



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 23.5.2007
KOM(2007) 270 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**O UPLATŇOVANÍ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI
SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2000/30/ES
ZO 6. JÚNA 2000 O CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLE SPÔSOBILOSTI
ÚŽITKOVÝCH AUTOMOBILOV PREVÁDZKOVANÝCH V SPOLOČENSTVE**

OBSAH

1.	ÚVOD	3
2.	SMERNICA 2000/30/ES	4
3.	ÚDAJE OZNAMOVANÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI	4
4.	DRUHY PORUŠENÍ.....	5
5.	ŠŤATISTICKÉ ÚDAJE.....	6
6.	DRUHY SANKCIÍ	14
7.	ZÁVERY.....	14

1. ÚVOD

Európskymi právnymi predpismi sa ustanovuje celý rad opatrení s cieľom zabezpečiť, aby úžitkové vozidlá, ktoré sa prevádzkujú na európskych pozemných komunikáciách, boli v dobrom stave v záujme cestnej bezpečnosti, ochrany životného prostredia a rovnosti podmienok hospodárskej súťaže:

- predpisy týkajúce sa prístupu k povolaniu dopravcu, v ktorých sa od dopravcov vyžaduje dostatočná finančná spôsobilosť na zabezpečovanie správnej údržby vozidiel (smernica 96/26/ES¹),
- pravidelné technické kontroly vozidiel uskutočňované v členských štátoch v pevne stanovených intervaloch v súlade s požiadavkami na minimálnu frekvenciu stanovenými na európskej úrovni pre vozidlá evidované na ich území (smernica 96/96/ES²),
- cestné technické kontroly, ktoré sú predmetom tejto správy, a ktoré kedykoľvek umožnia zabezpečiť, aby sa úžitkové vozidlá používali len ak sú udržiavané tak, aby sa zachovala vysoká miera ich súladu s technickými predpismi (smernica 2000/30/ES³).

Smernicou 2000/30/ES sa členským štátom ukladá povinnosť uviesť do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 10. augusta 2002.

V článku 6 smernice 2000/30/ES sa ustanovuje, že členské štáty každý druhý rok oznámia Komisii údaje zozbierané za uplynulé dva roky o počte kontrolovaných úžitkových vozidiel, roztriedených podľa siedmich kategórií úžitkových vozidiel, ako sú vymedzené v smernici, a krajín, v ktorých sú evidované, ako aj kontrolované body a zistené nedostatky. V smernici je uvedených 12 bodov, ktoré sa pri cestnej technickej kontrole môžu kontrolovať. Nesúlad kontrolovaných bodov a prípadné pozastavenie používania vozidiel so závažnými nedostatkami musia byť uvedené v inšpekčných správach. V článku 11 smernice sa ustanovuje, že Komisia na základe informácií členských štátov predloží Rade správu o uplatňovaní tejto smernice spolu s prehľadom dosiahnutých výsledkov.

Táto správa Komisie je prvou správou o uplatňovaní smernice 2000/30/ES v členských štátoch a pokrýva obdobie rokov 2003 – 2004. Členské štáty museli Komisii oznámiť zozbierané údaje týkajúce sa tohto obdobia najneskôr do 31. marca 2005.

¹ Smernica Rady 96/26/ES z 29. apríla 1996 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľa cestnej osobnej dopravy a o vzájomnom uznávaní diplomov, osvedčení a iných dokladov o formálnych kvalifikáciách s cieľom uľahčiť týmto prevádzkovateľom uplatňovanie slobody usadiť sa v oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy, *Ú. v. ES L 124, 23.5.1996, s. 1 – 10.*

² Smernica Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, *Ú. v. ES L 046, 17.2.1997, s. 0001 – 0019.*

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. 0001 – 0008.*

K uvedenému dňu predložili informácie o cestnej technickej kontrole iba tri členské štáty. S cieľom získať čo možno najúplnejší prehľad o stave v tejto oblasti zaslala Komisia od konca marca 2005 niekoľko upomienok, aby získala čo najviac štatistických údajov. Koncom roka 2005 zaslalo informácie o implementácii smernice 2000/30/ES deväť členských štátov. Po poslednej upomienke zaslanej začiatkom apríla 2006 sa tento počet zvýšil ku koncu júna 2006 na sedemnásť členských krajín.

Komisia sa domnieva, že táto správa, založená na odpovediach sedemnástich členských štátov, umožňuje uskutočniť prvú celkovú analýzu, ktorá odôvodní uplynutú lehotu na získanie informácií potrebných na jej vypracovanie.

2. SMERNICA 2000/30/ES

Smernicou 2000/30/ES v znení zmien a doplnení⁴ sa stanovujú niektoré podmienky vykonávania cestných technických kontrol spôsobilosti úžitkových vozidiel na premávku na území Spoločenstva.

Cestná technická kontrola nie je vopred orgánmi oznámená, ide teda o neočakávanú kontrolu technickej povahy, ktorú na verejnej pozemnej komunikácii vykonávajú orgány, alebo ktorá sa vykonáva pod ich dohľadom, na úžitkovom vozidle premávajúcom na území členského štátu.

Cestné technické kontroly sa musia uskutočňovať bez diskriminácie, pokiaľ ide o štátnu príslušnosť vodiča, alebo štátu, v ktorom bolo úžitkové vozidlo zaevidované alebo uvedené do premávky, majúc na zreteli potrebu minimalizovať náklady a zdržanie, ktoré tým vznikne vodičom a dopravcom.

Spôsob výberu úžitkových vozidiel na účely cestnej technickej kontroly by sa mal zakladať na cieľavedomom prístupe s vynaložením maximálneho úsilia na zistenie vozidiel, ktoré sú s najväčšou pravdepodobnosťou zle udržiavané.

Ak sa ukáže, že stav úžitkového vozidla predstavuje riziko z hľadiska bezpečnosti, ktoré si vyžaduje podrobnejšiu kontrolu, úžitkové vozidlo sa môže podrobiť dôslednejšej kontrole v blízkom kontrolnom stredisku. V prípade zistenia vážnych nedostatkov na vozidle, ktoré predstavujú vážne riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, sa používanie vozidla môže pozastaviť dovtedy, kým nebudú zistené nebezpečné nedostatky odstránené.

3. ÚDAJE OZNAMOVANÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

Stav v oblasti oznamovania údajov za obdobie rokov 2003 – 2004 Komisii zo strany členských štátov:

Členské štáty, ktoré zaslali údaje	Belgicko, Česká republika ¹ , Dánsko, Nemecko, Estónsko, Grécko, Taliansko, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Holandsko, Rakúsko, Slovinsko, Slovensko, Fínsko,
------------------------------------	--

⁴ Smernica Komisie 2003/26/ES z 3. apríla 2003, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES z hľadiska obmedzovačov rýchlosti a výfukových emisií úžitkových vozidiel, *Ú. v. EÚ L 090, 8.4.2003, s. 0037 – 0040.*

	Švédsko, Spojené kráľovstvo
Členské štáty, ktoré nezaslali údaje	Španielsko, Francúzsko, Írsko, Cyprus, Litva ² , Poľsko, Portugalsko

¹ Nepoužiteľné údaje.

² Výnimka.

4. DRUHY PORUŠENÍ

Body, ktoré sa môžu kontrolovať a musia byť uvedené v oznámeniach údajov členských štátov, sa týkajú minimálne hľadísk uvedených v bode 10 vzoru správy v prílohe I k smernici:

- (1) brzdová sústava a komponenty;
- (2) výfuk;
- (3) dymivosť (diesel);
- (4) plynné emisie (benzín, zemný plyn alebo skvapalnený ropný plyn);
- (5) riadiace tyče;
- (6) svetlá, osvetlenie a svetelné signalizačné zariadenia;
- (7) kolesá/pneumatiky;
- (8) pruženie (viditeľné vady)
- (9) podvozok (chassis) (viditeľné vady);
- (10) tachograf (inštalácia);
- (11) obmedzovač rýchlosti jazdy (inštalácia);
- (12) únik paliva a/alebo oleja.

5. ŠTATISTICKÉ ÚDAJE

Celkové údaje

Kontrolované vozidlá

Počet vozidiel zaevidovaných v Európskej únii kontrolovaných v období 2003 – 2004 sa značne líši v závislosti od jednotlivých členských štátov (pozri tabuľku 1).

Tabuľka 1: Členské štáty roztriedené v zostupnom poradí podľa počtu cestných technických kontrol

Členský štát, ktorý podáva vyhlásenie:	Počet kontrolovaných vozidiel zaevidovaných v EÚ		Cestná doprava 2003 – 2004 ² (milión vozokilometr ov)	Pomer Kontrolované vozidlá/Intenzit a cestnej premávky (x100)
	Spolu	Z toho autobusy		
Nemecko	1 826 219	78 873	1 379 363	132
Maďarsko	670 225	65 891	Neuvádza sa	Neuvádza sa
Spojené kráľovstvo	221 875	34 255	988 933	22
Belgicko ¹	104 621	6 211	187 634	56
Rakúsko	53 942	4 814	160 708	34
Švédsko	41 903	2 310	148 459	28
Fínsko	7 804	21	100 680	8
Slovensko	4 853	20	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Taliansko	2 633	1 082	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Holandsko	1 730	1	269 980	1
Estónsko	1 705	144	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Dánsko	1 485	13	95 880	2
Slovinsko	1 313	182	29 625	4
Litva	458	0	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Grécko	306	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Malta	137	13	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Luxembursko	40	2	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.

¹ Belgicko vykonáva veľké množstvo kontrol na okraji ciest, ktoré však nezahŕňajú cestnú technickú kontrolu, ako sa uvádza ďalej.

² Zdroj: International Road Traffic and Accident Database Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD).

Počet cestných technických kontrol zodpovedá intenzite cestnej premávky v každom členskom štáte s výhradou Holandska, ktoré z hľadiska intenzity svojej cestnej premávky zaujíma 3. alebo 4. miesto v rebríčku (údaje o cestnej doprave v Maďarsku nie sú dostupné). Okrem Holandska uskutočňuje relatívne málo cestných technických kontrol z hľadiska intenzity svojej cestnej premávky aj Fínsko, Dánsko a Slovinsko. V rámci šiestich členských štátov, ktoré vykonávajú najviac cestných technických kontrol, sa intenzita kontrol z hľadiska cestnej premávky pohybuje od 1 do 6.

Zo všetkých vozidiel kontrolovaných jednotlivými členskými štátmi sa autobusy kontrolujú relatívne zriedkavo. Tento podiel na kontrolovaných vozidlách je vyšší ako 10 % iba v prípade Slovinska (11,4 %), Spojeného kráľovstva (15,4 %) a Talianska (37,6 %). Autobusy predstavujú menej než 1 % všetkých kontrolovaných vozidiel v prípade Lotyšska, Holandska, Fínska, Slovenska a Dánska.

Evidencia kontrolovaných vozidiel

Pomer kontrolovaných vozidiel evidovaných v členskom štáte, ktorý kontrolu vykonáva, v porovnaní so všetkými vozidlami kontrolovanými v rámci cestných technických kontrol sa výrazne líši v závislosti od jednotlivých členských štátov (pozri tabuľku 2).

Šesť členských štátov zo štrnástich, ktoré poskytli všetky informácie o krajinách evidencie vozidiel, kontrolujú vozidlá evidované na svojom území v rozsahu viac ako 80 %. Chýbajú však celkové štatistické údaje na porovnanie týchto informácií s cestnou premávkou zaregistrovanou jednotlivými členskými štátmi podľa krajín evidencie vozidiel.

Tabuľka 2: Evidencia kontrolovaných vozidiel

Členský štát, ktorý podáva vyhlásenie:	Evidované v členskom štáte	Evidované v EÚ	Evidované mimo územia EÚ	Spolu	% vozidiel členského štátu
Belgicko	54 356	50 265	7 358	111 979	48,54 %
Dánsko	1 398	87	7	1 492	93,70 %
Nemecko	1 414 943	411 276	226 046	2 052 265	68,95 %
Estónsko	1 235	470	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.
Grécko	299	7	286	592	50,51 %
Taliansko	2 337	296	247	2 880	81,15 %
Lotyšsko	349	109	99	557	62,66 %
Luxembursko	14	26	0	40	35,00 %
Maďarsko	653 041	17 184	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.

Malta	137	0	0	137	100,00 %
Holandsko	1 607	123	6	1 736	92,57 %
Rakúsko	35 319	18 623	11 701	65 643	53,80 %
Slovinsko	1 140	173	285	1 598	71,34 %
Slovensko	3 972	881	85	4 938	80,44 %
Fínsko	6 993	811	2 234	10 038	69,67 %
Švédsko	34 702	7 201	1 016	42 919	80,85 %
Spojené kráľovstvo	211 822	10 053	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.	Neuvádza sa.

Vozidlá, ktoré nie sú v súlade so smernicou.

Informácie oznámené členskými štátmi Komisii svedčia o tom, že pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade s požiadavkami smernice 2000/30/ES, z celkového počtu kontrolovaných vozidiel evidovaných v Európskej únii, sa značne líši v závislosti od jednotlivých členských štátov, pričom v Dánsku dosahuje vysokú hodnotu 72,1 % a v Belgicku iba 2,6 % (pozri tabuľku 3).

Tabuľka 3: Pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, z celkového počtu kontrolovaných vozidiel

Členský štát, ktorý podáva vyhlásenie:	Vozidlá evidované v EÚ (vrátane členského štátu, ktorý podáva vyhlásenie)		Vozidlá evidované v členskom štáte, ktorý podáva vyhlásenie	
	Skontrolované vozidlá	% vozidiel, ktoré nie sú v súlade	Skontrolované vozidlá	% vozidiel, ktoré nie sú v súlade
Dánsko	1 485	72,1 %	1 398	73,0 %
Malta	137	65,0 %	137	65,0 %
Švédsko	41 903	46,9 %	34 702	47,6 %
Spojené kráľovstvo	221 875	36,9 %	211 822	35,5 %
Estónsko	1 705	11,9 %	1 235	Neuvádza sa.
Slovinsko	1 313	11,0 %	1 140	9,8 %
Maďarsko	670 225	10,4 %	653 041	10,6 %
Nemecko	1 826 219	10,3 %	1 414 943	10,1 %
Luxembursko	40	10,0 %	14	Neuvádza sa.
Lotyšsko	458	8,5 %	349	10,6 %
Belgicko	104 621	2,6 %	54 356	4,9 %

Rakúsko	53 942	Neuvádza sa.	35 319	Neuvádza sa.
Fínsko	7 804	Neuvádza sa.	6 993	Neuvádza sa.
Slovensko	4 853	Neuvádza sa.	3 972	Neuvádza sa.
Taliansko	2 633	Neuvádza sa.	2 337	Neuvádza sa.
Holandsko	1 730	Neuvádza sa.	1 607	Neuvádza sa.
Grécko	306	Neuvádza sa.	299	Neuvádza sa.

Takéto rozdiely môžu odrážať relatívnu dôležitosť, akú jednotlivé členské štáty pripisujú cestným technickým kontrolám v porovnaní s ostatnými cestnými kontrolami zameranými na iné hľadiská cestnej dopravy. Z tohto hľadiska sa správa Belgicka netýka výlučne cestných technických kontrol, ale všetkých kontrol uskutočnených na okraji ciest: v správe sa všeobecne rozlišujú kontroly z hľadiska sociálnych právnych predpisov, mimoriadnej prepravy, prepravy nebezpečného tovaru, euronálepiek a iné kontroly. Cestné technické kontroly nie sú vo všeobecnosti osobitne identifikované a informácie o nich nie sú podrobné.

Šesť členských štátov z jedenástich, ktoré poskytli informácie o počte vozidiel, ktoré nie sú v súlade so smernicou, a o celkovom počte kontrolovaných vozidiel evidovaných v Európskej únii, zaznamenalo mieru nesúladu od 8,5 % do 11,9 % (pozri tabuľku 3).

Veľký podiel vozidiel, ktoré nie sú v súlade, sa zistil v Dánsku (72,1 %), na Malte (65,0 %), vo Švédsku (46,9 %) a v Spojenom kráľovstve (36,9 %). V porovnaní s Dánskom a Maltou, ktoré kontrolujú relatívne málo vozidiel, sa štatistiky o cestných technických kontrolách zaslaných Švédskom a Spojeným kráľovstvom týkajú veľkého počtu vozidiel, pričom vo Švédsku bolo skontrolovaných 41 903 a v Spojenom kráľovstve 221 875 vozidiel evidovaných v Európskej únii. Relatívne vysoký pomer vozidiel považovaných za vozidlá, ktoré nie sú v súlade, z celkového počtu kontrolovaných vozidiel je pravdepodobne výsledkom osobitného užšieho výberu vozidiel na účely cestných technických kontrol zo strany uvedených dvoch členských štátov. Napríklad Spojené kráľovstvo, ktoré sa obáva, že zastavenie vozidla na účely cestnej technickej kontroly môže mať vážne hospodárske dôsledky kvôli všeobecnému rozšíreniu systému globálneho riadenia výroby v „určenom čase“ (systém just-in-time), rozvíja prístup založený na analýze rizík prezentovaných prevádzkovateľmi, opierajúc sa o parametre odzrkadľujúce ich výkony v minulosti.

Údaje zaslané členskými štátmi

Dostupné údaje od členských štátov, ktoré sa týkajú cestných technických kontrol vozidiel evidovaných v ostatných členských štátoch, sa vo všeobecnosti vzťahujú iba na nízke počty vozidiel a neumožňujú vyvodiť závery o priemernom materiálnom stave vozidiel jazdiacich

mimo územia krajín, v ktorých sú evidované, ktoré by boli použiteľné na štatistické účely. Závety, ktoré by sa dali z niektorých týchto údajov vyvodzovať na vnútroštátnej úrovni, sú zjavne v rozpore s aktuálnejšími a podrobnejšími štúdiami⁵, v ktorých sa skonštatovalo, že technický stav vozidiel jazdiacich mimo územia krajín, v ktorých sú evidované, je menej uspokojivý.

Maďarsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo poskytujú štatistické údaje podľa členských štátov evidencie, ktoré sa týkajú relatívne vysokého počtu vozidiel.

Pokiaľ ide o **Maďarsko** (pozri tabuľku 4), pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, k vozidlám skontrolovaným členským štátom, v ktorom sú vozidlá evidované, je celkovo nižší než zodpovedajúci pomer vozidiel evidovaných v Maďarsku (10,6 %). Počet kontrol vozidiel EÚ neevidovaných v Maďarsku (17 184) je však malý oproti celkovému počtu cestných technických kontrol uvedených vo vyhlásení maďarských orgánov (670 225).

Tabuľka 4: Vozidlá skontrolované Maďarskom

Štát evidencie	Skontrolované vozidlá	Vozidlá, ktoré nie sú v súlade	Pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, k skontrolovaným vozidlám
Belgicko	34	0	0,0 %
Česká republika	1 272	13	1,0 %
Dánsko	167	0	0,0 %
Nemecko	634	4	0,6 %
Estónsko	317	7	2,2 %
Grécko	27	1	3,7 %
Španielsko	41	0	0 %
Francúzsko	13	0	0 %
Írsko	0	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.
Taliansko	162	5	3,1 %
Cyprus	0	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.
Lotyšsko	246	6	2,4 %
Litva	225	4	1,8 %
Luxembursko	31	0	0 %
Maďarsko	653 041	69.438	10,6 %
Malta	0	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.

⁵ "South East International Pilot" je štúdia vedená agentúrami *Vehicle and Operator Services Agency* a *Highway Agency* v rokoch 2005 a 2006. Z tejto pilotnej štúdie vyplýva, že 30,60 % nákladných vozidiel neevidovaných v Británii a 42,79 % prípojných vozidiel neevidovaných v Británii nezodpovedá normám, pričom tento percentuálny podiel je v prípade nákladných vozidiel evidovaných v Británii 24,60 % a v prípade prípojných vozidiel evidovaných v Británii 30,10 %.

Holandsko	1 202	7	0,6 %
Rakúsko	122	0	0,0 %
Poľsko	2 010	13	0,6 %
Portugalsko	36	0	0,0 %
Slovinsko	4 565	13	0,3 %
Slovensko	5 979	25	0,4 %
Fínsko	21	0	0,0 %
Švédsko	79	0	0,0 %
Spojené kráľovstvo	1	0	0,0 %
EÚ spolu	670 225	69 536	10,4 %

Pokiaľ ide o **Švédsko** (pozri tabuľku 5), pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, k vozidlám skontrolovaným členským štátom, sa pohybujú od 24,2 % u vozidiel evidovaných v Rakúsku (95 skontrolovaných vozidiel) do 91,7 % u vozidiel evidovaných v Írsku (12 skontrolovaných vozidiel). Pomer vozidiel evidovaných vo Švédsku je však 47,6 %. Údaje poskytnuté členským štátom evidencie sa však vo všeobecnosti týkajú iba nízkeho počtu skontrolovaných vozidiel a neumožňujú vyvodit' závery vhodné na štatistické účely. Treba si však všimnúť, že pri relatívne vysokom počte skontrolovaných vozidiel je podiel vozidiel považovaných švédskymi orgánmi za vozidlá, ktoré nie sú v súlade, vysoký v prípade vozidiel evidovaných v Poľsku, Lotyšsku, Estónsku a Litve.

Tabuľka 5: Vozidlá skontrolované Švédskom

Štát evidencie	Skontrolované vozidlá	Vozidlá, ktoré nie sú v súlade	Pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, k skontrolovaným vozidlám
Belgicko	94	48	51,1 %
Česká republika	55	17	30,9 %
Dánsko	1 536	536	34,9 %
Nemecko	587	208	35,4 %
Estónsko	285	159	55,8 %
Grécko	6	2	33,3 %
Španielsko	50	22	44,0 %
Francúzsko	26	7	26,9 %
Írsko	12	11	91,7
Taliansko	28	15	53,6 %
Cyprus	0	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.
Lotyšsko	186	106	57,0 %
Litva	373	203	54,4 %

Luxembursko	1	0	0,0 %
Maďarsko	34	14	41,2 %
Malta	0	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.
Holandsko	558	230	41,2 %
Rakúsko	95	23	24,2 %
Poľsko	1 281	766	59,8 %
Portugalsko	16	4	25,0 %
Slovinsko	38	25	65,8 %
Slovensko	18	13	72,2 %
Fínsko	1 865	700	37,5 %
Švédsko	34 702	16 514	47,6 %
Spojené kráľovstvo	57	31	54,4 %
EÚ spolu	41 903	19 654	46,9 %

Pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, a vozidiel so zakázanou premávkou z celkového počtu vozidiel skontrolovaných v **Spojenom kráľovstve**, ktoré sú evidované v inom členskom štáte (pozri tabuľku 6), je vždy vyšší než pomer zodpovedajúci vozidlám evidovaným v Spojenom kráľovstve, pričom v prvom prípade je tento podiel 35,5 % a v druhom prípade 27,5 %. Pri relatívne vysokom počte vozidiel skontrolovaných v Spojenom kráľovstve sa to týka najmä vozidiel evidovaných v Portugalsku, Španielsku, Írsku, Taliansku, Belgicku, Českej republike, Poľsku a Francúzsku.

Tabuľka 6: Vozidlá skontrolované Spojeným kráľovstvom

Štát evidencie	Skontrolované vozidlá	Vozidlá, ktoré nie sú v súlade	Pomer vozidiel, ktoré nie sú v súlade, k skontrolovaným vozidlám	Vozidlá so zakázanou premávkou	Pomer vozidiel so zakázanou premávkou k skontrolovaným vozidlám
Belgicko	699	521	74,5 %	428	61,2 %
Česká republika	181	128	70,7 %	105	58,0 %
Dánsko	60	23	38,3 %	22	36,7 %
Nemecko	797	324	40,7 %	287	36,0 %
Estónsko	26	16	61,5 %	10	38,5 %
Grécko	34	29	85,3 %	24	70,6 %
Španielsko	476	405	85,1 %	341	71,6 %
Francúzsko	885	446	50,4 %	398	45,0 %
Írsko	3 480	2 894	83,2	2.250	64,7 %
Taliansko	448	355	79,2 %	301	67,2 %
Cyprus	2	2	100,0 %	2	100,0 %
Lotyšsko	18	11	61,1 %	10	55,6 %
Litva	87	59	67,8 %	46	52,9 %
Luxembursko	75	32	42,7 %	29	38,7 %
Maďarsko	134	51	38,1 %	46	34,3 %
Malta	6	6	100,0 %	6	100,0 %
Holandsko	1 750	891	50,9 %	712	40,7 %
Rakúsko	172	70	40,7 %	64	37,2 %
Poľsko	397	258	65,0 %	210	52,9 %
Portugalsko	193	172	89,1 %	132	68,4 %
Slovinsko	51	30	58,8 %	25	49,0 %
Slovensko	65	40	61,5 %	33	50,8 %
Fínsko	0	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.
Švédsko	17	11	64,7 %	6	35,3 %
Spojené kráľovstvo	211 822	75 151	35,5 %	58 229	27,5 %
EÚ spolu	221 875	81 925	36,9 %	63 716	28,7 %

6. DRUHY SANKCIÍ

V smernici sa neustanovujú predpisy o sankciách podľa zistených porušení. Sankcie zavedú členské štáty bez diskriminácie založenej na štátnej príslušnosti vodiča alebo krajiny evidencie, alebo uvedenia do premávky úžitkového vozidla.

Smernicou 2000/30/ES sa povoľuje orgánu alebo inšpektorovi, ktorý vykonáva cestnú technickú kontrolu, pozastaviť používanie vozidla dovtedy, kým zistené nebezpečné nedostatky nebudú odstránené, ak sa ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre svoju posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky.

Vážne nedostatky na úžitkovom vozidle patriacom osobe, ktorá nemá bydlisko v danom členskom štáte, najmä nedostatky, ktoré mali za následok pozastavenie jeho používania, sa musia oznámiť príslušným orgánom členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované.

Príslušné orgány členského štátu, v ktorom sa zistil vážny nedostatok na úžitkovom vozidle patriacom osobe, ktorá nemá bydlisko v tomto členskom štáte, môžu požiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, aby sa proti vinníkovi prijali vhodné opatrenia, napríklad predvedenie vozidla na ďalšiu kontrolu technického stavu vozidla.

7. ZÁVERY

1. Väčšina členských štátov si nedostatočne plní povinnosť odovzdávania štatistických údajov a informácií podľa smernice 2000/30/ES:

- údaje neoznamujú všetky členské štáty,
- ak ich oznamujú, nerobia tak dostatočne podrobne, čo bráni dôkladnému hodnoteniu účinnosti politik Spoločenstva v oblasti cestnej bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

Komisia začína odteraz uplatňovať voči členským štátom, ktoré jej neoznámili údaje alebo oznámili neúplné údaje požadované smernicou 2000/30/ES, konania o porušení z dôvodu neplnenia povinností, ktoré členským štátom ukladá táto smernica (porušenia 2007 – 2041 až 2007 – 2045).

2. Smernicou sa stanovuje vzor individuálnej správy cestnej technickej kontroly. Z nadobudnutých skúseností vyplýva, že tento formulár v súčasnej forme nie je vhodný na elektronický prenos všetkých štatistických údajov Komisii. Keďže v smernici sa nespresňuje formát na prenos všetkých štatistických údajov, členské štáty zasielajú informácie v mimoriadne rôznorodých formách, ktoré sťažujú konsolidáciu výsledkov.

V budúcnosti by bolo lepšie oznamovať údaje vo formáte priamo využiteľnom prostriedkami výpočtovej techniky. To si vyžaduje stanovenie spoločného formátu na výmenu informácií. Na základe skúseností nadobudnutých počas tohto prvého finančného roka Komisia bude môcť navrhnúť spoločný formát na elektronické zasielanie štatistických údajov Komisii.

Hoci sa v smernici vyžaduje zasielať údaje na určitej úrovni, pokiaľ ide o ich podrobnosť (vozidlá zatriedené podľa kategórií a krajín evidencie, podrobné údaje o kontrolovaných bodoch a nedostatkoch zistených na základe prílohy I k smernici 2000/30/ES), požadované informácie sa často zasielajú v príliš všeobecnej podobe, a preto neumožňujú hĺbkovú analýzu.

Útvary Komisie by mali zvážiť zvolanie „Výboru pre prispôsobenie technickému pokroku“, ktorý má Komisii pomáhať pri implementácii smernice 2000/30/ES s cieľom vyriešiť ťažkosti členských štátov pri zbere, kompilovaní a oznamovaní štatistických údajov o cestných technických kontrolách vrátane prípadných úprav vzoru správy o cestnej technickej kontrole uvedeného v prílohe I k smernici 2000/30/ES. Pokiaľ ide o mieru nesúlady so smernicou, veľké kolísanie zistené u členských štátov nie je možné vysvetliť na základe analýzy poskytnutých informácií. Spolu s členskými štátmi sa bude hľadať vysvetlenie.

3. Mnohé členské štáty kontrolujú najmä vozidlá evidované na ich území. Podiel vozidiel neevidovaných na ich území vo vzťahu ku všetkým vozidlám kontrolovaným členskými štátmi je veľmi premenlivý (pozri tabuľku 2). Členské štáty treba upozorniť na to, že kontroly vozidiel neevidovaných na ich území prispievajú k všeobecnému rozšíreniu osvedčených postupov. Tento podiel by mal byť odteraz vo vzťahu k pozorovaným cestným tokom čo možno najvyšší.