



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 12.9.2014.
COM(2014) 569 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o primjeni 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, u državama članicama

Razdoblje izvješćivanja 2011. – 2012.

SADRŽAJ

1.	UVOD.....	3
2.	DIREKTIVA 2000/30/EZ.....	4
3.	PODACI KOJE SU DOSTAVILE DRŽAVE ČLANICE.....	4
4.	SADRŽAJ PREGLEDA	5
5.	STATISTIČKI PODACI.....	5
5.1.	Postotak pregledanih vozila	6
5.2.	Ukupan broj pregledanih vozila i njihovo podrijetlo.....	7
5.3.	Zabranjena vozila	8
5.4.	Vrste nedostataka i podaci po državi članici	10
6.	VRSTE KAZNI	10
7.	ZAKLJUČCI.....	11

PRILOG I.: OTKRIVENI NEDOSTACI PO MJESTU PREGLEDA

PRILOG II.: PREGLEDANA VOZILA I STOPA ZABRANE PO DRŽAVI ČLANICI

1. UVOD

U interesu cestovne sigurnosti, zaštite okoliša i poštenog natjecanja, u europskom zakonodavstvu predviđen je skup mjera kojima se osigurava dobro stanje gospodarskih vozila na europskim cestama. One obuhvaćaju:

- pravila o obavljanju djelatnosti kojima se od cestovnih prijevoznika zahtijevaju dostatni financijski kapaciteti kako bi se osiguralo primjereno održavanje vozila (Uredba (EZ) br. 1072/2009¹);
- periodične preglede tehničke ispravnosti vozila, koji se trebaju provoditi u državama članicama za vozila registrirana na njihovom području, uz minimalnu učestalost ispitivanja utvrđenu na europskoj razini (Direktiva 2009/40/EZ²);
- preglede tehničke ispravnosti (što je tema ovog izvješća) kojima se osigurava da se gospodarska vozila koriste samo ako se održavaju, kako bi se osigurala visoka razina tehničke ispravnosti (Direktiva 2000/30/EZ³).

Prema Direktivi 2000/30/EZ gospodarska vozila i njihove prikolice i poluprikolice koji prometuju na područjima država članica podvrgavaju se pregledima na cesti kojima se utvrđuje njihova tehnička ispravnost, kako bi se povećala sigurnost na cestama i štitio okoliš.

Člankom 6. Direktive 2000/30/EZ predviđa se da države članice svake dvije godine Komisiji trebaju dostavljati podatke prikupljene u prethodne dvije godine o:

- broju pregledanih gospodarskih vozila, razvrstanih u sedam kategorija prema Direktivi i dalje razvrstanih po zemlji u kojoj su registrirani;
- provjerenim stavkama;
- uočenim nedostacima.

U Direktivi se navodi devet različitih stavki (vidi odjeljak 4. u nastavku) koje mogu biti podvrgnute tehničkom pregledu na cesti. Ako neka od provjerenih stavki nije u skladu s relevantnim zahtjevima o sigurnosti na cestama, može se zabraniti uporaba vozila na cesti. Svi nedostaci pregledanog vozila moraju se navesti u izvještajima o pregledu koji se moraju predati vozaču vozila. Direktivom se od Komisije zahtijeva da na temelju podataka zaprimljenih od država članica, uz sažetak dobivenih rezultata, podnese izvješće Vijeću i Europskom parlamentu o načinu primjene Direktive.

3. travnja 2014. Europski parlament i Vijeće revidirali su Direktivu o tehničkom pregledu na cesti Direktivom 2014/47/EU.⁴ Revidiranom inačicom Direktive uvodi se, među ostalim, cilj za cijeli EU u pogledu broja tehničkih pregleda na cesti koje treba provesti. Kako bi se omogućila glatka provedba tog novog zahtjeva kada on stupi na snagu u 2018., ovo izvješće sadržava podatke o budućem cilju za cijeli EU prema kojemu se treba pregledati 5 % registriranih teških gospodarskih vozila.

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

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

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

⁴ Direktiva 2014/47/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici (SL L 127, 29.4.2014., str. 134.).

2. DIREKTIVA 2000/30/EU

Direktivom 2000/30/EZ kako je izmijenjena,⁵ koja se primjenjuje do 19. svibnja 2018., utvrđuje se određeni broj uvjeta za tehničke preglede na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u EU-u.

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

Svi tehnički pregledi na cesti moraju se provoditi bez diskriminacije po osnovi nacionalnosti vozača ili zemlje u kojoj je gospodarsko vozilo registrirano ili stavljeno u promet. Oni se moraju provoditi i tako da se troškovi i zastoje za vozače i prijevoznike svedu na najmanju moguću mjeru.

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

Pregledi na cesti provode se u fazama. Početni pregled obuhvaća vizualnu procjenu stanja održavanja vozila u stanju mirovanja. Ako se čini da stanje vozila predstavlja takav sigurnosni rizik da je opravdano daljnje pregledavanje vozila, ono se može podvrgnuti složenijem pregledu u obližnjem centru za tehnički pregled. Rezultat svakog tehničkog pregleda mora se dokumentirati u izvješću o tehničkom pregledu na cesti prema predlošku utvrđenom u Direktivi. Ovi podaci čine osnovu podataka koje su države članice dužne priopćiti Europskoj komisiji.

Ako gospodarsko vozilo s opasnim nedostacima predstavlja ozbiljan rizik za sigurnost na cestama, njegova se uporaba može zabraniti sve dok se ti opasni nedostaci ne uklone. O stranim vozilima s opasnim nedostacima mora se obavijestiti država članica podrijetla kako bi se omogućilo odgovarajuće praćenje.

3. PODACI KOJE SU DOSTAVILE DRŽAVE ČLANICE

Ovo je četvrto izvješće o načinu primjene Direktive 2000/30/EZ u državama članicama koje obuhvaća razdoblje 2011. – 2012. Podaci koje su države članice prikupile o tom razdoblju trebali su biti dostavljeni Komisiji najkasnije do 31. ožujka 2013.

Međutim, podaci nisu uvijek pravodobno dostavljeni. Petnaest država članica (Belgija, Bugarska, Češka, Danska, Njemačka, Estonija, Italija, Latvija, Malta, Nizozemska, Austrija, Poljska, Rumunjska, Slovačka i Švedska) poštovala su rok i dostavile podatke o broju pregledanih vozila razvrstanih prema kategoriji i zemlji u kojoj su registrirana te podatke o provjerenim stavkama i uočenim nedostacima. Nakon što je Komisija stupila u bilateralne dijaloge s ostalih 12 država članica, one su dostavile tražene podatke. Naposljetku, posljednji podaci iz država članica zaprimljeni su 6. svibnja 2014.

Kako bi se olakšalo dostavljanje podataka kako je propisano člankom 6. Direktive 2000/30/EZ, Komisija i stručnjaci u državama članicama izradili su standardizirani obrazac za izvješćivanje. Korištenjem tog standardiziranog obrasca uvelike se olakšava prikupljanje podataka; međutim, korištenje tog obrasca nije obavezno. Većini izvješća iz država članica bila je u skladu s preporučenim obrascem, čak i kada su dostavljene ispisane tablice. Češka, Njemačka, Španjolska, Francuska, Poljska, Slovenija i Finska nisu koristile standardizirani obrazac.

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

Razine potpunosti dostavljenih podataka razlikuju se među državama članicama. Samo nekoliko država članica — Češka, Grčka, Latvija, Austrija, Poljska i Slovenija — dostavilo je podatke o vozilima registriranim izvan EU-a. Bugarska, Češka, Danska, Estonija, Francuska, Luksemburg, Nizozemska, Slovačka i Slovenija dostavile su zasebne statistike za 2011. i 2012. Neke države članice (Danska, Španjolska, Francuska, Poljska i Slovenija) nisu priopćile ključne podatke o svim kategorijama vozila, mjestima pregleda ili podrijetlu pregledanih vozila. Španjolska i Finska jedine su države članice koje uopće nisu dostavile podatke o zabranjenim vozilima. Neke su države članice dostavile i višestruke skupove podataka, na primjer podatke koje su priopćili njihova ministarstva prometa i nacionalne policijske uprave. Općenito, one države članice koje su koristile standardizirani obrazac za prikupljanje podataka dostavile su Komisiji potpuniji skup podataka.

4. SADRŽAJ PREGLEDA

Stavke koje se najvjerojatnije provjeravaju i uvrštavaju u podatke koje šalju države članice obuhvaćaju barem one iz točke 10. uzorka izvješća utvrđenog u Prilogu I. Direktivi 2000/30/EZ kako je izmijenjena. To su:

- identifikacija vozila;
- kočni uređaji;
- upravljački mehanizam,
- vidljivost,
- rasvjetni uređaji 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.

5. STATISTIČKI PODACI

Kako bi se dobili usporedivi podaci o vozilima koje su pregledale države članice, bilo je potrebno raščlaniti brojeve za cestovne vlakove i zglobna vozila prema kategorijama na kamione i prikolice odnosno kamione i poluprikolice. Brojčani podaci koji proizlaze iz te raščlambe u ovom su izvješću prikazani u kurzivu.

5.1. Postotak pregledanih vozila

Ukupan broj pregledanih vozila iznosio je **8 145 984** za razdoblje 2011. – 2012. Tijekom tog razdoblja broj registriranih gospodarskih vozila u EU-u iznosio je **8 830 451**. Udio vozila pregledanih u razdoblju 2011. — 2012. u odnosu na ukupan vozni park iznosi **92,25 %**, što odgovara **46,12 %** ukupnog voznog parka koji je svake godine podvrgnut pregledima na cestama.

Među državama članicama udio prosječnog broja vozila pregledanih svake godine u odnosu na broj registriranih gospodarskih vozila znatno se razlikuje i obuhvaća raspon od 0,3 % do više od 100 %. Te razlike djelomično se mogu objasniti različitim metodama izvješćivanja

koje su primijenjene: na primjer, neke države članice (kao što su Njemačka, Francuska i Poljska) priopćile su podatke koje obuhvaćaju početne preglede, dok su druge izvijestile samo o složenijim pregledima koje su provele. Razlike se mogu objasniti i različitim sustavima pregleda kojima se koriste države članice, a koji se kreću od osnovnih pregleda bez opreme do vrlo složenih pregleda u kojima se primjenjuju mobilne jedinice za pregled ili obližnji centri za tehnički pregled.

Tablica 1.: Postotak pregledanih vozila

Država članica	Pregledana vozila (2011. – 2012.)	Kategorija pregledanih vozila N2, N3, M2, M3, O3 i O4	Ukupan udio po godini*
Belgija	18 799	253 440	3,71 %
Bugarska	595 905	293 930**	101,37 %
Češka	160 285	211 794**	37,84 %
Danska	27 781	92 911	14,95 %
Njemačka	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estonija	1 791	44 596**	2,01 %
Irska	11 988	107 610**	5,57 %
Grčka	28 276	472 955**	2,99 %
Španjolska	388 505	869 934**	22,33 %
Francuska	1 431 117	758 788**	94,30 %
Italija	65 053	1 070 184**	3,04 %
Cipar	1 133	27 178	2,08 %
Latvija	5 822	47 272**	6,16 %
Litva	83 342	109 019**	38,22 %
Luksemburg	901	18 615**	2,42 %
Mađarska	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Nizozemska	11 471	310 833	1,85 %
Austrija	32 227	98 897	16,29 %
Poljska	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709	116 455**	0,30 %
Rumunjska	22 260	346 418**	3,21 %
Slovenija	4 534	45 673**	4,96 %
Slovačka	18 074	271 770**	3,33 %
Finska	23 609	189 447	6,23 %
Švedska	39 597	148 528	13,33 %
Ujedinjena Kraljevina	248 217	874 564**	14,19 %
Ukupno	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Ukupan udio po godini jednak je prosječnom broju pregleda pojedinih država članica provedenih svake godine podijeljenom s ukupnim brojem vozila registriranih u toj državi članici.

** Brojevi proizlaze iz podataka koje je dostavio Eurostat.

5.2. Ukupan broj pregledanih vozila i njihovo podrijetlo

Člankom 3. Direktive 2000/30/EZ propisano je da se pregled treba provesti na nediskriminirajući način. Nekoliko država članica, osobito Belgija, Luksemburg i Austrija, izvijestile su o većim udjelima stranih vozila koja su bila podvrgnuta pregledu na cesti, dok su druge države članice sa znatnim tranzitnim prometom izvijestile o uravnoteženijoj raspodjeli pregleda vozila rezidenata i nerezidenata. Dok se takvo stanje može pripisati drugim čimbenicima koji nemaju veze s prirodom pregleda, rezultati za Belgiju i Luksemburg bili su slični onima u prethodnom izvješću o provedbi Direktive.⁶

Tablica 2.: Podrijetlo pregledanih vozila

Država članica koja izvješćuje (DČ)	Registrirani u DČ	Registrirani u drugoj DČ	Registrirani izvan EU-a	Ukupno	Vozila DČ (%)
Belgija	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bugarska	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Češka	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Danska*				27 781	
Njemačka	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estonija	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Irska	11 988			11 988	100,0 %
Grčka	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Španjolska	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Francuska	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Italija	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Cipar	1 133			1 133	100,0 %
Latvija	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litva	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luksemburg	112	789		901	12,4 %
Mađarska	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Nizozemska	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Austrija	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Poljska	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugal	657	52		709	92,7 %
Rumunjska	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovenija	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slovačka	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Finska	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Švedska	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Ujedinjena Kraljevina	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Ukupno	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Danska nije dostavila podatke o podrijetlu za većinu pregledanih vozila.

⁶COM(2013)303.

5.3. Zabranjena vozila

Uporaba vozila s opasnim nedostacima koji predstavljaju ozbiljan rizik za svoje korisnike ili za druge korisnike ceste može se zabraniti dok se ne otklone ti nedostaci. Prema podacima koje su poslale države članice, udio zabranjenih vozila u odnosu na sva pregledana vozila znatno se razlikuje od jedne države članice do druge, od najviše brojke od **87,6 % u Estoniji** do samo **0,6 % u Poljskoj**.

Čini se da se brojčanim podacima naznačuje kako se usmjeravanjem pregleda na cesti na vozila koja se loše održavaju, kao što je trenutno slučaj u Luksemburgu, Austriji i Ujedinjenoj Kraljevini, povećava operativna učinkovitost i smanjuje administrativno opterećenje. Čini se da države članice koje primjenjuju taj pristup postižu veću stopu hvatanja neispravnih vozila provodeći manji broj pregleda u odnosu na druge države članice u kojima se provodi velik broj pregleda. To vrijedi za **Estoniju, Luksemburg i Maltu** koje bilježe najveću stopu zabrane, dok podaci za **Dansku, Njemačku, Nizozemsku i Poljsku** pokazuju najniže stope zabrane vozila registriranih u EU-u. U državama članicama koje izvješćuju o posebno visokom broju pregleda uočava se tendencija ka niskim stopama otkrivenih zabrana ili nedostataka.

Tablica 3.: Udio zabranjenih vozila u odnosu na sva pregledana vozila

Država članica koja izvješćuje	Vozila registrirana u državi članici koja izvješćuje			Vozila registrirana u EU-u (uključujući državu članicu koja izvješćuje)		
	Broj pregledanih vozila	Broj zabrana	Udio zabrana (%)	Broj pregledanih vozila	Broj zabrana	Udio zabrana (%)
Belgija	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bugarska	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Češka	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Danska				27 781	211	0,8 %
Njemačka	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estonija	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Irska	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Grčka	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Španjolska	366 205			388 505		
Francuska	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Italija	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Cipar*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Latvija	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litva	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luksemburg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Mađarska	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malta	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Nizozemska	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Austrija	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Poljska	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugal	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Rumunjska	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slovenija	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slovačka	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Finska	13 156			15 258		
Švedska	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Ujedinjena Kraljevina	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Ukupno	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Cipar je priopćio broj nedostataka umjesto broja zabrana.

5.4. Vrste nedostataka i podaci po državi članici

Najčešći nedostaci otkriveni tijekom pregleda tehničke ispravnosti odnose se na:

- rasvjetne uređaje i električni sustav (**47,0 %**);
- osovine, kotače, gume, ovjes (**24,6 %**); i
- podvozje i dijelove pričvršćene za podvozje (**11,8 %**);

Kao što je prikazano u Prilogu I., tim se brojčanim podacima naglašava važnost pregleda na cesti za sigurnost na cestama. Iz usporedbe podataka s prethodnim razdobljem izvješćivanja vidljivo je da su i tada uočena slična problematična područja.

Što se tiče nedostataka koji se odnose na **emisije i propuštanja** koja, osim što predstavljaju opasnost za sigurnost na cestama, mogu utjecati i na okoliš, od prethodnog razdoblja izvješćivanja udio curenja goriva i/ili prolijevanja ulja smanjio se za tri postotna boda (s 4,1 % na 1,0 %).

Čak i unutar različitih stavki koje se provjeravaju, kao što su **kočni uređaji**, uočene su znatne razlike u stopama nedostataka koje se kreću od **1,9 % Estoniji** do **47,3 % Ujedinjenoj Kraljevini**. Uzrok tome mogu biti različite metode ispitivanja koje se primjenjuju u državama članicama. Kada postane primjenjiva, Direktivom 2014/47/EU uvest će se veća usklađenost metoda ispitivanja, procjene nedostataka i korištenja opreme za ispitivanje za detaljnije preglede tehničke ispravnosti na cesti.

Podaci država članica o broju provedenih pregleda vozila registriranih u zemljama izvan EU-a još uvijek nisu dostatni za donošenje važnih zaključaka o njihovoj tehničkoj ispravnosti.

Prilog II. ovom izvješću sadržava pregled broja vozila pregledanih u državama članicama po zemlji u kojoj su registrirana i udjelu izdanih zabrana.

6. VRSTE KAZNI

Direktivom se ne uspostavlja sustav kazni za otkrivene prekršaje. Kazne trebaju odrediti države članice bez diskriminacije po osnovi nacionalnosti vozača ili zemlje u kojoj je gospodarsko vozilo registrirano ili stavljeno u promet.

Ako postane očito da gospodarsko vozilo predstavlja ozbiljan rizik za svoje korisnike ili za druge korisnike ceste, nadležno tijelo ili inspektor koji provodi pregled ovlašten je temeljem Direktive 2000/30/EZ zabraniti uporabu vozila dok se ne otklone opasni nedostaci koji su otkriveni.

O ozbiljnim nedostacima otkrivenima na gospodarskom vozilu koje pripada ne-rezidentu, posebno onima koji vode do zabrane njegove uporabe, moraju se obavijestiti nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano.

Nadležna tijela države članice u kojoj je otkriven ozbiljan nedostatak mogu zatražiti nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano da poduzmu odgovarajuće mjere kao što je podvrgavanje vozila dodatnom pregledu tehničke ispravnosti. O takvim slučajevima, međutim, nije potrebno izvješćivati.

7. ZAKLJUČCI

Poštovanje obveza izvješćivanja poboljšalo se, iako u izvješćima država članica još uvijek nedostaju neki ključni statistički podaci, posebno o kategorijama vozila, mjestima pregleda,

podrijetlu pregledanih vozila i broju donesenih zabrana. Države članice nisu uvijek poštovale rok dostavljanja podataka određen u zakonodavstvu; u nekim slučajevima oni su dostavljeni tek nakon što je Komisija pokrenula bilateralne istrage s nadležnim tijelima država članica. Neke države članice i dalje ne primjenjuju standardizirani elektronički obrazac koji je Komisija preporučila za dostavljanje podataka. Komisija i dalje preporučuje primjenu standardiziranog elektroničkog obrasca jer će se time pridonijeti dostavljanju potpunijih podataka.

Iz ovog izvješća o pregledima na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju unutar EU-a može se izvući niz zaključaka.

Godišnji broj vozila pregledanih u EU-u predstavlja više od **40 %** voznog parka gospodarskih vozila EU-a u cjelini, a kreće se od manje od 1 % u Portugalu do više od 100 % u Njemačkoj, Mađarskoj i Bugarskoj. Stoga bi sve države članice trebale lako ostvariti budući cilj EU-a od 5 %, propisan novom Direktivom 2014/47/EU o pregledima na cesti. Međutim, 11 država članica znatno zaostaju za ciljem EU-a, pa bi stoga trebale povećati svoju aktivnost pregleda na cesti.

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

Iz udjela zabranjenih vozila u odnosu na sva pregledana vozila vidljive su povećane razlike, od manje od 1 % u Poljskoj do više od 80 % u Estoniji. Priopćeni brojevi podaci upućuju na mogućnost povećanja učinkovitosti tehničkih pregleda na cesti usmjerenijim odabirom vozila koja se pregledavaju. Time bi se moglo smanjiti i administrativno opterećenje za policiju i cestovne prijevoznike. Novom Direktivom 2014/47/EU o pregledima na cesti od država članica zahtijeva se da promijene svoje sustave pregleda i da se od isključivo nasumičnih pregleda preusmjere na više ciljani pristup odabiru vozila.

Najučestaliji nedostaci otkriveni tijekom pregleda odnose se na tehničku ispravnost rasvjetnih uređaja, kotača, guma i podvozja. Ipak, među državama članicama uočljive su znatne razlike u tim nedostacima. Europska komisija potiče države članice da obrate posebnu pozornost na kategorije nedostataka koje su i dalje najproblematičnije i da shodno tome prilagode svoje metode pregleda.