



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.9.2014
COM(2014) 569 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

Zpráva za období 2011–2012

OBSAH

1.	ÚVOD	3
2.	SMĚRNICE 2000/30/ES	4
3.	ÚDAJE SDĚLENÉ ČLENSKÝMI STÁTY	4
4.	NÁPLŇ KONTROLY	5
5.	STATISTICKÉ ÚDAJE	5
5.1.	Procentní podíl zkontrolovaných vozidel.....	6
5.2.	Celkový počet zkontrolovaných vozidel a jejich původ	7
5.3.	Vozidla se zákazem používání	8
5.4.	Typy závad a údaje podle členských států	10
6.	DRUHY SANKCÍ.....	10
7.	ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ	11

PŘÍLOHA I: ZJIŠTĚNÉ ZÁVADY PODLE JEDNOTLIVÝCH BODŮ KONTROLY

PŘÍLOHA II: ZKONTROLOVANÁ VOZIDLA A PODÍL ZÁKAZŮ POUŽÍVÁNÍ
PODLE ČLENSKÝCH STÁTŮ

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 dobrém stavu. Mezi tyto předpisy patří:

- pravidla týkající se přístupu k povolání, jež vyžadují od dopravců dostatečnou finanční způsobilost pro zabezpečení řádné údržby vozidel (nařízení (ES) č. 1072/2009¹);
- 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/ES²);
- 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/ES³).

Podle směrnice 2000/30/ES podléhají užitková vozidla a jejich přívěsy a návěsy provozované na území členských států silničním technickým kontrolám technické způsobilosti, které mají zlepšit bezpečnost silničního provozu a chránit životní prostředí.

Článek 6 směrnice 2000/30/ES 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 stanovených směrnicí a dále podle zemí, kde jsou vozidla registrována;
- zkontrolovaných položek a
- zjištěných závad.

Ve směrnici je uvedeno devět různých bodů (viz oddíl 4 níže), které mohou být předmětem silniční technické kontroly. Pokud některé z kontrolovaných položek příslušné požadavky na bezpečnost silničního provozu nesplňují, může být silniční provoz vozidla zakázán. Veškeré závady na kontrolovaném vozidle musí být uvedeny v zápisu ze silniční kontroly, který musí být předán řidiči vozidla. Podle směrnice je Komise povinna předložit Radě a Evropskému parlamentu zprávu o uplatňování směrnice na základě údajů získaných od členských států spolu se souhrnem dosažených výsledků.

Dne 3. dubna 2014 Evropský parlament a Rada směrnici o silničních technických kontrolách revidovaly směrnicí 2014/47/EU⁴. Toto přepracované znění směrnice zavádí mimo jiné celoevropský cíl týkající se počtu silničních technických kontrol, které mají být provedeny. Aby bylo možné tento nový požadavek hladce zavést poté, co vstoupí v platnost v roce 2018, obsahuje tato zpráva informace vztahující se k budoucímu celoevropskému cíli zkontrolovat 5 % registrovaných těžkých užitkových vozidel.

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.

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.

2. SMĚRNICE 2000/30/ES

Směrnice 2000/30/ES, ve znění pozdějších předpisů⁵, která je použitelná do 19. května 2018, stanoví řadu podmínek pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel provozovaných v EU.

Silniční technickou kontrolou se rozumí neohlášená kontrola užitkového vozidla provozovaného na území členského státu. Kontrolu provádějí veřejné orgány nebo jiný subjekt pod jejich dohledem, obvykle na veřejných komunikacích.

Veškeré silniční technické kontroly musí být prováděny tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidiče nebo země, v níž bylo užitkové vozidlo zaregistrováno nebo uvedeno do provozu. Rovněž 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 příkládajícím zvláštní důležitost vozidlům, jež jsou s největší pravděpodobností špatně udržovaná.

Silniční kontroly se provádějí postupně. Počáteční kontrola zahrnuje vizuální posouzení stavu údržby stojícího vozidla. Pokud stav užitkového vozidla zjevně ohrožuje bezpečnost natolik, že je na místě provést další kontrolu, může být užitkové vozidlo předmětem zevrubnější prohlídky v nejbližší stanici technické kontroly. Výsledky každé silniční kontroly musí být 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. Zahraníční vozidla se závažnými závadami musí být ohlášena členskému státu původu, aby v návaznosti na jejich zjištění bylo možno přijmout vhodná opatření.

3. ÚDAJE SDĚLENÉ ČLENSKÝMI STÁTY

Toto je čtvrtá zpráva o uplatňování směrnice 2000/30/ES v členských státech, která se vztahuje na období 2011–2012. Údaje o tomto období shromážděné členskými státy měly být Komisi poskytnuty nejpozději do 31. března 2013.

Tyto údaje však nebyly ve všech případech sděleny včas. Patnáct členských států (Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Německo, Estonsko, Itálie, Lotyšsko, Malta, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Rumunsko, Slovensko a Švédsko) lhůtu splnilo a poskytlo údaje o počtu zkontrolovaných vozidel rozdělených podle kategorií a země registrace, jakož i údaje o zkontrolovaných položkách a zjištěných závadách. Poté, co Komise se zbývajících dvanácti členskými státy zahájila dvoustranná jednání, tyto státy požadované údaje rovněž dodaly. Poslední údaje od členských států byly obdrženy dne 6. května 2014.

Aby Komise sdělování informací požadovaných podle článku 6 směrnice 2000/30/ES usnadnila, vytvořila spolu s odborníky z členských států standardizovaný formát vykazování údajů. Přestože tento standardizovaný formát značně usnadňuje sběr údajů, jeho použití není povinné. Většina zpráv z členských států byla v souladu s doporučeným formátem vypracována, dokonce i v případě podání ve formě tištěných tabulek. Česká republika, Německo, Španělsko, Francie, Polsko, Slovinsko a Finsko standardizovaný formát nepoužily.

Různé členské státy poskytly údaje různě úplné. Pouze několik členských států – Česká republika, Řecko, Lotyšsko, Rakousko, Polsko a Slovinsko – poskytly údaje o vozidlech

⁵ 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.

registrovaných mimo EU. Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Francie, Lucembursko, Nizozemsko, Slovensko a Slovinsko poskytly statistické údaje za roky 2011 a 2012 zvlášť. Některé členské státy (Dánsko, Španělsko, Francie, Polsko a Slovinsko) nevykázaly klíčové údaje o všech kategoriích vozidel, bodech kontroly nebo původu zkontrolovaných vozidel. Španělsko a Finsko jako jediné členské státy vůbec neposkytly informace o vozidlech se zákazem používání. Některé členské státy navíc poskytly více souborů údajů, například údaje pocházející od ministerstva dopravy a vnitrostátní policie. Obecně lze říci, že členské státy, jež ke sběru informací použily standardizovaný formát, poskytly Komisi úplnější soubory údajů.

4. NÁPLŇ KONTROLY

Mezi body, jež mohou být předmětem kontroly a jež musí být uvedeny v údajích zaslaných členskými státy, patří alespoň body uvedené v bodě 10 vzoru zprávy stanoveného v příloze I směrnice 2000/30/ES, ve znění pozdějších předpisů. Jsou jimi:

- 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.

5. STATISTICKÉ ÚDAJE

Aby bylo možné získat srovnatelné informace o vozidlech kontrolovaných členskými státy, bylo nezbytné rozdělit číselné údaje týkající se vozových soupřav a kloubových vozidel na nákladní vozidla s přívěsy a nákladní vozidla s návěsy. Údaje odrážející toto rozdělení jsou v této zprávě uvedeny kurzivou.

5.1. Procentní podíl zkontrolovaných vozidel

Za období 2011–2012 bylo zkontrolováno celkem **8 145 984** vozidel. Celkový počet registrovaných užitkových vozidel v EU v tomto období dosahoval **8 830 451**. Podíl vozidel zkontrolovaných v období 2011–2012 na celkovém vozovém parku činí **92,25 %**, což znamená, že každý rok je silničním kontrolám podrobováno **46,12 %** celkového vozového parku.

Podíl průměrného počtu vozidel zkontrolovaných každý rok na počtu registrovaných užitkových vozidel se mezi členskými státy výrazně liší, a to v rozmezí od 0,3 % do více než 100 %. Tyto rozdíly lze částečně vysvětlit různou metodou vykazování: některé členské státy (např. Německo, Francie a Polsko) kupříkladu vykázaly údaje zahrnující i počáteční kontroly, zatímco jiné z provedených kontrol vykázaly jen ty zevrubnější. Rozdíly lze pak vysvětlit i

různými systémy kontrol, které členské státy používají a které se pohybují od základních kontrol bez jakéhokoli zařízení až po vysoce sofistikované, zevrubné prohlídky pomocí mobilních kontrolních jednotek nebo stanic technické kontroly v těsné blízkosti.

Tabulka 1: Procentní podíl zkontrolovaných vozidel

Členský stát	Zkontrolovaná vozidla (2011–2012)	Registrovaná vozidla kategorie N2, N3, M2, M3, O3 a O4	Celkový podíl za rok*
Belgie	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 %
Německo	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estonsko	1 791	44 596**	2,01 %
Irsko	11 988	107 610**	5,57 %
Řecko	28 276	472 955**	2,99 %
Španělsko	388 505	869 934**	22,33 %
Francie	1 431 117	758 788**	94,30 %
Itálie	65 053	1 070 184**	3,04 %
Kypr	1 133	27 178	2,08 %
Lotyšsko	5 822	47 272**	6,16 %
Litva	83 342	109 019**	38,22 %
Lucembursko	901	18 615**	2,42 %
Maďarsko	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Nizozemsko	11 471	310 833	1,85 %
Rakousko	32 227	98 897	16,29 %
Polsko	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 %
Finsko	23 609	189 447	6,23 %
Švédsko	39 597	148 528	13,33 %
Spojené království	248 217	874 564**	14,19 %
Celkem	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Celkový podíl za rok se rovná průměrnému počtu jednotlivých kontrol provedených v členských státech za každý rok, vydělenému celkovým počtem registrovaných vozidel v tomto členském státě.

** Čísla vycházejí z údajů, které poskytl Eurostat.

5.2. Celkový počet zkontrolovaných vozidel a jejich původ

Článek 3 směrnice 2000/30/ES stanoví nediskriminační charakter prováděných kontrol. Několik členských států, zejména Belgie, Lucembursko a Rakousko, vykázalo vyšší podíl zahraničních vozidel, jež byla předmětem silničních kontrol, zatímco jiné členské státy s výrazným zastoupením tranzitní dopravy vykázaly vyváženější rozložení kontrol mezi rezidenční a nerezidenční vozidla. Ačkoli to může být důsledek jiných činitelů, s povahou kontrol přímo nesouvisejících, zjištění v případě Belgie a Lucemburska se podobají zjištěním v předchozí zprávě o provádění směrnice⁶.

Tabulka 2: Původ zkontrolovaných vozidel

Vykazující členský stát (ČS)	Registrován o v ČS	Registrován o v jiném ČS	Registrován o mimo EU	Celkem	Vozidla ČS (%)
Belgie	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	
Německo	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estonsko	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Irsko	11 988			11 988	100,0 %
Řecko	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Španělsko	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Francie	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Itálie	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Kypr	1 133			1 133	100,0 %
Lotyšsko	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litva	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Lucembursko	112	789		901	12,4 %
Maďarsko	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Nizozemsko	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Rakousko	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Polsko	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 %
Finsko	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Švédsko	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Spojené království	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Celkem	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Dánsko u většiny zkontrolovaných vozidel neposkytlo informace o jejich původu.

5.3. Vozidla se zákazem používání

Používání vozidel s nebezpečnými závadami, které představují vážné ohrožení cestujících nebo jiných účastníků silničního provozu, může být zakázáno, dokud se tyto závady neodstraní. Podle informací zaslaných členskými státy se podíl počtu vozidel, jejichž používání bylo zakázáno, na celkovém počtu vozidel zkontrolovaných v jednotlivých členských státech značně liší, a to až od **87,6 % v Estonsku** po pouhých **0,6 % v Polsku**.

Údaje naznačují, že cíleným zaměřením silničních technických kontrol na špatně udržovaná vozidla, jak je tomu v současnosti v Lucembursku, Rakousku a Spojeném království, lze pravděpodobně zvýšit provozní účinnost a snížit administrativní zátěž. Zdá se, že členské státy, jež si tento přístup osvojily, vykazují vyšší míru odhalení vozidel s nedostatky pomocí menšího počtu kontrol, než je tomu v členských státech, jež provádějí větší počet kontrol. To je případ **Estonska, Lucemburska a Maltý**, v nichž je vydáván nejvyšší počet zákazů používání, zatímco **Dánsko, Německo, Nizozemsko a Polsko** vykazují v oblasti vydávání zákazů používání vozidel registrovaných v EU míru nejnižší. Členské státy, v nichž je podle jejich údajů prováděn obzvláště vysoký počet kontrol, zpravidla vykazují malý počet zákazů používání nebo zjištěných závad.

Tabulka 3: Podíl vozidel se zákazem používání na celkovém počtu zkontrolovaných vozidel

Vykazující členský stát	Vozidla registrovaná ve vykazujícím členském státě			Vozidla registrovaná v EU (včetně vykazujícího členského státu)		
	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet zákazů používání	Podíl zákazů používání (%)	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet zákazů používání	Podíl zákazů používání (%)
Belgie	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 %
Německo	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estonsko	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Irsko	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Řecko	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Španělsko	366 205			388 505		
Francie	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Itálie	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Kypr*	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 %
Lucembursko	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 %
Nizozemsko	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Rakousko	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Polsko	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 %
Finsko	13 156			15 258		
Švédsko	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Spojené království	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Celkem	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Kypr vykázal místo počtu zákazů používání počet nevyhovujících případů.

5.4. Typy závad a údaje podle členských států

Nejčastější závady zjištěné při kontrolách se týkají technického stavu:

- osvětlovacího zařízení a elektrického systému (**47,0 %**),
- náprav, kol, pneumatik, zavěšení náprav (**24,6 %**) a
- podvozku a částí připevněných k podvozku (**11,8 %**).

Příloha I naznačuje, že tyto údaje podtrhují význam silničních kontrol pro bezpečnost silničního provozu. Z porovnání údajů s výsledky předchozího sledovaného období je zřejmé, že podobné problematické oblasti byly zjištěny už tehdy.

U závad spojených s **emisemi a úniky kapalin** – které nejenže představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, ale zároveň mohou mít dopad na životní prostředí – byl od předchozího sledovaného období zaznamenán v počtu případů úniku paliva nebo oleje pokles ve výši tří procentních bodů (z 4,1 % na 1,0 %).

Dokonce i v rámci jednotlivých kontrolovaných položek – například u **brzdového zařízení** – se ve vykázané míře závad projevovaly značné rozdíly, a to od **1,9 % v Estonsku po 47,3 % ve Spojeném království**. To může být dáno tím, že členské státy používají různé metody kontroly. Až se začne uplatňovat směrnice 2014/47/EU, budou metody kontroly, posuzování závad a používání zkušebního zařízení pro zevrubnější silniční technické kontroly více harmonizovány.

Údaje předložené členskými státy v souvislosti s počtem kontrol provedených u vozidel registrovaných v zemích mimo EU stále nepostačují k vyvození přesvědčivých závěrů o jejich technickém stavu.

Přehled počtu vozidel zkontrolovaných v členských státech podle země registrace a podíl vydaných zákazů používání je podán v příloze II této zprávy.

6. DRUHY SANKCÍ

Směrnice nestanoví za zjištěné porušení právních předpisů žádný systém sankcí. Sankce musí stanovit členské státy, a to tak, aby nedocházelo k diskriminaci na základě státní příslušnosti řidiče nebo země, v níž bylo vozidlo zaregistrováno nebo uvedeno do provozu.

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

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

Příslušné orgány členského státu, které vážnou 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. Vykazovat tyto případy už však není nutné.

7. ZÁVĚREČNÉ SHRnutí

Dodržování povinností vykazovat příslušné údaje se sice zlepšilo, ale zprávy členských států i nadále postrádají některé klíčové statistické údaje, zejména o kategoriích vozidel, bodech kontroly, původu zkontrolovaných vozidel a počtu uložených zákazů používání. Členské státy také ne vždy dodržely lhůtu pro poskytnutí údajů stanovenou v právních předpisech; v některých případech byly tyto údaje poskytnuty až poté, co Komise zahájila s příslušnými orgány členských států dvoustranná jednání. Některé členské státy stále nepoužívají standardizovaný elektronický formát, který Komise k předkládání údajů doporučila. Používání standardizovaného elektronického formátu však Komise i nadále doporučuje, neboť přispívá k předkládání úplnějších údajů.

Z této zprávy lze vyvodit několik závěrů týkajících se silničních kontrol užitkových vozidel provozovaných v rámci EU.

Celkový počet vozidel zkontrolovaných v EU za jeden rok představuje více než **40 %** parku užitkových vozidel z celé EU a pohybuje se od méně než 1 % v Portugalsku po více než 100 % v Německu, Maďarsku a Bulharsku. Budoucího cíle EU ve výši 5 % – stanoveného v nové směrnici 2014/47/EU o silničních kontrolách – by proto měly snadno dosáhnout všechny členské státy. Jedenáct členských států se však stále pohybuje výrazně pod úrovní cíle EU, a mělo by proto svou činnost v oblasti silničních technických kontrol zintenzivnit.

Podíl domácích vozidel na celkovém počtu zkontrolovaných vozidel se rovněž podstatně liší. V Belgii, Lucembursku a Rakousku, kde podíl kontrol prováděných u domácích vozidel nepřesahuje 50 %, je třeba usilovat o zajištění vyváženějšího počtu kontrol, a přiblížit se tak počtu kontrol prováděných v jiných členských státech s výrazným zastoupením tranzitní dopravy.

Počet vozidel, jejichž používání bylo zakázáno, v poměru k celkovému počtu zkontrolovaných vozidel vykazuje značné rozdíly, od méně než 1 % v Polsku po více než 80 % v Estonsku. Vykazované údaje naznačují, že účinnost silničních technických kontrol lze zvýšit cílenějším zaměřením prováděných kontrol. Cílenějším zaměřením kontrol by se rovněž dala snížit administrativní zátěž donucovacích orgánů i dopravců. Nová směrnice 2014/47/EU o silničních kontrolách od členských států požaduje, aby změnily své kontrolní systémy tak, že přejdou z provádění čistě náhodných kontrol na uplatňování cílenějšího přístupu.

Nejčastější závady zjištěné při kontrolách se týkají technického stavu osvětlovacího zařízení, kol, pneumatik a podvozku. V míře výskytu těchto závad lze však v jednotlivých členských státech pozorovat značné rozdíly. Evropská komise vybízí členské státy, aby věnovaly zvláštní pozornost kategoriím závad, jež nadále představují velmi problematickou oblast, a odpovídajícím způsobem upravily své kontrolní metody.