



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 12. 9. 2014
COM(2014) 569 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**o uplatňovaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o
cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v
Spoločenstve členskými štátmi**

Vykazované obdobie 2011 – 2012

OBSAH

1.	ÚVOD	3
2.	SMERNICA 2000/30/ES	4
3.	ÚDAJE OD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV	4
4.	OBSAH KONTROLY	5
5.	ŠTATISTICKÉ ÚDAJE	5
5.1.	Percentuálny podiel skontrolovaných vozidiel.....	5
5.2.	Celkový počet skontrolovaných vozidiel a ich pôvod.....	7
5.3.	Zákazy používania vozidiel	8
5.4.	Druhy nedostatkov a údajov podľa členských štátov	10
6.	DRUHY SANKCIÍ	10
7.	ZÁVERY A ZHRNUTIA	11

PRÍLOHA I: ZISTENÉ NEDOSTATKY PODĽA JEDNOTLIVÝCH BODOV
KONTROLY

PRÍLOHA II: SKONTROLOVANÉ VOZIDLÁ A MIERA ZÁKAZOV POUŽÍVANIA
V JEDNOTLIVÝCH ČLENSKÝCH ŠTÁTOCH

1. ÚVOD

V záujme bezpečnosti cestnej premávky, ochrany životného prostredia a spravodlivej hospodárskej súťaže stanovuje európska legislatíva súbor opatrení na zaistenie dobrého stavu úžitkových vozidiel na európskych cestách. Patria sem:

- pravidiel prístupu k povolaniu dopravcu, v ktorých sa od dopravcov vyžaduje dostatočná finančná spôsobilosť na zabezpečovanie riadnej údržby vozidiel (nariadenie (ES) č. 1072/2009¹),
- pravidelné kontroly technického stavu vykonávané v členských štátoch na vozidlách, ktoré sú zaevidované na ich území, s minimálnou frekvenciou stanovenou na európskej úrovni (smernica 2009/40/ES²),
- cestné technické kontroly, ktoré sú predmetom tejto správy a ktoré zabezpečujú, aby sa úžitkové vozidlá používali iba ak sú udržiavané tak, aby sa zaručila vysoká úroveň technickej spôsobilosti (smernica 2000/30/ES³).

Podľa smernice 2000/30/ES sa úžitkové vozidlá a ich prívesy a návesy prevádzkované na území členských štátov podrobujú cestným technickým kontrolám spôsobilosti v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.

Podľa článku 6 smernice 2000/30/ES majú členské štáty každý druhý rok oznámiť Komisii údaje nazhromaždené za uplynulé dva roky o:

- počtoch kontrolovaných úžitkových vozidiel roztriedených do siedmich kategórií podľa danej smernice a v členení podľa krajín evidencie,
- kontrolovaných bodoch
- a zistených nedostatkoch.

V smernici je uvedených deväť rôznych bodov (pozri časť 4 nižšie), ktoré sa pri cestnej technickej kontrole môžu kontrolovať. Ak ktorýkoľvek nespĺňa príslušné požiadavky na bezpečnosť cestnej premávky, možno používanie vozidla na ceste zakázať. Prípadné nedostatky na kontrolovanom vozidle sa musia uviesť v správach z kontroly, ktoré sa musia poskytnúť jeho vodičovi. V smernici sa od Komisie vyžaduje, aby na základe údajov od členských štátov predložila Rade a Európskemu parlamentu správu o uplatňovaní smernice spolu s prehľadom dosiahnutých výsledkov.

Európsky parlament a Rada 3. apríla 2014 revidovali smernicu o cestnej technickej kontrole v smernici 2014/47/EÚ⁴. Revidované znenie smernice zavádza okrem iného celoeurópsky cieľ pre počet cestných technických kontrol, ktoré sa majú vykonať. V záujme bezproblémového plnenia tejto novej požiadavky od roku 2018, keď nadobudne účinnosť, táto správa poskytuje informácie, ktoré sa týkajú budúceho celoeurópskeho cieľa kontroly 5 % všetkých evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve (Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134).

2. SMERNICA 2000/30/ES

Smernica 2000/30/ES v znení zmien⁵, ktorá sa uplatňuje do 19. mája 2018, stanovuje viacero podmienok cestných technických kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných v EÚ.

Cestná technická kontrola znamená neohlásenú obhliadku úžitkového vozidla prevádzkovaného na území členského štátu. Kontrolu vykonávajú orgány alebo iný subjekt konajúci pod ich dohľadom obyčajne na verejných pozemných komunikáciách.

Všetky cestné technické kontroly sa musia vykonávať bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom bolo úžitkové vozidlo zaevidované alebo uvedené do prevádzky. Musia tiež vykonávať tak, aby sa minimalizovali náklady a zdržanie vodičov a prevádzkovateľov.

Výber úžitkových vozidiel na účely cestnej technickej kontroly by mal byť cielený s osobitným dôrazom na identifikáciu vozidiel, ktoré sú s najväčšou pravdepodobnosťou slabo udržiavané.

Cestné kontroly sa vykonávajú vo viacerých krokoch. Počiatočná kontrola zahŕňa vizuálne posúdenie stavu údržby stojaceho vozidla. Ak sa zdá, že stav vozidla predstavuje bezpečnostné riziko odôvodňujúce ďalšie skúšanie, možno vozidlo podrobiť podrobnejšej skúške v najbližšej stanici technickej kontroly. Výsledok každej cestnej kontroly sa musí zaznamenať v správe o cestnej technickej kontrole, ktorá sa riadi vzorom stanoveným v smernici. Tieto informácie sú podkladom pre informácie, ktoré majú členské štáty oznamovať Európskej komisii.

Ak úžitkové vozidlo s nebezpečnými nedostatkami predstavuje vážne riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, možno zakázať jeho používanie, kým sa tieto nedostatky neodstránia. Zahraniczne vozidlá s vážnymi nedostatkami treba v záujme prijatia príslušných krokov nahlásiť členskému štátu, z ktorého pochádzajú.

3. ÚDAJE OD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Toto je štvrtá správa o uplatňovaní smernice 2000/30/ES v členských štátoch a pokrýva obdobie rokov 2011 – 2012. Členské štáty mali Komisii poskytnúť zozbierané údaje za toto obdobie najneskôr do 31. marca 2013.

Údaje však neboli vždy poskytnuté načas. Pätnásť členských štátov (Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Nemecko, Estónsko, Taliansko, Lotyšsko, Malta, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko a Švédsko) lehotu dodržalo a poskytlo údaje o počte skontrolovaných vozidiel v členení podľa kategórie a krajiny evidencie, ako aj údaje o kontrolovaných bodoch a zistených nedostatkoch. Zvyšných 12 členských štátov požadované údaje poskytlo potom, čo s nimi Komisia otvorila bilaterálny dialóg. Posledné údaje z členských štátov boli prijaté 6. mája 2014.

V záujme uľahčenia oznamovania informácií v zmysle článku 6 smernice 2000/30/ES vypracovala Komisia v spolupráci s odborníkmi z členských štátov štandardný oznamovací formát. Jeho použitie výrazne uľahčuje zber údajov, nie je však povinné. Väčšina výkazov členských štátov bola vypracovaná podľa odporúčaného formátu, a to aj vtedy, keď boli tabuľky predložené v tlačenej podobe. Česká republika, Nemecko, Španielsko, Francúzsko, Poľsko, Slovinsko a Fínsko štandardný formát nepoužili.

Údaje od jednotlivých členských štátov sa líšia z hľadiska úplnosti. Len niekoľko z nich – Česká republika, Grécko, Lotyšsko, Rakúsko, Poľsko a Slovinsko – poskytlo údaje o vozidlách evidovaných mimo EÚ. Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko,

⁵ Smernica Komisie 2010/47/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica 2000/30/ES, Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 33.

Francúzsko, Luxembursko, Holandsko, Slovensko a Slovinsko poskytli štatistické údaje za roky 2011 a 2012 osobitne. Niektoré členské štáty (Dánsko, Španielsko, Francúzsko, Poľsko a Slovinsko) neposkytli kľúčové údaje o všetkých kategóriách vozidiel, bodoch kontroly alebo pôvode kontrolovaných vozidiel. Jedinými členskými štátmi, ktoré neposkytli vôbec žiadne informácie o zákazoch používania vozidiel, boli Španielsko a Fínsko. Niektoré členské štáty poskytli viacero súborov údajov – napríklad údaje od ministerstva dopravy aj od vnútroštátnej polície. Členské štáty, ktoré na zber informácií použili štandardný formát, vo všeobecnosti poskytli Komisii úplnejšie údaje.

4. OBSAH KONTROLY

Body, ktoré sa môžu kontrolovať a uviesť v rámci údajov zaslaných členskými štátmi, zahŕňajú minimálne tie, ktoré sú uvedené v bode 10 vzoru správy v prílohe I k smernici 2000/30/ES v znení zmien, a to:

- identifikáciu,
- brzdomé zariadenie,
- riadenie,
- výhľad,
- osvetľovacie zariadenie a elektrický systém,
- nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie náprav,
- podvozok a jeho príslušenstvo,
- iné zariadenia vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti,
- zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja.

5. ŠTATISTICKÉ ÚDAJE

V záujme porovnateľnosti informácií o vozidlách skontrolovaných členskými štátmi bolo nevyhnutné v prípade vozidiel prívesového a návesového typu číselné údaje rozdeliť na ťahače a prívesy, resp. ťahače a návesy. Údaje vyplývajúce z tohto rozdelenia sú v správe uvedené kurzívou.

5.1. Percentuálny podiel skontrolovaných vozidiel

Celkovo bolo v rokoch 2011 – 2012 skontrolovaných **8 145 984** vozidiel. Počet evidovaných úžitkových vozidiel v EÚ za toto obdobie dosiahol **8 830 451**. Pomer vozidiel skontrolovaných v rokoch 2011 – 2012 k ich celkovému počtu je **92,25 %**, čo znamená, že každý rok sa cestnej kontrole podrobilo **46,12 %** všetkých vozidiel.

Pomer priemerného počtu ročne skontrolovaných vozidiel k počtu evidovaných úžitkových vozidiel sa v jednotlivých členských štátoch výrazne líši – niekde dosahuje len 0,3 %, inde až vyše 100 %. Tieto rozdiely možno sčasti pripísať rozdielom vo vykazovaní: niektoré členské štáty (ako Nemecko, Francúzsko a Poľsko) napríklad do údajov zahrnuli aj počiatočné kontroly, zatiaľ čo iné uviedli len podrobnejšie kontroly, ktoré sa vykonali. Odchýlky by sa dali vysvetliť aj rozdielmi v systémoch kontroly medzi členskými štátmi, ktoré siahajú od

základných kontrol bez akéhokoľvek vybavenia až po vysoko sofistikované a prepracované testy na mobilných kontrolných jednotkách alebo v príslušných staniciach technickej kontroly.

Tabuľka 1: Percentuálny podiel skontrolovaných vozidiel

Členský štát	Počet skontrolovaných vozidiel (2011 – 2012)	Evidované vozidlá kategórie N2, N3, M2, M3, O3 a O4	Celkový ročný podiel*
Belgicko	18 799	253 440	3,71 %
Bulharsko	595 905	293 930**	101,37 %
Česká republika	160 285	211 794**	37,84 %
Dánsko	27 781	92 911	14,95 %
Nemecko	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estónsko	1 791	44 596**	2,01 %
Írsko	11 988	107 610**	5,57 %
Grécko	28 276	472 955**	2,99 %
Španielsko	388 505	869 934**	22,33 %
Francúzsko	1 431 117	758 788**	94,30 %
Taliansko	65 053	1 070 184**	3,04 %
Cyprus	1 133	27 178	2,08 %
Lotyšsko	5 822	47 272**	6,16 %
Litva	83 342	109 019**	38,22 %
Luxembursko	901	18 615**	2,42 %
Maďarsko	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Holandsko	11 471	310 833	1,85 %
Rakúsko	32 227	98 897	16,29 %
Poľsko	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugalsko	709	116 455**	0,30 %
Rumunsko	22 260	346 418**	3,21 %
Slovinsko	4 534	45 673**	4,96 %
Slovensko	18 074	271 770**	3,33 %
Fínsko	23 609	189 447	6,23 %
Švédsko	39 597	148 528	13,33 %
Spojené kráľovstvo	248 217	874 564**	14,19 %
Spolu	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Celkový ročný podiel je priemerný ročný počet kontrol v členskom štáte vydelený celkovým počtom vozidiel evidovaných v danom členskom štáte.

** Čísla sú odvodené z údajov Eurostatu.

5.2. Celkový počet skontrolovaných vozidiel a ich pôvod

Článok 3 smernice 2000/30/ES hovorí o predchádzaní diskriminácii pri výkone kontrol. Niektoré členské štáty, najmä Belgicko, Luxembursko a Rakúsko, vykázali vyšší podiel zahraničných vozidiel, ktoré boli podrobené cestnej kontrole, zatiaľ čo údaje z iných členských štátov s veľkým objemom tranzitnej dopravy hovoria o vyváženejšom pomere medzi kontrolami vozidiel z danej krajiny a mimo nej. Hoci dôvodom môžu byť aj iné faktory, ktoré s povahou kontroly nesúvisia, zistenia z Belgicka a Luxemburska boli podobné aj v predchádzajúcej správe o uplatňovaní smernice⁶.

Tabuľka 2: Pôvod skontrolovaných vozidiel

Členský štát	Evidované v danom štáte	Evidované v inom členskom štáte	Evidované mimo EÚ	Spolu	Vozidlá daného štátu (%)
Belgicko	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulharsko	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Česká republika	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Dánsko*				27 781	
Nemecko	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estónsko	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Írsko	11 988			11 988	100,0 %
Grécko	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Španielsko	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Francúzsko	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Taliansko	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Cyprus	1 133			1 133	100,0 %
Lotyšsko	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litva	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxembursko	112	789		901	12,4 %
Maďarsko	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Holandsko	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Rakúsko	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Poľsko	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugalsko	657	52		709	92,7 %
Rumunsko	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovinsko	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slovensko	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Fínsko	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Švédsko	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Spojené kráľovstvo	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Spolu	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Dánsko pri väčšine skontrolovaných vozidiel neposkytlo informácie o pôvode.

⁶ COM(2013) 303.

5.3. Zákazy používania vozidiel

Používanie vozidiel s nebezpečnými nedostatkami, ktoré predstavujú vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, možno zakázať do času, kým sa dané nedostatky neodstránia. Podľa informácií poskytnutých členskými štátmi sa pomer vozidiel so zákazom používania ku všetkým skontrolovaným vozidlám medzi jednotlivými štátmi výrazne líši, pričom najvyššiu hodnotu **87,6 % vykázalo Estónsko** a najnižšiu, len **0,6 %, Poľsko**.

Tieto údaje naznačujú, že cielenie cestných technických kontrol na slabo udržiavané vozidlá, ktoré je aktuálnou praxou v Luxembursku, Rakúsku a Spojenom kráľovstve, zvyšuje prevádzkovú účinnosť a znižuje administratívne zaťaženie. Zdá sa, že členské štáty, ktoré si osvojili tento prístup, vykazujú vyššiu mieru zachytenia vozidiel s nedostatkami než iné členské štáty, ktoré vykonávajú kontrol viac. Platí to pre **Estónsko, Luxembursko a Maltu** – krajiny s najvyššou mierou vydávania zákazov prevádzky. Na druhej strane **Dánsko, Nemecko, Holandsko a Poľsko** vykazujú najnižšiu mieru zákazov vydaných na vozidlá evidované v EÚ. Členské štáty s obzvlášť vysokým počtom kontrol majú tendenciu vykazovať nízku mieru zákazov alebo zistených nedostatkov.

Tabuľka 3: Pomer vozidiel so zákazom používania ku všetkým skontrolovaným vozidlám

Členský štát	Vozidlá evidované v danom členskom štáte			Vozidlá evidované v EÚ (vrátane daného členského štátu)		
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet zákazov používania	Podiel zákazov (%)	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet zákazov používania	Podiel zákazov (%)
Belgicko	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulharsko	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Česká republika	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Dánsko				27 781	211	0,8 %
Nemecko	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estónsko	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Írsko	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Grécko	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Španielsko	366 205			388 505		
Francúzsko	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Taliansko	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Cyprus*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Lotyšsko	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litva	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxembursko	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Maďarsko	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 %
Holandsko	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Rakúsko	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Poľsko	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugalsko	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Rumunsko	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slovinsko	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slovensko	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Fínsko	13 156			15 258		
Švédsko	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Spojené kráľovstvo	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Spolu	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Cyprus vykázal namiesto počtu vydaných zákazov počet nevyhovujúcich výsledkov.

5.4. Druhy nedostatkov a údajov podľa členských štátov

Pri kontrolách sa najčastejšie zistili nedostatky spôsobilosti:

- osvetľovacieho zariadenia a elektrického systému (**47,0 %**);
- náprav, kolies, pneumatík a zavesenia náprav (**24,6 %**); a
- podvozku a jeho príslušenstva (**11,8 %**).

Ako vidno z prílohy I, tieto hodnoty poukazujú na význam cestných kontrol pre bezpečnosť cestnej premávky. Ak porovnáme údaje s predchádzajúcim vykazovaným obdobím, zistíme, že problematické oblasti zostávajú podobné.

Pokiaľ ide o nedostatky v oblasti **emisii a úniku kvapalín**, ktoré môžu mať okrem ohrozovania bezpečnosti cestnej premávky dosah aj na životné prostredie, pomer úniku paliva a/alebo oleja klesol oproti predošlému vykazovanému obdobiu o tri percentuálne body (zo 4,1 % na 1,0 %).

Aj v rámci jednotlivých bodov testovania (napr. **brzdové zariadenie**) sa nahlásené miery nedostatkov výrazne líšili, od **1,9 % v Estónsku** až po **47,3 % v Spojenom kráľovstve**. Môže to byť dôsledkom používania rôznych testovacích metód v jednotlivých členských štátoch. Keď sa začne uplatňovať smernica 2014/47/EÚ, zvýši sa harmonizácia testovacích metód, hodnotenia nedostatkov a používania kontrolného vybavenia v záujme podrobnejších cestných technických kontrol.

Údaje, ktoré členské štáty poskytli o počte kontrol vozidiel evidovaných v krajinách mimo EÚ, stále nie sú dostatočné na to, aby z nich bolo možné vyvodiť významné závery o ich technickom stave.

V prílohe II k tejto správe sa uvádza prehľad počtu skontrolovaných vozidiel z členských štátov podľa krajiny evidencie, ako aj podiel vydaných zákazov používania.

6. DRUHY SANKCIÍ

V smernici sa nestanovuje systém sankcií za prípadné zistené porušenia. Sankcie určujú členské štáty, pričom nesmú diskriminovať z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom bolo úžitkové vozidlo zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Ak sa ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, orgán alebo inšpektor, ktorý kontrolu vykonáva, je v zmysle smernice 2000/30/ES splnomocnený zakázať používanie vozidla až do času, kým nebudú zistené nedostatky odstránené.

Vážne nedostatky zistené na úžitkovom vozidle patriacom osobe, ktorá nemá bydlisko v danom členskom štáte, najmä tie, ktorých dôsledkom je zákaz jeho používania, sa musia oznámiť príslušným orgánom toho členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované.

Príslušné orgány členského štátu, v ktorom bol vážny nedostatok zistený, môžu požiadať príslušné orgány členského štátu evidencie, aby prijali patričné opatrenia – napríklad podrobili vozidlo ďalšej kontrole technického stavu. Vykazovanie týchto prípadov sa však nevyžaduje.

7. ZÁVERY A ZHRNUTIA

Disciplína vykazovania sa zlepšila, hoci vo výkazoch členských štátov stále chýbajú niektoré kľúčové štatistické údaje – najmä o kategóriách vozidiel, bodoch kontroly, pôvode skontrolovaných vozidiel a počte uložených zákazov. Nie všetky členské štáty dodržali legislatívne predpísanú lehotu na poskytnutie údajov; v niektorých prípadoch sa poskytli, až keď Komisia začala bilaterálne zisťovanie u orgánov príslušného členského štátu. Niektoré členské štáty naďalej nepoužívajú štandardný elektronický formát, ktorý Komisia na predkladanie údajov odporučila. Komisia naďalej odporúča použitie štandardného elektronického formátu, vďaka ktorému budú predkladané údaje úplnejšie.

Z tejto správy o cestných kontrolách úžitkových vozidiel prevádzkovaných v EÚ možno vyvodit' niekoľko záverov.

Celkový ročný počet skontrolovaných vozidiel v EÚ predstavuje vyše **40 %** všetkých úžitkových vozidiel v celej EÚ. Tento pomer sa pohybuje od menej ako 1 % v Portugalsku po vyše 100 % v Nemecku, Maďarsku a Bulharsku. Budúci cieľ EÚ na úrovni 5 %, ktorý stanovuje nová smernica o cestnej kontrole (2014/47/EÚ), by sa teda mal dať ľahko dosiahnuť vo všetkých členských štátoch. Jedenásť členských štátov sa však stále pohybuje výrazne pod cieľovou hodnotou EÚ. Tie by mali svoje cestné technické kontroly posilniť.

Výrazné sú aj rozdiely v pomere domácich vozidiel k celkovému skontrolovanému počtu. V Belgicku, Luxembursku a Rakúsku, kde je podiel kontrol domácich vozidiel pod 50 %, treba vyvinúť snahu o vyváženejšie kontrolovanie a jeho priblíženie hodnotám iných členských štátov s intenzívnou tranzitnou dopravou.

Aj pomer vozidiel so zákazom používania ku všetkým skontrolovaným vozidlám sa pohybuje v širokom rozmedzí, od menej ako 1 % v Poľsku po vyše 80 % v Estónsku. Z nahlásených údajov vyplýva, že efektívnosť cestných technických kontrol možno zvýšiť lepším cíelením vykonávaných kontrol. Zároveň by to mohlo znížiť administratívne zaťaženie orgánov presadzovania i dopravcov. Nová smernica o cestnej kontrole (2014/47/EÚ) vyžaduje, aby členské štáty zmenili kontrolné systémy a od čisto náhodnej kontroly prešli k cíelenejšiemu prístupu.

Pri kontrolách sa najčastejšie zistili nedostatky spôsobilosti osvetľovacích zariadení, kolies, pneumatík a podvozku. Miery výskytu týchto nedostatkov sa však v jednotlivých členských štátoch výrazne líšia. Európska komisia vyzýva členské štáty, aby venovali osobitnú pozornosť tým kategóriám nedostatkov, ktoré naďalej predstavujú najväčšie problémy, a aby náležite upravili uplatňované metódy kontroly.