



V Bruseli 23. 3. 2020
COM(2020) 109 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**

Vykazované obdobie 2015 – 2016

Obsah

1.	ÚVOD	2
2.	SMERNICA 2000/30/ES	2
3.	ÚDAJE OZNAMOVANÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI	2
4.	OBSAH KONTROLY	2
5.	ŠTATISTICKÉ ÚDAJE	2
5.1.	Počet kontrol	2
5.2.	Pôvod skontrolovaných vozidiel	2
5.3.	Počet udelených zákazov používania	2
5.4.	Pôvod vozidiel, ktorým bol udelený zákaz používania	2
5.5.	Vozidlá so zákazom používania podľa kategórie vozidla a členského štátu evidencie	2
5.6.	Druhy chýb, ktoré oznámili členské štáty	2
6.	DRUHY SANKCIÍ	2
7.	ZÁVERY A ZHRNUTIA	2
7.1.	Kontroly	2
7.2.	Zákazy používania	2
7.3.	Chyby	2

1. ÚVOD

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

- 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 vrátane motorových vozidiel a ich prívesov a návesov prevádzkované na území členských štátov podrobujú cestným technickým kontrolám v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.

V jej článku 6 sa stanovuje, že každý druhý rok majú členské štáty oznámiť Komisii údaje nazhromaždené za uplynulé dva roky o:

- počtoch kontrolovaných úžitkových vozidiel roztriedené do siedmich kategórií vozidiel a v členení podľa krajín evidencie,
- položkách skontrolovaných podľa danej smernice a
- zistených chybách.

Po zozbieraní týchto údajov sa v smernici 2000/30/ES takisto požaduje, aby Komisia na základe údajov od členských štátov predložila Rade správu o uplatňovaní smernice spolu s prehľadom dosiahnutých výsledkov. Toto je predmetom tejto správy. V smernici 2000/30/ES sa tiež vyžaduje, aby informácie získané od členských štátov podľa článku 6 predložila Komisia Európskemu parlamentu.

V smernici 2000/30/ES sa v rámci cestnej technickej kontroly stanovuje deväť rôznych oblastí (pozri oddiel 4). Ak sa počas kontroly ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, môže sa používanie daného vozidla zakázať až do času, kým nebudú zistené nebezpečné chyby odstránené. Zároveň sa po vykonaní kontroly vozidla musia všetky zistené chyby zdokumentovať v správe o kontrole poskytnutej vodičovi.

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).

Európsky parlament a Rada v roku 2014 v rámci balíka opatrení o technickom stave vozidiel zrevidovali pravidlá a postupy pre cestné technické kontroly úžitkových vozidiel. Dňa 3. apríla 2014 bola prijatá smernica 2014/47/EÚ⁴ (ďalej len „smernica 2014/47/EÚ“). Uplatňuje sa od 20. mája 2018. Smernicou 2014/47/EÚ sa okrem iného zavádzajú dva druhy inšpekcií, t. j. počiatočné a podrobnejšie kontroly⁵, ako aj požiadavka, že celkový počet počiatočných cestných kontrol v EÚ za kalendárny rok bude musieť zodpovedať aspoň 5 % celkového počtu týchto vozidiel, ktoré sú evidované v členských štátoch. Na dosiahnutie tohto cieľa sa musí každý členský štát usilovať o vykonanie primeraného počtu cestných kontrol, ktorý bude zodpovedať celkovému počtu takýchto vozidiel evidovaných na jeho území. Lehota na podanie prvej správy, keď sa tento cieľ bude skúmať, bude 31. marec 2021, a to za roky 2019 – 2020.

2. SMERNICA 2000/30/ES

Podľa smernice 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel sa vozidlá používané na komerčné účely musia kontrolovať každý rok. Keďže sa však každoročná kontrola nepovažuje za dostatočnú na to, aby sa zaručilo, že tieto vozidlá zostanú v dobrom technickom stave aj v období medzi dvoma po sebe nasledujúcimi kontrolami technického stavu, nevyhnutným opatrením na zaistenie bezpečnosti cestnej premávky je aj vykonávanie cestných technických kontrol ako formy presadzovania predpisov.

Cestná technická kontrola je neohlásená kontrola úžitkového vozidla prevádzkovaného na území členského štátu. Kontroly vykonávajú hlavne na verejných komunikáciách buď príslušné orgány, alebo iné subjekty konajúce pod ich dohľadom.

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

Výber úžitkových vozidiel na cestnú technickú kontrolu by mal byť cielený s osobitným dôrazom na identifikáciu vozidiel, ktoré sú s najväčšou pravdepodobnosťou slabo udržiavané⁶.

Cestné kontroly sa obyčajne vykonávajú vo viacerých krokoch. Najprv sa vykoná vizuálne posúdenie stavu údržby stojaceho vozidla a zároveň sa skontroluje dokumentácia týkajúca sa poslednej cestnej kontroly vozidla (ak existuje) a kontroly jeho technického stavu. Môže sa tiež vykonať podrobná kontrola nezrovnalostí na základe zoznamu položiek smernice 2000/30/ES, a to na mieste alebo v najbližšej stanici technickej kontroly. V prípade podrobnej kontroly sa musí výsledok zaznamenať v správe o cestnej technickej kontrole, ktorá sa riadi

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.

⁵ V rámci počiatočnej kontroly sa vykoná kontrola dokumentácie a vizuálne posúdenie technického stavu vozidla. Podrobnejšie kontroly (v nadväznosti na počiatočnú kontrolu, ak je to potrebné) sa musia vykonávať pomocou mobilnej kontrolnej jednotky, v určenom zariadení cestnej kontroly alebo v stanici technickej kontroly.

⁶ Smernicou 2014/47/EÚ sa od 20. mája 2019 zaviedol vo všetkých členských štátoch systém povinného hodnotenia rizikovosti. Slabé výsledky na cestných kontrolách, pokiaľ ide o počet a závažnosť chýb, budú pre podniky znamenať vyššiu rizikovosť. Príslušné orgány členských štátov môžu potom na základe týchto informácií kontrolovať podniky hodnotené ako vysokorizikové častejšie.

vzorom stanoveným v smernici. Tieto informácie sú podkladom pre informácie, ktoré majú členské štáty oznamovať Európskej komisii.

Ak úžitkové vozidlo s nebezpečnými chybami predstavuje vážne riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, možno zakázať jeho používanie, kým sa tieto chyby neodstránia. Okrem toho, zahraničné vozidlá so závažnými chybami treba v záujme prijatia príslušných krokov nahlásiť členskému štátu evidencie.

V smernici 2000/30/ES v znení zmien⁷, ktorá sa uplatňovala do 19. mája 2018, bolo stanovených viacero podmienok cestných technických kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných v EÚ. Smernicou 2010/47/EÚ sa od 1. januára 2012 zmenili kategórie vozidiel a zoznam kontrolovaných položiek v prílohe I.

Pred zmenou boli vozidlá v správe z cestnej technickej kontroly (príloha I) definované pomocou tried, napr. vozidlo prívesového a návesového typu, čo znamenalo akékoľvek motorové vozidlo na prepravu tovaru s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony (kategórie N2 a N3) spojené s prípojným vozidlom (kategórie O3 a O4). Zároveň sa museli vozidlá kategórie N2 uviesť ako „ľahké nákladné vozidlo“, vozidlá kategórie N3 ako „nákladný automobil“ a vozidlá kategórie O3 a O4 ako „príves“ a „náves“.

Jednou zo zmien zavedených smernicou 2010/47/EÚ však bolo zavedenie odlišného spôsobu zoskupovania vozidiel, a to podľa označenia ich kategórie podľa právnych predpisov pre typové schválenie. V dôsledku toho vozidlo, ktoré mohlo byť uvedené v rôznych triedach, môže byť teraz uvedené len v jednej kategórii vozidiel. Okrem toho sa ťažné vozidlo a prípojné vozidlo musia uvádzať oddelene. Vzhľadom na to, že ťažné vozidlo a prípojné vozidlo môžu byť evidované v rôznych členských štátoch, poskytuje táto revidovaná klasifikácia presnejšie informácie a zároveň zlepšuje situáciu členských štátov v prípadoch, keď je potrebné informovať členský štát evidencie, ak boli na niektorom z vozidiel zistené závažné chyby.

3. ÚDAJE OZNAMOVANÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

Toto je šiesta správa o uplatňovaní smernice 2000/30/ES v členských štátoch a vzťahuje sa na kalendárne roky 2015 – 2016. Členské štáty mali Komisii poskytnúť zozbierané údaje za toto obdobie najneskôr do 31. marca 2017.

S cieľom zjednodušiť túto ohlasovaciu povinnosť a v súlade s doterajšou praxou zaslala Komisia na začiatku januára 2017 členským štátom informačný list. K tomuto listu bol priložený vzor (vypracovali ho spoločne odborníci z Komisie a členských štátov) a členské štáty boli vyzvané, aby ho pri predkladaní správ použili.

Na začiatku marca 2017 bolo vydané oznámenie, v ktorom boli členské štáty upozornené, že sa blíži termín na predloženie ich správ. Všetky členské štáty použili vzor a predložili údaje v elektronickej podobe. Bol to vítaný krok, pretože sa tak zjednodušilo zhromažďovanie údajov.

Nie všetky členské štáty však dodržali termín na predloženie svojich údajov. Niektoré štáty (Belgicko, Česká republika, Fínsko a Francúzsko) sa mierne oneskorili, iné predložili údaje až v januári (Malta) či marci 2018 (Holandsko).

⁷ 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.

Jedenásť členských štátov, konkrétne Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Holandsko, Chorvátsko, Luxembursko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko a Rumunsko, predložilo aj údaje o vozidlách evidovaných mimo EÚ, ktoré rozdelili podľa krajiny evidencie, zatiaľ čo ďalšie dve krajiny, Belgicko a Taliansko, poskytli súhrnné údaje o počte skontrolovaných vozidiel z krajín mimo EÚ.

Cyprus poskytol údaje len o domácich vozidlách. Írsko pôvodne robilo to isté, ale následne predložilo revidovaný súbor údajov, do ktorého boli zahrnuté údaje o skontrolovaných vozidlách zaevidovaných v iných členských štátoch.

A napokon trinásť členských štátov, konkrétne Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Malta, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko a Spojené kráľovstvo, poskytlo aj dodatočné informácie týkajúce sa kódov chýb v rámci kontrolovaných položiek (napr. 1. brzdové zariadenie; 1.1.8. spojkové hlavice pre brzdy prípojného vozidla). Tieto podrobné údaje boli zavedené smernicou 2010/47/EÚ, ktorou sa zmenila príloha I k smernici 2000/30/ES od 1. januára 2012, poskytovať údaje na takejto rozšírenej úrovni podrobností však nie je povinné.

Po prvej analýze národných správ sa Komisia obrátila na viaceré členské štáty, aby mohla lepšie pochopiť možné príčiny výrazne nadpriemerných výsledkov alebo zmien v porovnaní s predchádzajúcim obdobím. Podľa vysvetlení poskytnutých členskými štátmi existuje niekoľko okolností, ktoré mali negatívny vplyv na počet a kvalitu cestných technických kontrol. K týmto okolnostiam patrili okrem iného reorganizácia alebo decentralizácia právomocí, následkom čoho boli obdobia, keď sa kontroly nevykonávali, či finančné obmedzenia, ktorých následkom bol nedostatok personálu, obmedzený počet inšpekcii a obmedzený prístup k vybaveniu. Výmena informácií s členskými štátmi odhalila aj významné rozdiely v chápaní a realizácii zhromažďovania údajov a vykazovania, čo môže byť takisto dôvodom rozdielov. Tieto rozdiely by sa mohli od 20. mája 2018 znížiť vzhľadom na to, že smernica 2014/47/EÚ prináša väčšiu harmonizáciu testovacích metód, hodnotenia chýb, používania skúšobného zariadenia a požiadaviek na podávanie správ. Prvá správa vychádzajúca zo smernice 2014/47/EÚ sa bude vzťahovať na obdobie 2019 – 2020 a členské štáty budú musieť predložiť národné správy do 31. marca 2021.

4. OBSAH KONTROLY

Komisii sa musia zasielať prinajmenšom údaje týkajúce sa kontrolných oblastí podrobne uvedených v bode 10 vzoru správy v prílohe I k smernici 2000/30/ES. Týmto oblasťami sú:

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

S cieľom uľahčiť inšpektorom zaznamenávanie zistených chýb v týchto oblastiach by správa z kontroly mala na zadnej strane obsahovať úplný zoznam kontrolovaných položiek. Inšpektori sú povinní vyznačiť (pomocou vopred stanovených kódov) v správe všetky oblasti, v ktorých zistili chyby, a po ukončení kontroly poskytnúť vodičovi vozidla kópiu tejto správy.

Ak sa inšpektor domnieva, že niektorá zo zistených chýb môže predstavovať také bezpečnostné riziko, ktoré si najmä v prípade brzd vyžaduje ďalšie kontroly, môže nariadiť, aby sa vozidlo podrobilo podrobnejšej obhliadke v najbližšom určenom zariadení technickej kontroly.

Okrem toho, ak sa počas kontroly ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, môže sa používanie daného vozidla zakázať až do času, kým nebudú zistené nebezpečné chyby odstránené.

5. ŠTATISTICKÉ ÚDAJE

5.1. Počet kontrol

V porovnaní s obdobím 2013 – 2014 bolo v období 2015 – 2016 skontrolovaných o 534 473 vozidiel menej, čo predstavuje pokles o 9,6 %. V tabuľke 1 sa uvádza rozdelenie podľa jednotlivých členských štátov.

V rokoch 2011 – 2012 bolo skontrolovaných 8 145 984 vozidiel, zatiaľ čo v období 2013 – 2014 ich bolo skontrolovaných o 2 561 820 menej, vykonalo sa teda 5 584 164 kontrol. V období 2015 – 2016 došlo k ďalšiemu zníženiu o približne 10 %, počet kontrol klesol na 5 029 763.

Tabuľka 1: Počet kontrol – porovnanie období 2013 – 2014 a 2015 – 2016

Nahlasujúci členský štát (ČŠ)	Vozidlá skontrolované v období 2013 – 2014	Vozidlá skontrolované v období 2015 – 2016	Rozdiel medzi obdobiami 2013 – 2014 a 2015 – 2016	Percentuálny rozdiel medzi obdobiami 2013 – 2014 a 2015 – 2016
Rakúsko	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgicko	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulharsko	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Chorvátsko	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Cyprus	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 %
Estónsko	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Fínsko	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Francúzsko	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Nemecko	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grécko	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Maďarsko	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Írsko	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Taliansko	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 %
Luxembursko	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Holandsko	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Poľsko	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 %
Španielsko	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Švédsko	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Spojené kráľovstvo	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Spolu	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Osemnásť členských štátov vykonalo v období 2015 – 2016 menej kontrol než v období 2013 – 2014. Percentuálny pokles sa pohyboval od 1 % v prípade Chorvátska až po **68 % v prípade Grécka**. Ďalšími členskými štátmi, ktoré zaznamenali výrazný pokles, boli Taliansko (64 %), Belgicko (46 %), Luxembursko (45 %) a Česká republika (35 %). Príčinami tohto poklesu sú podľa vysvetlení zo strany členských štátov finančné obmedzenia a nedostatok ľudských zdrojov alebo reorganizácia právomocí. Došlo aj k zmenám vnútroštátnych právnych predpisov a vnútorných administratívnych postupov, ktoré mali takisto dosah na činnosti zamerané na presadzovanie predpisov.

Na druhej strane zaznamenalo desať členských štátov nárast počtu kontrol vykonaných v období 2015 – 2016. Percentuálny nárast sa pohyboval od 1,2 % v prípade Nemecka až po 122 % v prípade Írska, 141 % v prípade Portugalska a 429 % v prípade Cypru. V prípade Cypru však treba zobrať na vedomie, že z hľadiska počtu kontrol zaznamenaného počas vykazovaného obdobia 2013 – 2014 vychádzali z veľmi nízkej základnej úrovne. Uvedený percentuálny nárast je preto relatívny. V prípade Írska je nárast spôsobený tým, že tamajšie orgány zvýšili počet inšpektorov vykonávajúcich cestné technické kontroly.

5.2. Pôvod skontrolovaných vozidiel

V tabuľke 2 sa uvádza prehľad pôvodu vozidiel skontrolovaných členskými štátmi. Ako už bolo uvedené, Cyprus ako jediný štát nepredložil údaje týkajúce sa kontrol „mimoštátnych“ vozidiel, t. j. vozidiel evidovaných v inom členskom štáte alebo mimo EÚ. Dvadsaťsedem členských štátov uviedlo údaje o kontrolách vykonaných na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte a trinásť členských štátov kontrolovalo aj vozidlá evidované mimo EÚ.

K najdôležitejším údajom z tabuľky 2 patrí informácia, že 62 % kontrol v období 2015 – 2016 sa vykonalo na domácich vozidlách, 33 % na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte a 5 % na vozidlách evidovaných mimo EÚ.

Za povšimnutie stojí aj informácia, že v Luxembursku sa na domácich vozidlách vykonalo len 15,8 % inšpekcí, alebo fakt, že zatiaľ čo 51 % vozidiel kontrolovaných poľskými orgánmi

bolo evidovaných v Poľsku, poľské orgány vykonali dvakrát viac kontrol na vozidlách evidovaných mimo EÚ než na vozidlách evidovaných vo všetkých ostatných členských štátoch dohromady. Tieto údaje sa dajú pravdepodobne vysvetliť geografickou polohou týchto členských štátov.

Tabuľka 2: Pôvod skontrolovaných vozidiel

Nahlasujúci členský štát (ČŠ)	Evidované v danom členskom štáte	Evidované v inom členskom štáte	Evidované mimo EÚ	Spolu	Vozidlá daného členského štátu (%)
Rakúsko	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgicko	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulharsko	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Chorvátsko	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Cyprus	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 %
Estónsko	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Fínsko	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Francúzsko	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Nemecko	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grécko	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Maďarsko	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Írsko	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Taliano	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 %
Luxembursko	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Holandsko	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Poľsko	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 %
Španielsko	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Švédsko	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Spojené kráľovstvo	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Spolu	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Švajčiarsko	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Spolu	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Počet udelených zákazov používania

V porovnaní s obdobím 2013 – 2014 bol v období 2015 – 2016 počet vozidiel s udeleným zákazom používania **vyšší o 60 112**, čo predstavuje nárast o **17,5 %**. V tabuľke 3 sa uvádza rozdelenie podľa jednotlivých členských štátov. Vzhľadom na to, že počet skontrolovaných vozidiel sa v porovnaní s rokmi 2013 – 2014 znížil o 9,6 %, môže to naznačovať cielenejší prístup pri cestných kontrolách vo väčšine členských štátov alebo v niektorých prípadoch aj zavedenie prísnejšieho režimu kontrol.

Tabuľka 3: Zákazy používania – porovnanie období 2013 – 2014 a 2015 – 2016

Nahlasujúci členský štát (ČŠ)	Vozidlá s udeleným zákazom používania v období 2013 – 2014	Vozidlá s udeleným zákazom používania v období 2015 – 2016	Rozdiel medzi obdobiami 2013 – 2014 a 2015 – 2016	Percentuálny rozdiel medzi obdobiami 2013 – 2014 a 2015 – 2016
Rakúsko	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgicko	997	691	-306	-30,7 %
Bulharsko	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Chorvátsko	1 643	2 548	905	55,1 %
Cyprus	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Česká republika	514	375	-139	-27,0 %
Dánsko	532	1 192	660	124,1 %
Estónsko	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Fínsko	5 840	163	-5 677	-97,2 %
Francúzsko	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Nemecko	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Grécko	252	71	-181	-71,8 %
Maďarsko	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Írsko	779	1 909	1 130	145,1 %
Taliansko	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Lotyšsko	45	61	16	35,6 %
Litva	931	311	-620	-66,6 %
Luxembursko	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Holandsko	111	172	61	55,0 %
Poľsko	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugalsko	11	776	765	6 954,5 %
Rumunsko	357	3 035	2 678	850 %
Slovensko	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovinsko	477	109	-368	-77,1 %
Španielsko	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Švédsko	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Spojené	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %

kráľovstvo				
Spolu	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Dvanásť členských štátov zaznamenalo nárast počtu zákazov počas vykazovaného obdobia 2015 – 16 v porovnaní s obdobím 2013 – 2014. Percentuálny nárast sa pohyboval od 3 % v prípade Švédska až po približne 6 955 % v prípade Portugalska, aj keď Portugalsko vychádzalo z nízkeho základu – len 11 zákazov za vykazované obdobie 2013 – 2014. Ďalšími členskými štátmi, ktoré zaznamenali výrazný nárast, boli Rumunsko (850 %), Dánsko (124 %) a Malta (90 %). K mimoriadnemu nárastu vo Francúzsku o 3 722 % došlo v dôsledku toho, že táto krajina v období 2013 – 2014 neposkytla údaje o prípojných vozidlách (kategórie O3 a O4) a že správa z obdobia 2013 – 2014 nezahŕňala celú škálu orgánov zapojených do činností cestnej kontroly. Niektoré ďalšie výrazne nadpriemerné nárasty možno vysvetliť zmenami vnútroštátnych právnych predpisov a metodiky zberu údajov a podávania správ.

Pri porovnaní týchto nárastov s príslušnou zmenou počtu kontrol v dotknutých členských štátoch zistíme, že s výnimkou Francúzska (ktoré zaznamenalo pokles o 3,6 %) zaznamenalo Rumunsko nárast počtu kontrol o 61,6 %, Malta o 73,1 %, Dánsko o 80,3 % a Portugalsko o 141 %.

Na druhej strane šestnásť členských štátov zaznamenalo pokles počtu udelených zákazov – od poklesu o 2,7 % v prípade Slovenska až po 97,2 % pokles v prípade Fínska. Pokles v prípade Fínska však bol spôsobený chybnou metodikou podávania správ za obdobie 2013 – 2014. Je zaujímavé, že tomu zodpovedal nárast počtu kontrol o 15,7 % v prípade Slovenska a pokles o 24,8 % v prípade Fínska. To by mohlo opäť svedčiť o zmenách politiky vykonávania kontrol, ako aj o tom, že sa technický stav vozidiel pravdepodobne zlepšuje.

5.4. Pôvod vozidiel, ktorým bol udelený zákaz používania

V tabuľke 4 sú zhrnuté údaje, ktoré predložili členské štáty, a uvádza sa v nej, že percentuálny podiel domácich vozidiel, ktorým bol udelený zákaz používania, sa pohybuje od menej než 1 % v Bulharsku, Českej republike, Lotyšsku a Litve až po viac než 50 % v Rakúsku, Estónsku, Taliansku, na Malte, v Portugalsku a vo Švédsku. Estónsko má podiel domácich vozidiel so zákazom používania vyšší než 90 %, čo je zapríčinené metodikou zberu údajov. Celkový podiel domácich vozidiel so zákazom používania vo všetkých členských štátoch je 7,9 %. Je dôležité poznamenať, že v prípade Švédska odhalila revízia vykázaných údajov chybnú metodiku zberu údajov a podávania správ, ktorá mala dlhšie trvanie, a to aj v obdobiach 2013 – 2014 a 2015 – 2016.

Ak sa pozrieme na rozdiely v miere udelených zákazov používania pre domáce vozidlá oproti zahraničným vozidlám, zistíme, že v prípade šiestich členských štátov by sa na základe získaných údajov dalo usudzovať, že zahraničné vozidlá spĺňajú prísnejšie normy pre premávku po pozemných komunikáciách, pretože miera udelených zákazov pre domáce vozidlá tam bola vyššia. Týmito členskými štátmi, kde miera udelených zákazov pre domáce vozidlá bola minimálne o 10 percentuálnych bodov vyššia ako pre zahraničné vozidlá, boli Slovensko, Taliansko, Dánsko, Rumunsko, Malta a Portugalsko.

Na druhej strane boli dva členské štáty (Spojené kráľovstvo a Írsko), kde miera udelených zákazov pre zahraničné vozidlá bola minimálne o 10 percentuálnych bodov vyššia ako miera udelených zákazov pre domáce vozidlá.

Priemerná miera udelených zákazov pre vozidlá z EÚ (s výnimkou domácich vozidiel) v 28 členských štátoch je 9,0 %, čo opäť predstavuje mierny pokles oproti údaju 10,4 % za vykazované obdobie 2013 – 2014.

Keďže Cyprus nedodal údaje týkajúce sa kontrol zahraničných vozidiel, nebolo možné ich zahrnúť do analýzy. Podobná situácia vznikla aj vo vykazovanom období 2013 – 2014, pravdepodobne v dôsledku ich zemepisnej polohy.

Tabuľka 4: Rozdelenie počtu zákazov používania – domáce vozidlá/vozidlá z EÚ

Nahlasujúci členský štát	Vozidlá evidované v danom členskom štáte			Vozidlá evidované v EÚ (s výnimkou nahlasujúceho členského štátu)		
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet zákazov používania	Miera zákazov používania (%)	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet zákazov používania	Miera zákazov používania (%)
Rakúsko	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgicko	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulharsko	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Chorvátsko	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Cyprus	6 214	1 232	19,8 %	0	0	neaplikovateľné
Česká republika	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Dánsko	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estónsko	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Fínsko*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Francúzsko	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Nemecko	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grécko	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Maďarsko	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Írsko	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Taliansko	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 %
Luxembursko	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Holandsko	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Poľsko	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 %
Španielsko	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	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %

kráľovstvo						
Spolu	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Švajčiarsko	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Spolu	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Ako už bolo uvedené, trinásť členských štátov predložilo aj údaje týkajúce sa kontrol vozidiel evidovaných mimo EÚ. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v tabuľke 5. Skontrolovaných bolo 264 231 vozidiel z krajín mimo EÚ, pričom bolo vydaných 8 392 zákazov používania, t. j. **miery udelených zákazov predstavovala 3,2 %**. V prípade domácich vozidiel predstavovala táto miera 7,9 % a v prípade vozidiel z EÚ (okrem domácich vozidiel) 9,0 %. S výnimkou Rakúska, Dánska, Estónska, Talianska a Rumunska sa počet zákazov udelených vozidlám evidovaným mimo EÚ vo všeobecnosti zhoduje s počtom zákazov pre vozidlá evidované v EÚ. Tieto členské štáty zaznamenali pokles miery udelených zákazov o 5,1 % (AT), 6,8 % (DK), 11 % (ET), 16,4 % (IT) a 10,8 % (RO) v prospech vozidiel evidovaných v EÚ.

Tabuľka 5: Rozdelenie zákazov používania – vozidlá evidované mimo EÚ

Nahlasujúci členský štát	Zákazy používania (vozidlá evidované mimo EÚ)		
	Počet skontrolovaných vozidiel evidovaných mimo EÚ	Počet udelených zákazov používania vozidiel evidovaných mimo EÚ	Miera udelených zákazov používania vozidiel evidovaných mimo EÚ (%)
Rakúsko	1 578	997	63,2 %
Belgicko	266	18	6,8 %
Bulharsko	783	2	0,3 %
Chorvátsko	9 964	592	5,9 %
Cyprus	0	0	neaplikovateľné
Česká republika	2 070	5	0,2 %
Dánsko	25	6	24,0 %
Estónsko	95	92	96,8 %
Fínsko	0	0	neaplikovateľné
Francúzsko	0	0	neaplikovateľné
Nemecko	38 852	993	2,6 %
Grécko	0	0	neaplikovateľné
Maďarsko	0	0	neaplikovateľné
Írsko	0	0	neaplikovateľné
Taliansko	18	10	55,6 %
Lotyšsko	0	0	neaplikovateľné
Litva	0	0	neaplikovateľné
Luxembursko	24	0	0,0 %
Malta	0	0	neaplikovateľné
Holandsko	252	4	1,6 %
Poľsko	209 946	5 620	2,7 %
Portugalsko	0	0	neaplikovateľné
Rumunsko	358	53	14,8 %

Slovensko	0	0	neaplikovateľné
Slovinsko	0	0	neaplikovateľné
Španielsko	0	0	neaplikovateľné
Švédsko	0	0	neaplikovateľné
Spojené kráľovstvo	0	0	neaplikovateľné
Spolu	264 231	8 392	3,2 %
Švajčiarsko	44 305	2 095	4,7 %
Spolu	308 536	10 488	3,4 %

5.5. Vozidlá so zákazom používania podľa kategórie vozidla a členského štátu evidencie

V prílohe 1 sa uvádza prehľad počtu vozidiel s udeleným zákazom používania podľa členského štátu evidencie. Priemerná miera udelených zákazov používania vo všetkých členských štátoch bola 8,3 %, pričom najčastejšie bol zákaz používania udelený v kategórii vozidiel N3 (ťažké nákladné vozidlá) s mierou 9,6 %.

Vozidlá z kategórie „Iné“, kam patria nešpecifikované vozidlá, mali mieru udelených zákazov 19,3 %. Do tejto kategórie však zrejme patria mnohé typy vozidiel, t. j. poľnohospodárske vozidlá (kategória T), ľahké prípojné vozidlá (kategórie O1 a O2) a ľahké dodávkové vozidlá (kategória N1) a ich kontrola vychádza z vnútroštátnych legislatívnych opatrení.

Od 20. mája 2018 sa však smernicou 2014/47/EÚ stanovila povinná kontrola vysokorýchlostných traktorov (schopných prekročiť rýchlosť 40 km/h), ak sa používajú hlavne na verejných cestách na účely komerčnej nákladnej dopravy.

Rozdiely v mierach udelených zákazov možno vysvetliť uplatňovaním rôznych metód výberu, kontroly a zberu údajov a kategorizácie chýb medzi jednotlivými členskými štátmi.

V prílohe 2 sa uvádzajú ďalšie podrobnosti podľa kategórie vozidiel a podľa členského štátu evidencie.

5.6. Druhy chýb, ktoré oznámili členské štáty

V prílohe 3 je uvedená chybovosť vozidiel v deviatich kontrolných oblastiach zistená pri kontrolách vykonaných členskými štátmi počas vykazovaného obdobia 2015 – 2016.

Počas tohto vykazovaného obdobia sa najčastejšie zistené chyby pri kontrolách týkali technického stavu:

- osvetľovacieho zariadenia a elektrických systémov (23,0 %, v predchádzajúcom období 20,9 %),
- náprav, kolies, pneumatík, zavesenia náprav (21,8 %; v predchádzajúcom období 20,6 %),
- ostatného vybavenia vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti (15,5 %, v predchádzajúcom období 17,4 %) a
- brzdového zariadenia (13,9 %; v predchádzajúcom období 18,8 %).

V deviatich kontrolných oblastiach nahlásili členské štáty výrazné rozdiely zistenej chybovosti. Napríklad v Španielsku predstavovali chyby v oblasti „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“ až 86 % celkového počtu chýb zaznamenaných počas daného vykazovaného obdobia, zatiaľ čo v Spojenom kráľovstve tvorili chyby v tejto oblasti len 0,6 % z celkového počtu zistených chýb. Dôvodom budú s najväčšou pravdepodobnosťou opäť rozdielne metódy kontroly používané v jednotlivých členských štátoch a zrejme aj väčší dôraz, ktorý sa v jednotlivých krajinách kladie na skontrolovanie konkrétnych položiek počas kontroly. Je však potrebné uviesť, že smernica 2014/47/EÚ zavádza od 20. mája 2018 väčšiu harmonizáciu testovacích metód, hodnotenia chýb a používania skúšobného zariadenia.

Pri porovnaní týchto údajov s údajmi z predchádzajúceho obdobia sa najvýznamnejší pokles týka kontrolnej oblasti „brzdové zariadenie“, t. j. chýb súvisiacich s brzdením, ktoré súhrnne za všetky členské štáty predstavujú 13,9 % z celkového počtu zaznamenaných chýb. To je pokles oproti predchádzajúcemu vykazovanému obdobiu, keď tento podiel dosiahol 20,7 %. Chyby týkajúce sa oblasti „osvetľovacie zariadenie a elektrický systém“ sú však stále najčastejšie a zaznamenal sa ich nárast na 23 % (v predchádzajúcom vykazovanom období to bolo 20,4 %). Pokiaľ ide o ďalšie kontrolné oblasti, zmeny v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím nie sú významné, takže nevzbudzujú väčšie znepokojenie, ani nenaznačujú významný posun politík vykonávaných v jednotlivých členských štátoch.

V piatich z deviatich kontrolných oblastí, konkrétne „identifikácia“, „brzdové zariadenie“, „riadenie“, „výhľad“ a „zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja“, sa chybovosť znižuje. V oblastiach, kde došlo k miernemu zvýšeniu v porovnaní s predchádzajúcim vykazovaným obdobím, konkrétne „osvetľovacie zariadenie a elektrický systém“, „nápravy, kolesá, pneumatiky a zavesenie náprav“, „podvozok a jeho príslušenstvo“ a „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“, bol tento nárast v skutočnosti vo všetkých prípadoch nižší než 5 %.

Takisto sa zdá, že chyby týkajúce sa oblasti „brzdové zariadenie“ sa častejšie vyskytujú pri kontrolách vykonaných orgánmi v Spojenom kráľovstve, Lotyšsku a Luxembursku, kde tvoria 33,6 % (UK), 33,5 % (LV) a 29,6 % (LU) celkového počtu chýb. Na druhej strane Grécko nezaznamenalo v tejto kontrolnej oblasti žiadne chyby.

Pokiaľ ide o chyby v oblasti emisií a úniku kvapalín, ktoré môžu mať okrem ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky dosah aj na životné prostredie, došlo po náraste o 0,9 % v predchádzajúcom období (z 3,2 % na 4,1 %) k poklesu o 0,4 % (zo 4,1 % na 3,3 %), t. j. chyby v oblasti emisií tvorili 3,3 % z celkového počtu chýb zaznamenaných počas daného obdobia.

A ako sa uvádza v tabuľke 2, trinásť členských štátov vykonávalo aj kontroly vozidiel evidovaných mimo EÚ. Keďže však celkový počet týchto kontrol tvorí približne len 5 % celkového počtu kontrol vykonaných počas daného vykazovaného obdobia, nie je možné vyvodit' žiadne jednoznačné závery o ich technickom stave.

Pre úplnosť sa však v prílohe 4 k tejto správe uvádzajú ďalšie podrobnosti, takže príloha poskytuje prehľad o počte vozidiel skontrolovaných členskými štátmi podľa krajiny evidencie, ako aj o miere udelených zákazov.

6. DRUHY SANKCIÍ

V smernici 2000/30/ES sa nestanovuje systém sankcií za prípadné zistené porušenia. Sankcie musia namiesto toho určiť členské štáty, pričom nesmie dochádzať k diskriminácii z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom bolo vozidlo zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Ako už bolo uvedené, ak sa ukáže, že úžitkové vozidlo predstavuje vážne riziko pre posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, orgán alebo kontrolný technik, ktorý kontrolu vykonáva, má v zmysle smernice 2000/30/ES právo zakázať používanie vozidla až do času, kým nebudú zistené nebezpečné chyby odstránené.

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

Príslušné orgány členského štátu, v ktorom bola nebezpečná chyba zistená, môžu požiadať príslušné orgány členského štátu evidencie, aby prijali patričné opatrenia – napríklad podrobili vozidlo ďalšej kontrole technického stavu. Je však na rozhodnutí členského štátu evidencie, či vykoná opatrenia, ktoré považuje za vhodné a pri ktorých sa nevyžaduje žiadne podávanie správ.

V praxi to znamená, že finančný dosah na prevádzkovateľa súvisiaci so zákazom používania vozidla s nebezpečnými chybami nie je obmedzený len na možnú pokutu, ktorú uložia orgány členského štátu vykonávajúceho kontrolu. Vzniknúť môžu aj ďalšie výdavky, ako napríklad náklady na odťahnutie vozidla do zariadenia technickej kontroly na „podrobnejšiu“ kontrolu spojené s nákladmi na samotnú kontrolu a nákladmi na prípadné opravy potrebné na odstránenie chýb. Sú tu aj nepriame náklady, ktoré môžu prevádzkovateľovi vzniknúť tým, že nedodrží harmonogram.

Napokon, v súlade so smernicou 2014/47/EÚ sa od 20. mája 2019⁸ informácie týkajúce sa počtu a závažnosti chýb musia doplniť do systému hodnotenia rizikovosti zriadeného podľa smernice 2006/22/ES⁹. Vozidlá podnikov s vysokorizikovým profilom môžu byť častejšie podrobované cestným kontrolám.

7. ZÁVERY A ZHRNUTIA

Ako sa uvádza v kapitole 3 tejto správy, vzhľadom na zistené rozdiely v metóde kontroly, zhromažďovaní údajov a podávaní správ by sa na základe tejto správy nemali vyvodzovať žiadne jednoznačné závery a k výsledkom by sa malo pristupovať opatrne. Bez ohľadu na uvedenú skutočnosť sa z údajov zozbieraných za vykazované obdobie 2015 – 2016 dajú vyvodiť tieto hlavné zistenia:

7.1. Kontroly

Už aj v porovnaní s predchádzajúcim obdobím, v ktorom bol zaznamenaný pokles o 31,5 %, sa počet kontrolovaných vozidiel ešte viac znížil. V období 2015 – 2016

⁸ Článok 26 ods. 1.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

bolo skontrolovaných o 534 473 **vozidiel menej**, čo predstavuje pokles o **9,6 %**. Podľa vysvetlení zo strany členských štátov ide o dôsledok kombinácie viacerých faktorov, napríklad obmedzenia zdrojov, reorganizácie, zmeny vnútroštátnych právnych predpisov a ich uplatňovania a v niektorých prípadoch aj zavedenia cielnejšieho prístupu pri týchto kontrolách.

V každom prípade sa v osemnástich členských štátoch vykonalo menej kontrol, pričom percentuálny podiel tohto poklesu sa pohyboval od 1 % v prípade Chorvátska po 68 % v prípade Grécka. Na druhej strane zaznamenalo desať členských štátov nárast počtu vykonaných kontrol, pričom percentuálne sa tento nárast pohyboval od 1,2 % v prípade Dánska až po 429 % v prípade Cypru.

V uvedenom vykazovanom období sa 62 % kontrol vykonalo na domácich vozidlách, 33 % na vozidlách evidovaných v inom členskom štáte a 5 % na vozidlách evidovaných mimo EÚ.

Percentuálny podiel skontrolovaných domácich vozidiel na celkovom počte skontrolovaných vozidiel v každom členskom štáte sa aj naďalej výrazne líši, čo naznačuje, že na zabezpečenie vyváženjšieho prístupu bude zrejme potrebné ďalšie úsilie. Napríklad v Belgicku, Francúzsku a Luxembursku tvorili kontroly domácich vozidiel menej než 40 % z celkového počtu kontrol, zatiaľ čo v iných „tranzitných“ členských štátoch je tento podiel vyvázenejší.

7.2. Zákazy používania

V porovnaní s predchádzajúcim obdobím bol počet vozidiel s udeleným zákazom používania **vyšší** o 60 112, čo predstavuje **nárast o 17,5 %**. To naznačuje začiatok možného pozitívneho trendu a dalo by sa usudzovať, že sa začalo s uplatňovaním cielnejšieho prístupu.

Trináť členských štátov zaznamenalo nárast počtu vydaných zákazov používania, pričom percentuálne sa tento nárast pohyboval od 3 % v prípade Švédska až po takmer 7 000 % v prípade Portugalska. Na druhej strane pätnásť členských štátov zaznamenalo pokles počtu udelených zákazov, pričom percentuálne sa tento pokles pohyboval od 2,7 % v prípade Slovenska až po 71,8 % v prípade Grécka alebo 71,6 % v prípade Bulharska.

Pokiaľ ide o pôvod vozidiel so zákazom používania, celková miera udelených zákazov používania pre domáce vozidlá bola 7,9 %, v prípade vozidiel z iných členských štátov EÚ 9,0 % a v prípade vozidiel evidovaných mimo EÚ 3,2 %. To by naznačovalo, že normy sa uplatňujú jednotne na všetky vozidlá z EÚ bez ohľadu na krajinu ich evidencie. Dôvod nižšej miery udelených zákazov používania pre vozidlá evidované mimo EÚ môže vyplývať zo skutočnosti, že prevádzkovatelia vysielajú na cesty, ktorých súčasťou je aj pohyb v rámci EÚ, svoje najnovšie a najlepšie udržiavané vozidlá.

Priemerná miera udelených zákazov používania pre vozidlá evidované v EÚ za všetky členské štáty bola 8,3 %. Najčastejšie bol zákaz používania udelený v kategórii vozidiel N3 (ťažké nákladné vozidlá), a to na úrovni 9,6 %. Najčastejšie

bol zákaz používania udelený vozidlám evidovaným na Malte, a to na úrovni 43,9 %. Naopak, najnižšiu mieru zákazov používania mali vozidlá evidované v Nemecku (1,5 %) a Bulharsku (3,7 %). Rozdiely v mierach týchto udelených zákazov používania možno vysvetliť uplatňovaním rôznych metód kontroly a kategorizácie chýb medzi jednotlivými členskými štátmi.

7.3. Chyby

Dva najčastejšie druhy chýb zistených počas vykazovaného obdobia sa týkali kontrolných oblastí „osvetľovacie zariadenie a elektrické systémy“ a „nápravy, kolesá, pneumatiky a zavesenie náprav“. V prvom prípade predstavovali tieto chyby 23 % a v druhom prípade 21,8 % celkového počtu zaznamenaných chýb. Chyby súvisiace s brzdením predstavovali súhrnne za všetky členské štáty 13,9 % celkového počtu zaznamenaných chýb, čo je menej než 20,7 % zaznamenaných v predchádzajúcom vykazovanom období.

Medzi členskými štátmi však naďalej pretrvávajú významné rozdiely v miere udelených zákazov používania za jednotlivé oblasti kontroly. Napríklad v Španielsku predstavovali chyby v oblasti „ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti“ až 86 % celkového počtu chýb zaznamenaných počas daného vykazovaného obdobia, zatiaľ čo v Spojenom kráľovstve tvorili chyby v tejto oblasti len 0,6 % z celkového počtu zistených chýb. Dôvodom budú s najväčšou pravdepodobnosťou opäť rozdielne metódy kontroly používané v jednotlivých členských štátoch, ako aj dôraz, ktorý na konkrétne typy chýb kladú orgány v jednotlivých členských štátoch. Tieto rozdiely by sa mohli od 20. mája 2018 znížiť vzhľadom na to, že smernica 2014/47/EÚ prináša väčšiu harmonizáciu testovacích metód, hodnotenia chýb, používania skúšobného zariadenia a požiadaviek na podávanie správ.



V Bruseli 23. 3. 2020
COM(2020) 109 final

ANNEXES 1 to 4

PRÍLOHY

k

SPRÁVE 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**

Vykazované obdobie 2015-2016

PRÍLOHA 1: VOZIDLÁ SO ZÁKAZOM POUŽÍVANIA PODĽA KATEGÓRIE VOZIDLA A ČLENSKÉHO ŠTÁTU EVIDENCIE

Členský štát evidencie + Švajčiarsko	N2			N3			O3			O4			M2			M3			Ostatné					
	Celkový počet vozidiel	Celkový počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%			
Rakúsko	36 032	10 923	30,3 %	3 375	924	27,4 %	12 859	2 453	19,1 %	802	27	3,4 %	9 113	1 186	13,0 %	27	7	25,9 %	409	33	8,1 %	9 447	6 293	66,6 %
Belgicko	54 005	4 680	8,7 %	4 019	156	3,9 %	27 829	2 284	8,2 %	1 232	44	3,6 %	17 845	1 977	11,1 %	418	17	4,1 %	1 846	157	8,5 %	816	45	5,5 %
Bulharsko	295 331	10 899	3,7 %	27 901	540	1,9 %	129 339	6 585	5,1 %	7 278	80	1,1 %	81 679	2 926	3,6 %	11 082	65	0,6 %	20 339	126	0,6 %	17 713	577	3,3 %
Cyprus	9 853	1 311	13,3 %	3 499	340	9,7 %	3 789	708	18,7 %	377	48	12,7 %	1 447	90	6,2 %	168	55	32,7 %	235	70	29,8 %	338	0	0,0 %
Česká republika	151 206	9 864	6,5 %	27 176	1 280	4,7 %	65 483	4 408	6,7 %	7 198	274	3,8 %	43 145	2 377	5,5 %	820	131	16,0 %	3 139	839	26,7 %	4 245	555	13,1 %
Nemecko	1 107 053	16 357	1,5 %	425 584	2 056	0,5 %	444 585	10 806	2,4 %	22 980	83	0,4 %	137 802	1 667	1,2 %	4 695	24	0,5 %	22 121	608	2,7 %	49 286	1 113	2,3 %
Dánsko	14 927	2 016	13,5 %	1 227	33	2,7 %	4 702	590	12,5 %	114	2	1,8 %	5 028	1 087	21,6 %	891	8	0,9 %	2 169	62	2,9 %	796	234	29,4 %
Estónsko	18 571	3 104	16,7 %	702	126	17,9 %	9 724	1 590	16,4 %	157	2	1,3 %	6 492	459	7,1 %	64	28	43,8 %	356	111	31,2 %	1 076	788	73,2 %
Gricko	18 989	977	5,1 %	2 772	45	1,6 %	8 511	602	7,1 %	163	10	6,1 %	6 532	267	4,1 %	57	4	7,0 %	823	43	5,2 %	1 031	6	0,6 %
Španielsko	751 298	73 870	9,8 %	12 883	2 032	15,8 %	425 764	59 027	13,9 %	3 311	249	7,5 %	280 230	8 111	2,9 %	545	54	9,9 %	27 878	4 331	15,5 %	689	66	9,6 %
Fínsko	11 386	571	5,0 %	548	24	4,4 %	5 689	237	4,2 %	122	3	2,5 %	4 734	274	5,8 %	32	3	9,4 %	137	12	8,8 %	124	18	14,5 %
Francúzsko	387 048	45 941	11,9 %	39 586	4 663	11,8 %	186 707	22 036	11,8 %	6 691	762	11,4 %	82 017	9 802	12,0 %	8 070	959	11,9 %	56 757	6 849	12,1 %	7 220	870	12,0 %
Chorvátsko	34 757	2 206	6,3 %	5 349	328	6,1 %	17 907	1 032	5,8 %	182	33	18,1 %	8 448	551	6,5 %	194	4	2,1 %	1 476	43	2,9 %	1 201	215	17,9 %
Maďarsko	205 920	12 676	6,2 %	16 770	1 642	9,8 %	96 290	5 114	5,3 %	1 732	88	5,1 %	74 887	2 787	3,7 %	382	44	11,5 %	1 785	165	9,2 %	14 074	2 836	20,2 %
Írsko	43 579	5 098	11,7 %	3 841	124	3,2 %	21 765	2 392	11,0 %	9 209	546	5,9 %	5 668	1 805	31,8 %	391	11	2,8 %	1 821	85	4,7 %	884	135	15,3 %
Taliansko	62 486	8 754	14,0 %	4 845	624	12,9 %	32 413	4 086	12,6 %	1 144	102	8,9 %	17 139	2 924	17,1 %	208	20	9,6 %	3 693	326	8,8 %	3 054	672	22,0 %
Lichtenštajnsko	525	15	2,9 %	70	0	0,0 %	154	7	4,5 %	74	0	0,0 %	74	3	4,1 %	0	0	0,0 %	14	0	0,0 %	139	5	3,6 %
Litva	157 509	7 229	4,6 %	11 162	170	1,5 %	63 777	4 025	6,3 %	5 376	143	2,7 %	51 182	2 397	4,7 %	2 378	16	0,7 %	3 081	64	2,1 %	20 553	414	2,0 %
Luxembursko	17 557	1 221	7,0 %	1 432	62	4,3 %	9 590	746	7,8 %	365	27	7,4 %	5 590	330	5,9 %	37	3	8,1 %	392	39	9,9 %	151	14	9,3 %
Lotyšsko	36 157	1 594	4,4 %	2 178	53	2,4 %	14 806	964	6,4 %	496	10	2,0 %	13 705	522	3,8 %	64	2	3,1 %	761	24	3,2 %	4 147	29	0,7 %
Malta	8 515	3 738	43,9 %	1 925	879	45,7 %	2 940	1 107	37,7 %	14	5	35,7 %	869	313	36,0 %	541	210	38,8 %	1 551	947	61,1 %	675	277	41,0 %
Holandsko	78 312	6 937	8,9 %	6 561	166	2,5 %	38 032	3 100	8,2 %	4 543	67	1,5 %	25 269	3 382	13,0 %	106	12	11,3 %	1 672	136	8,1 %	2 129	174	8,2 %
Poľsko	695 371	58 075	8,4 %	80 277	4 810	6,0 %	221 075	26 313	11,9 %	28 283	618	2,2 %	201 825	13 381	6,6 %	19 775	1 425	7,2 %	78 983	3 694	4,7 %	65 153	7 834	12,0 %
Portugalsko	102 205	8 045	7,9 %	2 821	207	7,3 %	60 301	5 118	8,5 %	1 299	55	4,2 %	35 093	2 425	6,9 %	233	18	7,7 %	2 007	191	9,5 %	451	31	6,9 %
Rumunsko	210 435	25 215	12,0 %	14 270	1 791	12,6 %	112 625	13 771	12,2 %	5 682	186	3,3 %	64 082	7 209	11,2 %	2 316	267	11,5 %	5 296	521	9,8 %	6 164	1 470	23,8 %
Švédsko	45 334	36 346	80,2 %	1 012	302	29,8 %	10 624	7 151	67,3 %	361	88	24,4 %	9 229	5 660	61,3 %	82	22	26,8 %	644	413	64,1 %	23 382	22 710	97,1 %
Slovensko	25 567	2 450	9,6 %	1 268	101	8,0 %	11 307	1 154	10,2 %	591	49	8,3 %	8 081	951	11,8 %	310	2	0,6 %	3 148	34	1,1 %	862	159	18,4 %
Slovensko	67 274	7 801	11,6 %	7 136	1 343	18,8 %	34 631	3 565	10,3 %	1 104	74	6,7 %	18 705	1 519	8,1 %	617	216	35,0 %	1 040	146	14,0 %	4 041	938	23,2 %
Spojené kráľovstvo	139 629	29 380	21,0 %	17 608	5 371	30,5 %	52 872	12 954	24,5 %	250	3	1,2 %	28 008	7 457	26,6 %	2 497	402	16,1 %	15 573	2 210	14,2 %	22 821	983	4,3 %
Ďalšie ČSEÚ	33	2	6,1 %	2	0	0,0 %	18	1	5,6 %	0	0	0,0 %	13	1	7,7 %	0	0	0,0 %	0	0	0,0 %	0	0	0,0 %
Spolu	4 786 874	397 295	8,3 %	727 799	30 192	4,1 %	2 126 108	203 916	9,6 %	111 130	3 678	3,3 %	1 243 931	83 740	6,7 %	57 000	4 029	7,1 %	259 144	22 279	8,6 %	261 762	49 461	18,9 %
Švajčiarsko	41 215	1 946	4,7 %	3 977	135	3,4 %	17 998	762	4,2 %	26	21	80,8 %	1 02	8	7,8 %	2	0	0,0 %	1 306	30	2,3 %	17 804	990	5,6 %
Spolu	4 828 089	399 241	8,3 %	731 776	30 327	4,1 %	2 144 106	204 678	9,5 %	111 156	3 699	3,3 %	1 244 033	83 748	6,7 %	57 002	4 029	7,1 %	260 450	22 309	8,6 %	279 566	50 451	18,0 %

PRÍLOHA 2: VOZIDLÁ SO ZÁKAZOM POUŽÍVANIA PODĽA KATEGÓRIE VOZIDLA A ČLENSKÉHO ŠTÁTU, V KTOROM BOLA VYKONANÁ KONTROLA

Členský štát evidencie + Švajčiarsko	N2			N3			O3			O4			M2			M3			Ostatné					
	Celkový počet vozidiel	Celkový počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%	Počet vozidiel	Počet zákazov používania	%
Rakúsko	42 438	24 194	57,0 %	3 290	2 114	64,3 %	13 647	6 488	47,5 %	223	113	50,7 %	10 515	4 562	43,4 %	20	12	60,0 %	452	279	61,7 %	14 291	10 626	74,4 %
Belgicko	9 693	691	7,1 %	142	12	8,5 %	4 814	213	4,4 %	40	7	17,5 %	4 595	446	9,7 %	0	0	0,0 %	60	3	5,0 %	42	10	23,8 %
Bulharsko	250 516	1 646	0,7 %	23 838	234	1,0 %	102 485	868	0,8 %	3 655	18	0,5 %	73 868	398	0,5 %	10 885	25	0,2 %	20 318	64	0,3 %	15 467	39	0,3 %
Cyprus	6 214	1 232	19,8 %	3 265	340	10,4 %	2 321	660	28,4 %	128	46	35,9 %	97	61	62,9 %	168	55	32,7 %	235	70	29,8 %	0	0	0,0 %
Česká republika	88 389	375	0,4 %	18 833	115	0,6 %	36 550	103	0,3 %	655	4	0,6 %	30 037	129	0,4 %	30	0	0,0 %	1 382	6	0,4 %	902	18	2,0 %
Nemecko	1 620 465	26 768	1,7 %	509 901	3 944	0,8 %	652 502	18 413	2,8 %	72 546	295	0,4 %	269 117	2 664	1,0 %	16 675	31	0,2 %	31 727	448	1,4 %	67 997	973	1,4 %
Dánsko	3 753	1 192	31,8 %	26	3	11,5 %	1 589	344	21,6 %	7	2	28,6 %	1 491	580	38,9 %	7	4	57,1 %	231	47	20,3 %	402	212	52,7 %
Estónsko	2 768	2 636	95,2 %	116	114	98,3 %	1 398	1 345	96,2 %	1	1	100,0 %	313	285	91,1 %	30	27	90,0 %	113	100	88,5 %	797	764	95,9 %
Grécko	5 395	71	1,3 %	1 518	11	0,7 %	1 663	39	2,3 %	9	0	0,0 %	1 856	14	0,8 %	49	2	4,1 %	197	4	2,0 %	103	1	1,0 %
Španielsko	654 392	57 239	8,7 %	6 535	1 596	24,4 %	361 121	50 639	14,0 %			0,0 %	263 333	1 032	0,4 %			0,0 %	23 403	3 972	17,0 %			0,0 %
Fínsko	8 390	163	1,9 %	247	6	2,4 %	4 280	65	1,5 %	65	1	1,5 %	3 730	88	2,4 %	9	0	0,0 %	12	0	0,0 %	47	3	6,4 %
Francúzsko	996 892	103 720	10,4 %	69 686	7 811	11,2 %	561 725	56 948	10,1 %	19 119	2 064	10,8 %	229 705	23 244	10,1 %	13 543	1 578	11,7 %	91 179	10 679	11,7 %	11 935	1 396	11,7 %
Chorvátsko	39 204	2 548	6,5 %	4 687	321	6,8 %	18 681	1 235	6,6 %	329	55	16,7 %	12 621	735	5,8 %	114	3	2,6 %	1 805	33	1,8 %	967	166	17,2 %
Maďarsko	195 905	8 388	4,3 %	11 639	1 020	8,8 %	89 814	3 303	3,7 %	862	53	6,1 %	79 908	1 822	2,3 %	375	15	4,0 %	1 099	83	7,6 %	12 208	2 092	17,1 %
Írsko	29 840	1 909	6,4 %	3 171	78	2,5 %	13 856	979	7,1 %	9 146	539	5,9 %	813	105	12,9 %	360	8	2,2 %	1 715	75	4,4 %	779	125	16,0 %
Taliansko	5 514	2 923	53,0 %	342	208	60,8 %	3 040	1 359	44,7 %	16	13	81,3 %	1 795	1 118	62,3 %	0	0	0,0 %	13	2	15,4 %	308	223	72,4 %
Litva	70 586	311	0,4 %	9 026	14	0,2 %	29 529	142	0,5 %	3 051	1	0,0 %	16 098	90	0,6 %	2 342	4	0,2 %	2 138	8	0,4 %	8 402	52	0,6 %
Luxembursko	398	12	3,0 %	29	1	3,4 %	209	7	3,3 %	2			155	4	2,6 %			0,0 %	3					0,0 %
Lotyšsko	8 652	61	0,7 %	465	18	4,4 %	4 535	18	0,4 %	19	0	0,0 %	3 506	41	1,2 %	0		0,0 %	1			126	2	1,6 %
Malta	6 943	3 674	52,9 %	1 926	880	45,7 %	1 824	1 086	59,5 %	14	5	35,7 %	415	270	65,1 %	541	210	38,8 %	1 551	947	61,1 %	672	276	41,1 %
Holandsko	6 709	172	2,6 %	122	2	1,6 %	3 095	46	1,5 %	84	6	7,1 %	3 365	115	3,4 %	1			25	1	4,0 %	17	2	11,8 %
Poľsko	627 384	38 374	6,1 %	36 494	2 505	6,9 %	203 274	15 625	7,7 %	4 081	367	9,0 %	195 231	8 373	4,3 %	9 365	1 132	12,1 %	73 807	2 642	3,6 %	105 132	7 730	7,4 %
Portugalsko	1 522	776	51,0 %	87	45	51,7 %	840	445	53,0 %	15	4	26,7 %	552	267	48,4 %	4	2	50,0 %	24	13	54,2 %			0,0 %
Rumunsko	13 144	3 825	29,1 %	1 797	703	39,1 %	5 839	2 209	37,8 %	107	12	11,2 %	4 306	523	12,1 %	572	202	35,3 %	459	167	36,4 %	64	9	14,1 %
Švédsko	45 417	42 087	92,7 %	375	327	87,2 %	12 424	10 809	87,0 %	122	112	91,8 %	8 431	7 504	89,0 %	74	22	29,7 %	572	414	72,4 %	23 419	22 899	97,8 %
Slovensko	4 945	109	2,2 %	470	10	2,1 %	1 163	56	4,8 %	26	10	38,5 %	210	19	9,0 %	255	0	0,0 %	2 749	11	0,4 %	72	3	4,2 %
Slovensko	18 760	5 955	31,7 %	6 922	1 933	27,9 %	7 156	2 538	35,5 %	155	38	24,5 %	1 726	396	22,9 %	844	341	40,4 %	213	95	44,6 %	1 744	614	35,2 %
Spojené kráľovst	265 535	72 886	27,4 %	18 226	5 936	32,6 %	115 464	31 213	27,0 %	0	0	0,0 %	90 901	32 197	35,4 %	2 456	403	16,4 %	15 171	2 219	14,6 %	23 317	918	3,9 %
Spolu	5 029 763	403 937	8,0 %	733 175	30 283	4,1 %	2 254 838	207 195	9,2 %	114 477	3 766	3,3 %	1 308 690	87 082	6,7 %	58 719	4 076	6,9 %	270 654	22 382	8,3 %	289 210	49 153	17,0 %
Švajčiarsko	64 339	3 828	5,9 %	7 502	462	6,2 %	21 144	976	4,6 %			0,0 %			0,0 %			0,0 %	4 911	142	2,9 %	30 782	2 248	7,3 %
Spolu	5 094 102	407 765	8,0 %	740 677	30 745	4,2 %	2 275 982	208 171	9,1 %	114 477	3 766	3,3 %	1 308 690	87 082	6,7 %	58 719	4 076	6,9 %	275 565	22 524	8,2 %	319 992	51 401	16,1 %

PRÍLOHA 3: ZISTENÉ CHYBY PODĽA JEDNOTLIVÝCH KONTROLOVANÝCH POLOŽIEK

V porovnaní so súčtom všetkých zistených chýb na vozidlách za každý členský štát, v ktorom bola vykonaná kontrola

Vykonalá kontrola identifikácie	Chyby zistené pri kontrole identifikácie	%	Vykonalá kontrola brzdového zariadenia	Chyby zistené pri kontrole brzdového zariadenia	%	Vykonalá kontrola riadenia	Chyby zistené pri kontrole riadenia	%	Vykonalá kontrola výhledu	Chyby zistené pri kontrole výhledu	%	Vykonalá kontrola osvetľovacieho zariadenia a elektrického systému	Chyby zistené pri kontrole osvetľovacieho zariadenia a elektrického systému	%	Vykonalá kontrola náprav, kolies, pneumatík a zavesenia náprav	Chyby zistené pri kontrole náprav, kolies, pneumatík a zavesenia náprav	%	Vykonalá kontrola podvozku a jeho príslušenstva	Chyby zistené pri kontrole podvozku a jeho príslušenstva	%	Vykonalá kontrola ostatného vybavenia vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti	Chyby zistené pri kontrole ostatného vybavenia vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti	%	Vykonalá kontrola zataženia životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja	Chyby zistené pri kontrole týkajúcej sa zataženia životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja	%	
Rakúsko	24 296	51	0,2 %	25 205	4 910	19,5 %	16 471	1 052	6,4 %	16 216	2 193	13,5 %	25 863	4 468	17,3 %	26 166	5 493	21,0 %	26 127	3 596	13,8 %	14 523	1 128	7,8 %	15 282	1 823	11,9 %
Belgicko	9 427	68	0,7 %	9 427	578	6,1 %	9 427	23	0,2 %	9 427	492	5,2 %	9 427	1 442	15,3 %	9 427	388	4,1 %	9 427	815	8,6 %	9 427	78	0,8 %	9 427	20	0,2 %
Bulharsko	250 516	5	0,0 %	174 342	253	0,1 %	54 244	0	0,0 %	139 322	224	0,2 %	250 329	90	0,0 %	196 736	668	0,3 %	161 061	40	0,0 %	139 738	365	0,3 %	71 736	1	0,0 %
Švajčiarsko	62 754	49	0,1 %	23 655	858	3,6 %	5 766	98	1,7 %	125 799	324	0,3 %	61 825	626	1,0 %	101 171	1 105	1,1 %	157 337	470	0,3 %	1 755	31	1,8 %	86 868	665	0,8 %
Cyprus	6 214	4	0,1 %	6 214	38	0,6 %	6 214	73	1,2 %	6 214	48	0,8 %	6 214	260	4,2 %	6 214	207	3,3 %	6 214	318	5,1 %	6 214	110	1,8 %	6 214	114	1,8 %
Česká republika	76 180	1 160	1,5 %	54 076	2 991	5,5 %	24 599	399	1,6 %	45 953	4 914	10,8 %	76 482	14 028	18,3 %	74 835	5 345	7,1 %	65 925	9 539	14,4 %	41 366	1 369	3,3 %	32 025	1 271	4,0 %
Nemecko	1 579	1 579	100,0 %	14 179	14 179	100,0 %	2 760	2 760	100,0 %	4 477	4 477	100,0 %	36 768	36 756	100,0 %	21 401	21 401	100,0 %	8 923	8 923	100,0 %	5 985	5 985	100,0 %	1 422	1 422	100,0 %
Dánsko	3 525	264	7,5 %	3 526	1 302	36,9 %	1 669	21	1,3 %	1 756	909	51,8 %	3 289	605	18,4 %	3 544	185	5,2 %	3 546	1 923	54,2 %	1 438	37	2,6 %	1 425	79	5,5 %
Estónsko	2 230	88	3,9 %	647	225	34,8 %	586	99	16,9 %	1 855	608	32,8 %	1 849	970	52,5 %	1 715	561	32,7 %	1 237	547	44,2 %	1 463	913	62,4 %	1 233	660	53,5 %
Grécko	2 888	1	0,0 %	2 659	0	0,0 %	2 474	1	0,0 %	2 594	1	0,0 %	2 797	45	1,6 %	2 793	94	3,4 %	2 792	3	0,1 %	2 493	10	0,4 %	2 529	22	0,9 %
Španielsko	654 392	429	0,1 %	654 392	6	0,0 %	654 392	9	0,0 %	391 059	405	0,1 %	654 392	575	0,1 %	654 392	6 458	1,0 %	0	neaplikovateľne	391 059	49 308	12,6 %	391 059	49	0,0 %	
Fínsko	9 923	1 770	1,9 %	7 898	1 522	19,3 %	6 563	306	4,7 %	5 693	575	10,1 %	7 431	2 288	30,8 %	9 992	751	7,5 %	8 226	1 206	14,7 %	3 391	299	8,8 %	4 450	138	3,1 %
Francúzsko	27 607	2 845	10,3 %	91 026	9 552	10,5 %	0	0	neaplikovateľne	59 336	5 990	10,1 %	94 049	9 763	10,4 %	379 990	39 358	10,4 %	130 277	13 601	10,4 %	210 972	21 985	10,4 %	6 036	626	10,4 %
Chorvátsko	35 706	79	0,2 %	11 568	245	2,1 %	15 978	108	0,7 %	35 196	170	0,5 %	38 577	683	1,8 %	37 675	975	2,6 %	30 651	204	0,7 %	31 397	871	2,8 %	21 963	71	0,3 %
Maďarsko	161 550	308	0,2 %	83 638	1 789	2,1 %	55 859	170	0,3 %	100 011	695	0,7 %	175 441	4 191	2,4 %	176 032	2 306	1,3 %	163 152	2 193	1,3 %	80 191	630	0,8 %	96 725	1 206	1,2 %
Írsko	26 999	2 567	9,5 %	27 917	2 561	9,2 %	21 198	968	4,6 %	20 528	1 392	6,8 %	28 233	4 008	14,2 %	28 162	2 442	8,7 %	27 811	1 690	6,1 %	14 402	368	2,6 %	25 319	325	1,3 %
Itália	5 553	18	0,3 %	5 259	593	11,3 %	4 464	124	2,8 %	4 693	152	3,2 %	5 405	566	10,3 %	5 403	737	13,6 %	5 395	473	8,8 %	4 519	133	2,9 %	4 820	44	0,9 %
Litva	59 915	72	0,1 %	25 080	317	1,3 %	22 630	42	0,2 %	43 900	511	1,2 %	58 685	2 395	4,1 %	53 858	853	1,6 %	11 877	275	2,3 %	22 786	1 105	4,8 %	28 518	653	2,3 %
Luxembursko	393	4	1,0 %	338	103	30,5 %	207	18	8,7 %	239	13	5,4 %	392	39	9,9 %	382	88	23,0 %	376	34	9,0 %	229	17	7,4 %	212	32	15,1 %
Lotyšsko	8 649	81	0,9 %	8 649	754	8,7 %	8 649	70	0,8 %	8 649	115	1,3 %	8 649	498	5,7 %	8 649	211	2,4 %	8 649	391	4,1 %	8 649	137	1,6 %	8 649	36	0,4 %
Maľta	6 943	171	2,5 %	6 943	399	5,8 %	6 943	708	10,2 %	6 943	2 118	30,5 %	6 943	5 486	79,0 %	6 943	1 455	21,0 %	6 943	1 160	16,7 %	6 943	2 412	34,7 %	6 943	545	7,8 %
Holandsko	6 628	88	1,3 %	6 819	683	9,7 %	3 469	91	2,6 %	3 124	102	3,3 %	6 155	687	11,2 %	6 635	802	12,1 %	40 189	698	1,7 %	2 630	121	4,6 %	3 391	104	3,1 %
Poľsko	577 281	850	0,1 %	334 210	6 895	2,1 %	114 838	1 432	1,2 %	397 630	2 325	0,6 %	367 531	8 935	2,4 %	509 244	10 042	2,0 %	247 858	1 330	0,5 %	247 262	2 083	0,8 %	288 831	4 349	1,5 %
Portugalsko	1 522	155	10,2 %	1 058	247	23,3 %	673	113	16,8 %	669	166	24,9 %	1 070	1 515	141,6 %	1 054	296	28,4 %	1 064	474	44,5 %	657	30	4,6 %	665	119	17,9 %
Rumunsko	13 144	10	0,1 %	6 727	177	2,6 %	4 456	5	0,1 %	8 045	2 084	25,9 %	12 417	932	7,5 %	12 296	235	1,9 %	8 580	244	2,8 %	7 595	135	1,8 %	4 214	3	0,1 %
Švédsko	44 697	3 865	8,6 %	20 093	4 585	22,8 %	14 369	1 338	9,3 %	27 576	5 632	20,4 %	40 216	25 626	64,2 %	36 355	6 263	17,2 %	22 613	5 734	25,4 %	14 406	2 041	14,2 %	9 420	808	8,6 %
Slovensko	4 763	3	0,1 %	1 225	25	2,0 %	1 386	4	0,3 %	4 531	11	0,2 %	4 546	23	0,5 %	4 121	42	1,0 %	913	10	1,1 %	1 864	50	2,7 %	1 128	5	0,4 %
Slovensko	9 503	276	2,9 %	2 920	683	23,1 %	4 553	20	0,4 %	8 625	840	9,5 %	9 814	1 083	11,1 %	11 339	2 115	18,7 %	6 141	392	6,2 %	10 469	2 447	23,4 %	5 577	367	6,6 %
Spojené kráľovstvo	1 222	neaplikovateľne		29 378	neaplikovateľne		3 735	neaplikovateľne		1 729	neaplikovateľne		11 796	neaplikovateľne		23 001	neaplikovateľne		10 727	neaplikovateľne		499	neaplikovateľne		5 308	neaplikovateľne	
Spolu	2 093 777	16 484	0,8 %	1 609 690	85 857	5,3 %	1 064 837	13 787	1,3 %	1 477 649	39 215	2,7 %	1 994 789	140 577	7,0 %	2 385 524	133 883	5,6 %	1 163 308	66 930	5,8 %	1 283 823	94 697	7,4 %	1 136 072	20 865	1,8 %

