikou shromažďování údajů. Je třeba poznamenat, že v případě Švédska revize předložených údajů odhalila chybu ve shromažďování údajů a v metodice podávání zpráv, která přetrvávala delší dobu včetně období let 2013–2014 a 2015–2016.

Při posuzování rozdílů mezi podílem zákazu používání pro domácí a zahraniční vozidla šest členských států předložilo údaje naznačující, že vzhledem k vyššímu podílu zákazu používání pro domácí vozidla splňují zahraniční vozidla vyšší standardy technického stavu. Mezi tyto členské státy s rozdílem zákazu používání vyšším než 10 % pro zahraniční vozidla patří Dánsko, Itálie, Malta, Portugalsko, Rumunsko a Slovensko.

Na druhé straně se rovněž vyskytly dva členské státy (Spojené království a Irsko), kde byl podíl zákazu používání zahraničních vozidel o více než 10 % vyšší než podíl zákazu používání domácích vozidel.

Průměrný podíl zákazu používání vozidel z EU (kromě domácích vozidel) napříč 28 členskými státy činí 9,0 %, což opět představuje mírné snížení oproti hodnotě 10,4 % uvedené za sledované období let 2013–2014.

Kypr nepředložil údaje týkající se kontrol provedených na zahraničních vozidlech, a proto nemohl být do analýzy zahrnut. Podobná situace vyvstala rovněž v souvislosti se sledovaným obdobím let 2013–2014, pravděpodobně vzhledem k jeho zeměpisné poloze.

Tabulka 4: Přehled zákazů používání – domácí vs. EU

	Vozidla registrovaná ve vykazujícím členském státě			Vozidla registrovaná v EU (kromě vykazujícího členského státu)		
Vykazující členský stát	**Počet zkontrolovaných vozidel**	**Počet zákazů používání**	**Podíl zákazů používání (%)**	**Počet zkontrolovaných vozidel**	**Počet zákazů používání**	**Podíl zákazů používání (%)**
Rakousko	18°672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgie	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulharsko	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Chorvatsko	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Kypr	6 214	1 232	19,8 %	0	0	Neuvedeno
Česká republika	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Dánsko	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estonsko	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finsko*	*6 646*	*130*	*2,0 %*	*1 744*	*33*	*1,9 %*
Francie	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Německo	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Řecko	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Maďarsko	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irsko	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Itálie	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Lotyšsko	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Litva	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Lucembursko	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Nizozemsko	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Polsko	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugalsko	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumunsko	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovensko	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovinsko	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Španělsko	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Švédsko*	38 336	1 671	4,36 %	*6 986*	*5 962*	*85,3 %*
Spojené království	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Celkem	**3 116 086**	**247 403**	**7,9 %**	**1 649 446**	**148 142**	**9,0 %**
Švýcarsko	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Celkem	**3 155 899**	**249 228**	**7,9 %**	**1 669 480**	**149 875**	**9 %**

Jak bylo uvedeno výše, třináct členských států rovněž předložilo údaje týkající se kontrol provedených na vozidlech registrovaných mimo EU. Další podrobnosti jsou uvedeny

v tabulce 5 níže. Bylo zkontrolováno 264 231 vozidel ze zemí mimo EU, což vedlo k vydání 8 392 zákazů používání, tj. **podíl zákazu používání činil 3,2 %**, oproti podílu 7,9 % pro domácí vozidla a 9,0 % pro vozidla z EU (kromě domácích vozidel). S výjimkou Rakouska, Dánska, Estonska, Itálie a Rumunska podíly zákazu používání pro vozidla registrovaná v zemích mimo EU obecně odráží podíly zákazu používání pro vozidla registrovaná v zemích EU. Tyto členské státy vykázaly snížení podílu zákazu používání ve výši 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % a 10,8 % ve prospěch vozidel registrovaných v zemích EU.

Tabulka 5: Přehled zákazů používání – vozidla ze zemí mimo EU

	Zákazy používání (vozidla registrovaná mimo EU)		
Vykazující členský stát	**Počet zkontrolovaných vozidel registrovaných mimo EU**	**Počet vozidel registrovaných mimo EU, jejichž používání bylo zakázáno**	**Podíl zákazů používání vozidel registrovaných mimo EU (%)**
Rakousko	1578	997	63,2 %
Belgie	266	18	6,8 %
Bulharsko	783	2	0,3 %
Chorvatsko	9964	592	5,9 %
Kypr	0	0	Neuvedeno
Česká republika	2070	5	0,2 %
Dánsko	25	6	24,0 %
Estonsko	95	92	96,8 %
Finsko	0	0	Neuvedeno
Francie	0	0	Neuvedeno
Německo	38 852	993	2,6 %
Řecko	0	0	Neuvedeno
Maďarsko	0	0	Neuvedeno
Irsko	0	0	Neuvedeno
Itálie	18	10	55,6 %
Lotyšsko	0	0	Neuvedeno
Litva	0	0	Neuvedeno
Lucembursko	24	0	0,0 %
Malta	0	0	Neuvedeno
Nizozemsko	252	4	1,6 %
Polsko	209 946	5620	2,7 %
Portugalsko	0	0	Neuvedeno
Rumunsko	358	53	14,8%
Slovensko	0	0	Neuvedeno
Slovinsko	0	0	Neuvedeno
Španělsko	0	0	Neuvedeno
Švédsko	0	0	Neuvedeno
Spojené království	0	0	Neuvedeno
Celkem	**264 231**	**8392**	**3,2 %**

Švýcarsko	44 305	2095	4,7 %
Celkem	**308 536**	**10 488**	**3,4 %**

5.5 Vozidla se zákazem používání podle kategorie a členského státu registrace

Příloha 1 přináší přehled podílů zákazu používání podle členského státu registrace. Průměrný podíl zákazu používání napříč všemi členskými státy činil 8,3 %, přičemž druhem vozidla, u něhož byl zákaz používání udělován nejčastěji, byla kategorie N3 (těžká nákladní vozidla), s podílem zákazu používání ve výši 9,6 %.

U vozidel kategorie „Jiné“ což je kategorie nespecifikovaných vozidel, činil podíl zákazu používání 19,3 %. Tato kategorie však pravděpodobně zahrnuje mnoho druhů vozidel, např. zemědělská vozidla (kategorie T), lehká přípojná vozidla (kategorie O1 a O2) a lehká užitková vozidla (kategorie N1), a jejich kontrola vychází z opatření v rámci vnitrostátních právních předpisů.

Směrnice 2014/47/EU však ode dne 20. května 2018 zavedla povinné kontroly rychlých traktorů (schopných překročit rychlost 40 km/h), a to v případech, kdy se používají zejména na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční přepravy.

Rozdíl v podílech zákazů používání lze vysvětlit použitím různých metod výběru, kontroly a shromažďování údajů a rozdílnou kategorizací závad napříč členskými státy.

Příloha 2 nabízí podrobné údaje podle kategorie vozidel a podle členského státu, v němž byla provedena kontrola.

5.6 Typy vykázaných závad podle členských států

Příloha 3 nabízí podíly závad na vozidlech v devíti oblastech kontroly zjištěných v rámci kontrol provedených v členských státech během sledovaného období let 2015–2016.

Během tohoto sledovaného období se zjištěné závady během kontrol týkaly nejčastěji technického stavu:

— osvětlovacího zařízení a elektrických systémů (23,0 %; v předchozím období 20,9 %),

— náprav, kol, pneumatik, zavěšení náprav (21,8 %; –20,6 % v předchozím období),

— jiného vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti (15,5 %; –17,4 % v předchozím období), a

— brzdového zařízení (13,9 %; –18,8 % v předchozím období).

V rámci devíti oblastí kontroly členské státy vykazovaly značné rozdíly v četnosti zjišťování závad. Například ve Španělsku činily závady v oblasti kontroly „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“ 86 % všech vykázaných závad během sledovaného období, zatímco ve Spojeném království činily závady v této oblasti pouhých 0,6 % z celkového počtu zjištěných závad. Opět platí, že tato skutečnost je s největší pravděpodobností způsobena tím, že jednotlivé členské státy uplatňují různé zkušební metody, společně se skutečností, že vnitrostátní politika klade během kontroly větší důraz na konkrétní oblast kontroly. Zároveň je však nutno vzít na vědomí, že směrnice 2014/47/EU ode dne 20. května 2018 zavede větší harmonizaci zkušebních metod, posuzování závad a používání zkušebního zařízení.

Porovnáme-li tyto číselné údaje s údaji za předchozí období, pak se nejvýznamnější pokles týká oblasti kontroly „brzdové zařízení“, tj. závady související s brzdami činily 13,9 % celkových vykázaných závad napříč všemi členskými státy, což je pokles oproti 20,7 %v předchozím sledovaném období. Nejběžnějšími závadami však stále zůstávají závady týkající se oblasti „osvětlovací zařízení a elektrický systém“, které vzrostly na 23 % (oproti 20,4 % v předchozím sledovaném období). Co se ostatních oblastí kontroly týče, změny oproti předchozímu sledovanému období nejsou tak velké, aby byly důvodem k obavám, nebo aby naznačovaly, že členské státy provádějí významné změny politiky.

V pěti z devíti oblastí kontroly, konkrétně v oblastech „identifikace“, „brzdové zařízení“, „řízení“, „výhled“ a „obtěžování okolí včetně emisí a unikání paliva a/nebo oleje“, se podíly snižují. Oblasti, v nichž došlo k mírnému zvýšení oproti předchozímu sledovanému období, konkrétně „osvětlovací zařízení a elektrický systém“, „nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav“, „podvozek a části připevněné k podvozku“ a „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“, všechny zaznamenaly zvýšení menší než 5 %.

Rovněž se zdá, že závady související s „brzdovým zařízením“ byly častěji zjištěny během kontrol provedených orgány ve Spojeném království, Lotyšsku a Lucembursku, kde představovaly 33,6 %, 33,5 % a 29,6 % všech zjištěných závad. Na druhé straně Řecko žádné závady v této oblasti kontroly nevykázalo.

U závad souvisejících s „emisemi a úniky kapalin“, které nejenže představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, ale zároveň mohou mít dopad na životní prostředí, došlo po nárůstu během předchozího období o 0,9 % (z 3,2 % na 4,1 %) k poklesu o 0,4 % (ze 4,1 % na 3,3 %), tj. závady související s emisemi činily 3,3 % z celkového počtu závad zjištěných během daného období.

A konečně, jak je uvedeno v tabulce 2, třináct členských států provedlo kontroly vozidel registrovaných mimo EU. Jelikož však celkový počet těchto kontrol představuje pouze 5 % celkového počtu kontrol provedených ve sledovaném období, nelze z nich vyvodit žádné jasné závěry ohledně jejich technického stavu.

Příloha 4 této zprávy nicméně pro úplnost obsahuje další podrobnosti, když poskytuje přehled počtu vozidel zkontrolovaných členskými státy podle země registrace a podíl zákazů používání.

6. DRUHY SANKCÍ

Směrnice 2000/30/ES nestanoví režim sankcí pro zjištěné porušení právních předpisů. Sankce musí stanovit členské státy, a to tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidiče nebo země, v níž bylo vozidlo zaregistrováno či uvedeno do provozu.

Jak bylo uvedeno výše, je-li zřejmé, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje své uživatele nebo jiné účastníky silničního provozu, je orgán nebo kontrolor vykonávající silniční technickou kontrolu na základě směrnice 2000/30/ES zmocněn jeho používání dočasně zakázat, dokud nejsou zjištěné nebezpečné závady odstraněny.

Nebezpečné závady zjištěné na užitkovém vozidle, jehož vlastníkem je nerezident, zejména závady, které měly za následek zákaz jeho používání, musí být rovněž oznámeny příslušným orgánům členského státu, v němž je vozidlo registrováno.

Příslušné orgány členského státu, které nebezpečnou závadu zjistily, mohou požádat příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, o přijetí vhodných opatření, například

aby vozidlo podrobily další kontrole technické způsobilosti. Je však ponecháno na členském státu registrace, aby provedl úkon, který považuje za vhodný, přičemž jejich vykazování už není nutné.

V praxi platí, že finanční dopad na dopravce související se situací, kdy je mu zakázáno používat jeho nebezpečně závadné vozidlo, není pouze případná pokuta uložená orgány členského státu provádějícími kontrolu. Mohou vzniknout i další náklady, například náklady na odtažení vozidla do zařízení provádějícího kontrolu na „podrobnější kontrolu“ spolu s náklady na samotnou kontrolu a náklady na jakékoli opravy nezbytné pro odstranění závad. Dopravci mohou dále vzniknout nepřímé náklady za případné nedodržení časového rozvrhu.

Podle směrnice 2014/47/EU ze dne 20. května 2019[8] bude navíc třeba informace týkající se množství a závažnosti nedostatků přidat do systému hodnocení rizika zřízeného podle směrnice 2006/22/ES[9]. Vozidla podniků s vyšším hodnocením rizika mohou být častěji vybírána k silniční kontrole.

7. SOUHRNNÉ ZÁVĚRY

Jak je uvedeno v 3. kapitole této zprávy, vzhledem ke zjištěným rozdílům v metodě kontroly, ve shromažďování údajů a ve vykazování by z této zprávy neměly být vyvozovány žádné dalekosáhlé závěry a k výsledkům je třeba přistupovat opatrně. S přihlédnutím k tomuto jsou níže uvedena hlavní zjištění vyplývající z údajů shromážděných pro sledované období let 2015–2016.

7.1 Kontroly

Oproti předchozímu období, kdy byl již zaznamenán pokles počtu zkontrolovaných vozidel o 31,5 %, došlo k dalšímu poklesu. V období let 2015–2016 bylo zkontrolováno o 534 473 **méně vozidel**, což představuje **pokles o 9,6 %.** Podle vysvětlení poskytnutých členskými státy stojí za tímto výsledkem kombinace omezených prostředků, reorganizace, změn v oblasti vnitrostátních právních předpisů a uplatňování pravidel a v některých případech také zavedení cílenějšího výběru během kontrol.

Každopádně platí, že osmnáct členských států provedlo méně kontrol, přičemž procentuální snížení se pohybovalo od 1 % v případě Chorvatska až po 68% snížení v případě Řecka. Na druhé straně deset členských států zaznamenalo nárůst počtu provedených kontrol, přičemž procentuální zvýšení se pohybovalo od 1,2 % v případě Dánska až po 429 % v případě Kypru.

62 % kontrol provedených ve sledovaném období se týkalo domácích vozidel, 33 % vozidel registrovaných v jiném členském státě a 5 % vozidel registrovaných mimo EU.

Nadále se rovněž podstatně liší podíl zkontrolovaných domácích vozidel na celkovém počtu vozidel zkontrolovaných každým členským státem, což naznačuje, že bude třeba vyvinout další úsilí k zajištění vyváženějšího přístupu. Například

[8] Čl. 26 odst. 1.

[9] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

v Lucembursku, Belgii a Francii představovaly kontroly domácích vozidel méně než 40 % z celkového počtu kontrol, zatímco situace v jiných „tranzitních“ členských státech je vyváženější.

7.2 Zákazy používání

Ve srovnání s předchozím obdobím byl zákaz používání uložen o **60 112 více vozidlům**, což představuje **nárůst o 17,5 %.** To naznačuje začátek potenciálně pozitivního trendu a znamenalo by to, že bylo zahájeno provádění cílenějšího výběru.

Třináct členských států zaznamenalo zvýšení počtu vydaných zákazů používání, přičemž toto zvýšení se pohybovalo od 3 % v případě Švédska až po přibližně 7 000 % v případě Portugalska. Na druhé straně patnáct členských států zaznamenalo snížení počtu vydaných zákazů používání pohybující se od 2,7 % v případě Slovenska po 71,8% snížení v případě Řecka nebo 71,6% snížení v případě Bulharska.

Co se týče původu vozidel, kterým byl uložen zákaz používání, činil celkový podíl zákazu používání pro domácí vozidla 7,9 %, zatímco pro vozidla z jiných členských států činil 9 % a pro vozidla registrovaná mimo EU 3,2 %. Toto může naznačovat, že pro vozidla registrovaná v EU jsou standardy obecně uplatňovány univerzálně bez ohledu na zemi registrace vozidla. Důvodem, proč je podíl zákazu používání pro vozidla registrovaná mimo EU nižší, může být skutečnost, že dopravci na cesty zahrnující cestování v rámci EU posílají svá nejnovější a nejlépe udržovaná vozidla.

A konečně průměrný podíl zákazu používání pro vozidla registrovaná v EU činil napříč všemi členskými státy 8,3 %. Nejčastěji byl zákaz používání udělován vozidlům kategorie N3 (těžká nákladní vozidla), kdy podíl zákazu používání činil 9,6 %. Častěji byl zákaz používání udělován vozidlům registrovaným na Maltě, kde podíl zákazu používání činil 43,9 %. Na druhé straně byl zákaz používání nejméně často udělován německým a bulharským vozidlům, kdy podíly zákazu používání činily 1,5 % respektive 3,7 %. Důvodem pro rozdíly mezi těmito podíly zákazu používání může být použití různých metod kontroly a rozdílná kategorizace závad napříč členskými státy.

7.3 Závady

Dva typy závad, které byly během sledovaného období zjištěny nejčastěji, souvisí s oblastmi kontroly „osvětlovací zařízení a elektrické systémy“ a „nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav“. Ty představovaly 23 %, respektive 21,8 % z celkového počtu zjištěných závad. Závady související s „brzdovým zařízením“ činily 13,9 % z celkového počtu vykázaných závad napříč všemi členskými státy, což je pokles oproti 20,7 % v předchozím sledovaném období.

Z hlediska podílu zákazu používání podle oblasti kontroly však mezi členskými státy nadále existují významné rozdíly. Například ve Španělsku činily závady zjištěné v oblasti kontroly „jiné vybavení včetně tachografu a omezovače rychlosti“ 86 % všech vykázaných závad během sledovaného období, zatímco ve Spojeném království činily závady v této oblasti pouhých 0,6 % z celkového počtu zjištěných závad. Opět platí, že tato skutečnost je s největší pravděpodobností způsobena tím, že jednotlivé

členské státy uplatňují různé metody kontroly a že orgány kladou důraz a zaměřují se na určité závady. Tyto rozdíly by se mohly zmírnit ode dne 20. května 2018, jelikož směrnice 2014/47/EU zavede větší harmonizaci zkušebních metod, posuzování závad, používání zkušebního zařízení a požadavků na podávání zpráv.