



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.5.2013
COM(2013) 303 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

**REFERITOR LA APLICAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE A DIRECTIVEI
2000/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI DIN 6 Iunie
2000 PRIVIND CONTROLUL TEHNIC RUTIER AL VEHICULELOR UTILITARE
CARE CIRCULĂ ÎN COMUNITATE**

Perioada de raportare 2009-2010

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

**REFERITOR LA APLICAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE A DIRECTIVEI
2000/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI DIN 6 Iunie
2000 PRIVIND CONTROLUL TEHNIC RUTIER AL VEHICULELOR UTILITARE
CARE CIRCULĂ ÎN COMUNITATE**

Perioada de raportare 2009-2010

CUPRINS

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN REFERITOR LA APLICAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE A DIRECTIVEI 2000/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI DIN 6 Iunie 2000 PRIVIND CONTROLUL TEHNIC RUTIER AL VEHICULELOR UTILITARE CARE CIRCULĂ ÎN COMUNITATE	2
1. INTRODUCERE.....	4
2. DIRECTIVA 2000/30/CE	5
3. DATELE COMUNICATE DE STATELE MEMBRE.....	5
4. OBIECTUL CONTROLULUI.....	6
5. DATELE STATISTICE	7
5.1. Numărul total de vehicule verificate și originea acestora	7
5.2. Vehicule a căror utilizare a fost interzisă	8
5.3. Tipurile de defecțiuni și datele transmise de statele membre.....	10
6. TIPURI DE SANCTIUNI	10
7. CONCLUZII	11
ANEXA I: DEFECȚIUNILE DETECTATE PER PUNCT DE CONTROL	12
ANEXA II NUMĂRUL DE VEHICULE VERIFICATE ȘI RATA DE INTERZICERI PER STAT MEMBRU	13

1. INTRODUCERE

Legislația europeană stabilește o serie de măsuri pentru a asigura o stare bună a vehiculelor utilitare care circulă pe șoselele europene, în interesul siguranței rutiere, al protecției mediului și al unei concurențe loiale:

- normele privind accesul la profesie, conform cărora transportatorii trebuie să aibă o capacitate financiară suficientă pentru a asigura întreținerea corectă a vehiculelor [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009¹];
- inspecțiile tehnice auto periodice ale vehiculelor, efectuate în statele membre la intervale fixe conform unei frecvențe minime stabilite la nivel european pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor (Directiva 2009/40/CE²);
- controalele tehnice rutiere care fac obiectul prezentului raport și care asigură faptul că, în orice moment, vehiculele utilitare sunt utilizate numai dacă sunt întreținute astfel încât să atingă un nivel ridicat de conformitate cu reglementările tehnice (Directiva 2000/30/CE³).

În temeiul Directivei 2000/30/CE, vehiculele utilitare, precum și remorcile și semiremorcile acestora care circulă pe teritoriul statelor membre sunt supuse controalelor tehnice rutiere în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și a protecției mediului.

Articolul 6 din Directiva 2000/30/CE prevede obligația statelor membre de a transmite Comisiei, la fiecare doi ani, informațiile colectate în cei doi ani anteriori privind numărul de vehicule utilitare verificate, clasificate în șapte categorii în conformitate cu directiva și defalcate pe țări de înmatriculare, elementele verificate și deficiențele constatate. Directiva menționează douăsprezece elemente (a se vedea secțiunea 4) care pot face obiectul unui control tehnic rutier. Nerespectarea cerințelor de siguranță rutieră de către oricare dintre elementele verificate poate duce la interzicerea circulației vehiculului pe drumurile publice. Deficiențele vehiculului verificat se consemnează în raportul de control tehnic care trebuie înmănat conducătorului vehiculului utilitar. Directiva solicită Comisiei să transmită Consiliului și Parlamentului European, pe baza datelor primite de la statele membre, un raport privind aplicarea directivei respective, împreună cu un rezumat al rezultatelor obținute.

Acesta este cel de-al treilea raport privind aplicarea Directivei 2000/30/CE în statele membre și acoperă perioada 2009-2010. Datele colectate de statele membre cu privire la această perioadă trebuiau comunicate Comisiei până la 31 martie 2011, cel târziu.

Numai nouă state membre au furnizat în termenul prevăzut informații privind controlul tehnic rutier. De la sfârșitul lunii martie 2011 Comisia a emis mai multe atenționări, cu scopul de a obține un număr maxim de date statistice și a putea prezenta o imagine

¹ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare), JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

² Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (reformare), JO L 141, 6.6.2009, p. 12.

³ Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate, JO L 203, 10.8.2000, p. 1.

completă a controalelor tehnice rutiere desfășurate în întreaga Uniune. Până la sfârșitul anului 2012, toate cele 27 de state membre transmisese în cele din urmă informații privind aplicarea Directivei 2000/30/CE.

2. DIRECTIVA 2000/30/CE

Directiva 2000/30/CE, cu modificările ulterioare⁴, stabilește o serie de condiții de efectuare a controalelor tehnice rutiere asupra vehiculelor utilitare care circulă în Uniune.

Controlul tehnic rutier înseamnă examinarea neanunțată a unui vehicul utilitar care circulă pe teritoriul unui stat membru. Autoritățile, sau alt organism care acționează sub supravegherea acestora, efectuează controlul, în general, pe drumurile publice.

Controalele tehnice rutiere trebuie aplicate fără discriminări legate de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punere în circulație a vehiculului utilitar și ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum costurile și întârzierile cauzate conducătorilor auto și operatorilor.

În ceea ce privește selectarea vehiculelor utilitare pentru a fi supuse controalelor tehnice rutiere trebuie adoptată o abordare direcționată, acordând o importanță deosebită identificării vehiculelor susceptibile în cel mai înalt grad de a fi prost întreținute.

Dacă starea unui vehicul utilitar prezintă pentru siguranța rutieră un risc care justifică o examinare mai aprofundată, acesta poate fi supus unui control mai amănunțit într-un service auto situat în apropiere. Dacă un vehicul utilitar care are defecțiuni periculoase prezintă un risc semnificativ pentru siguranța rutieră, utilizarea acestuia poate fi interzisă până la repararea defecțiunilor respective.

3. DATELE COMUNICATE DE STATELE MEMBRE

Pentru a facilita comunicarea informațiilor prevăzute la articolul 6 din Directiva 2000/30/CE, Comisia a elaborat în colaborare cu experți din statele membre un formular de raportare standardizat. Majoritatea rapoartelor primite de la statele membre au urmat formularul recomandat, inclusiv pentru tabelele imprimare. Utilizarea acestui formular de raportare standardizat, deși nu este obligatorie, ușurează în mod considerabil colectarea datelor.

Toate statele membre au comunicat date pentru perioada 2009-2010, dar acestea nu au fost furnizate în termenul prevăzut. La un an de la expirarea termenului de 31 martie 2011, cinci state membre (Cipru, Franța, Portugalia, Suedia și Spania) nu comunicaseră încă date privind numărul de vehicule verificate, clasificate după categorie și țara de înmatriculare, elementele verificate și defectele constatate. După inițierea procedurilor anterioare constatării neîndeplinirii obligațiilor, aceste cinci state membre au comunicat, în cele din urmă, datele solicitate.

Tabelul 1 oferă o imagine generală a utilizării de către statele membre a formularului standardizat recomandat.

Tabelul 1: Privire de ansamblu asupra comunicării datelor

Statele membre care au utilizat formularul	Austria, Belgia ¹ , Cipru ^{6,7} , Danemarca ¹ ,
--	--

⁴ Directiva 2003/26/CE a Comisiei din 3 aprilie 2003 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind dispozitivele de limitare a vitezei și gazele de evacuare ale vehiculelor utilitare, JO L 90, 8.4.2003, p. 37.

standardizat	Estonia ¹ , Finlanda ⁵ , Grecia, Ungaria ¹ , Irlanda ^{1,2} , Lituania ⁵ , Luxemburg ¹ , Malta ^{1,6} , Țările de Jos ¹ , Portugalia ¹ , România ¹ , Slovacia ¹ , Suedia ¹ , Regatul Unit ¹ .
Statele membre care nu au utilizat formularul standardizat	Bulgaria ^{1,4} , Republica Cehă, Germania ^{6,7} , Italia ^{4,6,7} , Spania ^{1,2,3} , Franța ^{1,2,3,4} , Letonia ^{4,5,6} , Polonia ^{5,6} , Slovenia ^{3,4,5,6} .

1: Nu există date privind țările de origine din afara UE.

2: Nu există date privind toate categoriile de vehicule.

3: Nu există date privind punctele de control.

4: Date prezentate separat pentru 2009 și 2010.

5: Nu există date privind punctele de control pentru toate categoriile de vehicule.

6: Nu există date privind punctele de control pentru vehiculele înmatriculate în afara statului membru.

7: Nu există date privind categoriile de vehicule pentru vehiculele înmatriculate în afara statului membru.

Se poate observa că statele membre care au utilizat formularul standardizat pentru colectarea informațiilor au raportat Comisiei un set de date mai cuprinzător.

4. OBIECTUL CONTROLULUI

Elementele care pot fi verificate și incluse în datele transmise de statele membre sunt, cel puțin, cele menționate la punctul 10 din modelul de raport stabilit în anexa I la directivă:

- sistemul de frânare și componentele acestuia;
- sistemul de eșapament;
- opacitatea fumului (diesel);
- emisiile de gaze [benzină, gaz natural sau gaz petrolier lichefiat (GPL)];
- sistemul de direcție;
- farurile, dispozitivele de iluminare și de semnalizare;
- roțile/pneurile;
- suspensia (defecțiuni vizibile);
- șasiul (defecțiuni vizibile);
- tahograful (instalare);
- dispozitivul de limitare a vitezei (instalare);
- existența unor pierderi de combustibil și/sau de ulei.

5. DATELE STATISTICE

Pentru a obține informații comparabile privind vehiculele verificate de statele membre, a fost necesară divizarea datelor privind trenurile rutiere și vehiculele articulate în date privind autocamioane și remorci și, respectiv, autocamioane și semiremorci. Cifrele rezultate din această divizare sunt înscrise în raport cu caractere italice.

5.1. Numărul total de vehicule verificate și originea acestora

Numărul total de vehicule verificate în perioada 2009-2010 este de **8 869 882**. În aceeași perioadă, numărul de vehicule utilitare din UE se ridică la **72 264 857**⁵. Procentul de vehicule verificate în perioada 2009-2010 raportat la întreaga flotă este de **11,9 %**, ceea ce corespunde unui procent anual de controale rutiere efectuate asupra vehiculelor utilitare de **5,9 %**.

Articolul 3 din Directiva 2000/30/CE stabilește caracterul nediscriminatoriu al controalelor. Câteva state membre, în special Belgia și Luxemburg, au raportat o mai mare pondere a vehiculelor străine supuse controlului rutier, în timp ce alte state membre cu un trafic de tranzit semnificativ au raportat o distribuție mai echilibrată a controalelor între vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv și cele străine. Deși acest lucru se poate datora unor factori care nu au legătură cu natura controlului, datele pentru Belgia și Luxemburg sunt similare cu cele care figurează în raportul anterior privind aplicarea directivei⁶. Situatia geografică a anumitor state membre, precum Cipru sau Malta, trebuie, de asemenea, luată în considerare.

Tabelul 2: Originea vehiculelor verificate

Statul membru declarant	Vehicule înmatriculate în statul membru	Vehicule înmatriculate în alte state membre ale UE	Vehicule înmatriculate în afara UE	Total	% vehicule din statul membru
Austria	14 199	13 874	3 452	31 525	45,04%
Belgia	6 173	12 608	n.d.	18 781	32,87%
Bulgaria	685 349	96 056	n.d.	781 405	87,71%
Cipru	1 148	n.d.	n.d.	1 148	n.d.
Republica Cehă	44 067	24 164	553	68 784	64,07%
Danemarca	1 364	131	n.d.	1495	91,24%
Estonia	2 867	155	n.d.	3 022	94,87%
Finlanda	17 192	2 331	8 230	27 753	61,95%
Franța	970 433	885 713	n.d.	1 856 146	52,28%
Germania	2 168 588	958 115	165 234	3 291 937	65,88%

⁵ *EU Transport in figures* (Transporturile UE în cifre), Statistical pocketbooks 2009-2012, Eurostat. Pentru categoriile: N1, N2, N3, N4, M2, M3, O3 și O4.

⁶ COM(2007) 270 final.

Statul membru declarant	Vehicule înmatriculate în statul membru	Vehicule înmatriculate în alte state membre ale UE	Vehicule înmatriculate în afara UE	Total	% vehicule din statul membru
Grecia	22 799	4 011	2 559	29 369	77,63%
Ungaria	456 338	91 115	n.d.	547 453	83,36%
Irlanda	6 102	159	n.d.	6 261	97,46%
Italia	n.d.	n.d.	n.d.	35 654	n.d.
Letonia	4 840	2 671	141	7 652	63,25%
Lituania	28 877	1 692	28 622	59 191	48,79%
Luxemburg	182	982	n.d.	1 164	15,64%
Malta	5 502	78	n.d.	5 580	98,60%
Țările de Jos	3 725	1 697	n.d.	5 422	68,70%
Polonia	n.d.	n.d.	n.d.	1 658 996	n.d.
Portugalia	802	68	n.d.	870	92,18%
România	24 684	463	n.d.	25 147	98,16%
Slovacia	16 402	4 436	n.d.	20 838	78,71%
Slovenia	4 218	1 350	1 345	6 913	61,02%
Spania	3 808	n.d.	n.d.	3 808	n.d.
Suedia	37 164	10 756	n.d.	47 920	77,55%
Regatul Unit	154 677	170 971	n.d.	325 648	47,50%
Total	4 681 500	2 283 596	210 136	8 869 882	52,78%

5.2. Vehicule a căror utilizare a fost interzisă

Utilizarea vehiculelor cu defecțiuni periculoase, care prezintă un risc semnificativ pentru ocupanți sau pentru alți participanți la trafic, poate fi interzisă până la repararea defecțiunilor respective.

Conform informațiilor transmise de statele membre, din totalitatea vehiculelor verificate, procentul vehiculelor a căror utilizare a fost interzisă variază considerabil de la un stat membru la altul, de la o valoare ridicată de **58,5 %** în **Regatul Unit** la numai **0,3 %** în **Bulgaria**.

Tabelul 3: Procentul vehiculelor a căror utilizare a fost interzisă din totalitatea vehiculelor verificate

Statul membru declarant	Vehicule înmatriculate în statul membru declarant	Vehicule înmatriculate în UE (inclusiv în statul membru declarant)
-------------------------	---	--

	Vehicule verificate	Numărul de interziceri	% de interziceri (*)	Vehicule verificate	Numărul de interziceri	% de interziceri (*)
Austria	14 199	5 827	41,0%	28 073	12 970	46,2%
Belgia	6 173	436	7,1%	18 781	1 155	6,1%
Bulgaria	685 349	1 224	0,2%	781 405	2 357	0,3%
Cipru*	1 148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Republica Cehă	44 067	790	1,8%	67 225	945	1,4%
Danemarca	1 364	31	2,3%	1 495	31	2,1%
Estonia	2 867	733	25,6%	3 022	582	19,3%
Finlanda	17 192	194	2,0%	19 523	207	1,1%
Franța	970 433	39 470	4,1%	1 856 146	86 797	4,7%
Germania	2 168 588	14 510	0,7%	3 126 703	32 027	1,0%
Grecia	22 799	2 957	13,0%	26 810	3 059	11,4%
Ungaria*	456 338	n.d.	n.d.	547 453	n.d.	n.d.
Irlanda*	6 102	n.d.	n.d.	6 261	n.d.	n.d.
Italia	19 717	n.d.	n.d.	24 059	n.d.	n.d.
Letonia*	4 840	n.d.	n.d.	7 511	602	8,0%
Lituania	28 877	196	0,7%	30 605	219	0,7%
Luxemburg*	182	n.d.	n.d.	1 164	n.d.	n.d.
Malta	5 502	2 578	46,9%	5 580	2 877	51,6%
Țările de Jos	3 725	66	1,8%	5 422	173	3,2%
Polonia	1 658 996	8 506	0,5%	n.d.	n.d.	n.d.
Portugalia	802	16	2,0%	n.d.	n.d.	n.d.
România	24 684	9 675	39,2%	25 147	11 604	46,1%
Slovacia*	16 407	n.d.	n.d.	20 838	n.d.	n.d.
Slovenia	4 218	101	2,4%	5 618	131	2,3%
Spania	3 808	641	16,83%	n.d.	n.d.	n.d.
Suedia	37 164	2 285	6,1%	47 920	9 103	19,0%
Regatul Unit	154 677	47 362	30,6%	325 648	190 585	58,5%
Total	6 360 218	137 598	2,2%	6 982 409	355 424	5,1%

*Statele membre respective au raportat numărul de defecțiuni în locul numărului de interziceri.

Cifrele par să indice că atunci când controalele tehnice rutiere vizează vehiculele prost întreținute, eficiența operațională crește și sarcina administrativă se reduce. Statele membre care au adoptat această abordare par să fi identificat un număr mai mare de vehicule cu defecțiuni efectuând mai puține controale, în comparație cu statele membre care au efectuat mai multe de controale. Acesta este cazul **Regatului Unit**, al **Austriei** și al **Maltei**, care au cele mai mari rate de interzicere, în timp ce **Bulgaria**, **Lituania** și **Germania** înregistrează cele mai mici rate de interzicere a utilizării vehiculelor înmatriculate în Uniune.

5.3. Tipurile de defecțiuni și datele transmise de statele membre

Cele mai frecvente defecțiuni constatate în cursul controalelor privesc funcționalitatea **sistemelor de frânare** și starea tehnică a **pneurilor** și a **sistemelor de iluminare** (ratele de defecțiune sunt de **19,8 %**, **15,9 %** și, respectiv, **42,5 %**). Aceste cifre evidențiază importanța controalelor rutiere pentru siguranța rutieră. Comparând aceste date cu cele aferente perioadei precedente de raportare, rezultă că domeniile problematice sunt aceleași cu cele raportate anterior (anexa I).

În ceea ce privește emisiile și scurgerile care, în afară de faptul că reprezintă un pericol pentru siguranța rutieră, pot avea și un impact asupra mediului, rata de pierderi de combustibil și/sau ulei prin scurgere a scăzut cu 1,5 % (de la 5,6 % la 4.1 %) față de perioada de raportare precedentă. **Defecțiunile privind emisiile** au scăzut, atât în cazul vehiculelor utilitare alimentate cu motorină, cât și în cazul celor alimentate cu benzină, dar nu în mod semnificativ.

Chiar și pentru același element testat – de exemplu, **sistemul de frânare** – au fost raportate diferențe considerabile ale ratelor de defecțiune, care variază de la **2,1 %** în **Portugalia**, la **48,3 %** în **Regatul Unit**. Acest lucru se poate datora metodelor diferite de testare aplicate de statele membre. Prin propunerea sa COM(2012) 382 final care face parte din Pachetul privind inspecția tehnică auto, Comisia a introdus o inițiativă legislativă care urmărește o mai mare armonizare a metodelor de testare aplicate în cursul controalelor tehnice.

Datele transmise de statele membre cu privire la numărul de controale efectuate asupra vehiculelor înmatriculate în țări din afara UE sunt în continuare insuficiente pentru a trage concluzii semnificative în privința stării tehnice a acestora.

Anexa II oferă o privire de ansamblu asupra numărului de vehicule verificate în statele membre per țară de înmatriculare și a ratei de interziceri pronunțate.

6. TIPURI DE SANCTIUNI

Directiva nu prevede un regim de sancțiuni pentru încălcările constatate. Sancțiunile trebuie stabilite de statele membre, fără discriminări legate de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare ori de punere în circulație a vehiculului utilitar.

Dacă devine evident faptul că vehiculul utilitar prezintă un risc semnificativ pentru ocupanți sau pentru alți participanți la trafic, Directiva 2000/30/CE împuternicește autoritatea sau inspectorul care efectuează controlul să interzică utilizarea vehiculului până la repararea defecțiunilor periculoase constatate.

Orice defecțiuni grave ale unui vehicul utilitar aflat în proprietatea unui nerezident, în special cele care au condus la interzicerea utilizării sale, trebuie notificate autorităților competente din statul membru de înmatriculare.

Autoritățile competente din statul membru în care s-au constatat defecțiunile grave pot solicita autorităților competente din statul membru de înmatriculare să ia măsuri adecvate, cum ar fi efectuarea unui nou control tehnic asupra vehiculului. Rapoartele nu conțin însă informații cu privire la astfel de cazuri.

7. CONCLUZII

Numărul anual total de vehiculele verificate reprezintă **5,9 %** din parcul de vehicule utilitare al întregii UE.

Față de perioada de raportare precedentă, s-au înregistrat îmbunătățiri în ceea ce privește numărul de state membre care comunică date statistice și detaliile incluse în datele respective. Cu toate acestea, datele nu au fost comunicate în termenul prevăzut, iar Comisia a fost nevoită să inițieze împotriva unor state membre proceduri anterioare constatării neîndeplinirii obligațiilor.

Directiva stabilește modelul de raport de control tehnic rutier. Deoarece aceasta nu precizează niciun format pentru transmiterea datelor statistice, statele membre comunică informațiile respective în formate foarte diferite, care fac dificilă centralizarea rezultatelor primite.

Din acest motiv, Comisia a creat un format electronic standardizat spre a fi utilizat de statele membre. Nu toate statele membre folosesc însă acest format, astfel încât este dificil pentru Comisie să tragă concluzii corecte cu privire la aspecte precum locul de înregistrare al vehiculelor verificate și natura interzicerilor pronunțate și să raporteze ratele de defecțiune constatate la vehiculele utilitare.

Datele comunicate par să indice faptul că unele state membre supun controalelor rutiere mai ales vehiculele înmatriculate în afara teritoriului lor, spre deosebire de alte state membre cu trafic de tranzit comparabil. Cifrele raportate arată că eficiența controalelor tehnice rutiere poate fi îmbunătățită dacă acestea se concentrează pe anumite ținte. În acest mod, poate fi redusă atât sarcina administrativă a autorităților de aplicare a legii, cât și cea a operatorilor de transport.

În ceea ce privește starea tehnică a vehiculelor care circulă pe teritoriul Uniunii, statele membre sunt încurajate să acorde o atenție deosebită defecțiunilor care continuă să fie cele mai problematice, și anume cele ale sistemelor de frânare, ale pneurilor și ale sistemelor de iluminare.

ANEXA I: DEFECTIUNILE DETECTATE PER PUNCT DE CONTROL

Stat membru	sistemul de frânare și componentele sale		sistemul de eșapament		opacitatea fumului		emisiile de gaze		sistemul de direcție		farurile, dispozitivele de iluminare și semnalizare		roțile/pneurile		suspensia		șasiul		tahograful		dispozitivul de limitare a vitezei		pierderi de combustibil și/sau ulei		Total
AT	6 144	22,6 %	1 053	3,9 %	27	0,1 %	4	0,0 %	1 578	5,8 %	4 374	16,1 %	3 878	14,3 %	2 869	10,6 %	4 423	16,3 %	450	1,7 %	38	0,1 %	2 304	8,5 %	27 142
BE	823	15,4 %		N.D.		N.D.		N.D.	90	1,7 %	2 115	39,7 %	846	15,9 %		N.D.	1 183	22,2 %	253	4,7 %		N.D.	23	0,4 %	5 333
BG	391	28,4 %	0	0,0 %	28	2,0 %	87	6,3 %	0	0,0 %	79	5,7 %	332	24,1 %	152	11,0 %	63	4,6 %	12	0,9 %	73	5,3 %	162	11,7 %	1 379
CY	126	11,0 %	71	6,2 %	33	2,9 %	6	0,5 %	46	4,0 %	237	20,6 %	220	19,1 %	87	7,6 %	155	13,5 %	66	5,7 %	43	3,7 %	59	5,1 %	1 149
CZ	1 496	8,1 %	1 071	5,8 %	0	0,0 %	1	0,0 %	326	1,8 %	6 494	35,2 %	3 147	17,1 %	440	2,4 %	4 396	23,8 %	277	1,5 %	3	0,0 %	803	4,4 %	18 454
DE	27 178	18,2 %	6 335	4,2 %	732	0,5 %	218	0,1 %	4 803	3,2 %	49 689	33,3 %	29 306	19,7 %	5 171	3,5 %	11 210	7,5 %	6 381	4,3 %	1 752	1,2 %	6 331	4,2 %	149 106
DK	207	40,1 %	17	3,3 %		N.D.		N.D.	23	4,5 %	186	36,0 %	19	3,7 %	14	2,7 %	43	8,3 %	5	1,0 %		N.D.	2	0,4 %	516
EE	81	5,0 %	28	1,7 %	2	0,1 %	0	0,0 %	28	1,7 %	357	22,1 %	401	24,8 %	113	7,0 %	166	10,3 %	220	13,6 %	57	3,5 %	165	10,2 %	1 618
EL	270	5,5 %	25	0,5 %	8	0,2 %	4	0,1 %	54	1,1 %	816	16,8 %	2 181	44,8 %	121	2,5 %	179	3,7 %	976	20,1 %	154	3,2 %	78	1,6 %	4 866
ES	127	15,7 %	7	0,9 %	8	1,0 %	0	0,0 %	25	3,1 %	303	37,4 %	140	17,3 %	25	3,1 %	88	10,9 %	56	6,9 %	18	2,2 %	13	1,6 %	810
FI	2 572	33,8 %	44	0,6 %	7	0,1 %	1	0,0 %	237	3,1 %	2 774	36,4 %	569	7,5 %	225	3,0 %	911	12,0 %	154	2,0 %	24	0,3 %	97	1,3 %	7 615
FR		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
HU	5 074	21,2 %		N.D.		N.D.	2 118	8,9 %	636	2,7 %	8 562	35,8 %	4 828	20,2 %		N.D.	1 316	5,5 %		N.D.	876	3,7 %	496	2,1 %	23 906
IE	669	23,8 %	84	3,0 %	3	0,1 %	13	0,5 %	247	8,8 %	393	14,0 %	520	18,5 %	288	10,2 %	181	6,4 %	113	4,0 %	180	6,4 %	123	4,4 %	2 814
IT		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
LT	672	6,6 %	137	1,3 %	21	0,2 %	8	0,1 %	96	0,9 %	4 626	45,2 %	1 786	17,5 %	66	0,6 %	35	0,3 %	475	4,6 %	40	0,4 %	2 262	22,1 %	10 224
LU	147	20,0 %	31	4,2 %	2	0,3 %		N.D.	28	3,8 %	172	23,4 %	135	18,4 %	103	14,0 %	68	9,3 %	3	0,4 %		N.A.	46	6,3 %	735
LV	278	27,0 %	42	4,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	38	3,7 %	228	22,1 %	66	6,4 %	79	7,7 %	212	20,6 %	10	1,0 %	1	0,1 %	76	7,4 %	1 030
MT	357	6,1 %	113	1,9 %	203	3,5 %	0	0,0 %	876	15,0 %	2 558	43,8 %	1 128	19,3 %	43	0,7 %	112	1,9 %	51	0,9 %	2	0,0 %	402	6,9 %	5 845
NL	391	24,1 %	51	3,1 %	13	0,8 %	2	0,1 %	62	3,8 %	387	23,9 %	151	9,3 %	185	11,4 %	231	14,3 %	87	5,4 %	25	1,5 %	35	2,2 %	1 620
PL	8 122	4,4 %	1 264	0,7 %	758	0,4 %	49	0,0 %	2 070	1,1 %	144 966	79,3 %	14 535	8,0 %	1 566	0,9 %	1 079	0,6 %	2 067	1,1 %	156	0,1 %	6 159	3,4 %	182 791
PT	15	2,1 %	6	0,9 %		N.D.		N.D.	11	1,6 %	411	58,6 %	121	17,3 %	23	3,3 %	59	8,4 %	5	0,7 %	4	0,6 %	46	6,6 %	701
RO	374	3,1 %	26	0,2 %	561	4,7 %	100	0,8 %	61	0,5 %	6 008	50,0 %	3 528	29,3 %	274	2,3 %	42	0,3 %	568	4,7 %	126	1,0 %	360	3,0 %	12 028
SE	3 263	13,8 %	250	1,1 %	2	0,0 %	0	0,0 %	783	3,3 %	12 960	54,8 %	2 881	12,2 %	259	1,1 %	1 260	5,3 %	1 613	6,8 %	47	0,2 %	312	1,3 %	23 630
SI		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
SK	645	21,4 %	12	0,4 %	87	2,9 %	0	0,0 %	9	0,3 %	84	2,8 %	521	17,3 %	1	0,0 %	9	0,3 %	1 426	47,3 %	0	0,0 %	221	7,3 %	3 015
UK	62 840	48,3 %	3 201	2,5 %	82	0,1 %	0	0,0 %	5 031	3,9 %	12 944	9,9 %	26 835	20,6 %	13 955	10,7 %	198	0,2 %	0	0,0 %	113	0,1 %	4 952	3,8 %	130 151
Total	122 262	19,8 %	13 868	2,2 %	2 577	0,4 %	2 611	0,4 %	17 158	2,8 %	261 723	42,5 %	98 074	15,9 %	26 059	4,2 %	27 619	4,5 %	15 268	2,5 %	3 732	0,6 %	25 527	4,1 %	616 478
Total 2007-2008	105 135	21%	14 941	3%	2 350	0,50%	905	0,20%	16 811	3,40%	147 363	29,80%	99 132	20,10%	21 189	4,30%	33 734	6,80%	20 427	4,10%	4 167	1%	27 591	5,60%	493 745

ANEXA II NUMĂRUL DE VEHICULE VERIFICATE ȘI RATA DE INTERZICERI PER STAT MEMBRU

NOTĂ: Cifrele prezentate mai jos nu țin seama de divizarea aplicată trenurilor rutiere și vehiculelor articulate.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Contr oale	%	Controale	%	Controale	%
AE	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AL	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT	14 199	41,0 %	101	1,0 %	864	0,3 %		n.d.	458	0,4 %		n.d.		0,0 %
AZ	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA	174	60,9 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE	67	29,9 %	6 173	7,1 %	330	1,8 %		n.d.	17	5,9 %		n.d.		0,0 %
BG	761	50,9 %	246	6,1 %	266 621	0,5 %		n.d.	157	3,8 %		n.d.		0,0 %
BI	2	50,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BY	91	62,6 %		n.d.		n.d.		n.d.	141	0,0 %		n.d.		n.d.
CH	144	51,4 %		n.d.		n.d.		n.d.	2	0,0 %		n.d.		n.d.
CS	361	52,4 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
CY	18	38,9 %	4	0,0 %	520	0,0 %	1 063	161,4 %	0	0,0 %		n.d.		0,0 %
CZ	2 051	41,3 %	524	6,3 %	4 498	0,3 %		n.d.	28 499	2,8 %		n.d.		0,0 %
DE	2 187	29,6 %	1 864	4,3 %	4 570	1,0 %		n.d.	1 958	0,5 %	1 510 158	1,0 %	59	n.d.
DK	22	27,3 %	37	5,4 %	73	0,0 %		n.d.	6	0,0 %		n.d.	1 066	2,9 %

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Contr oale	%	Controale	%	Controale	%
EE	34	32,4 %	50	6,0 %	306	0,0 %		n.d.	157	0,0 %		n.d.	2	n.d.
EL	95	64,2 %	16	6,3 %	4 214	3,1 %		n.d.	22	0,0 %		n.d.		0,0 %
ES	62	38,7 %	650	7,5 %	271	0,0 %		n.d.	115	0,9 %		n.d.	2	n.d.
FI	13	38,5 %	20	5,0 %	131	0,0 %		n.d.	2	0,0 %		n.d.	3	n.d.
FR	37	51,4 %	1 649	4,7 %	448	2,0 %		n.d.	51	0,0 %		n.d.		0,0 %
GE	3	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HR	246	43,5 %		n.d.		n.d.		n.d.	20	5,0 %		n.d.		n.d.
HU	3 378	51,4 %	376	4,5 %	5 431	0,3 %		n.d.	1 062	1,0 %		n.d.		0,0 %
IE	21	23,8 %	54	1,9 %	39	0,0 %		n.d.	3	0,0 %		n.d.	2	n.d.
IN	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IR	5	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT	668	40,3 %	451	3,8 %	557	0,4 %		n.d.	52	1,9 %		n.d.		0,0 %
LI	15	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LK	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	196	50,0 %	347	7,8 %	832	0,4 %		n.d.	319	0,6 %		n.d.	3	n.d.
LU	20	5,0 %	542	4,1 %	62	0,0 %		n.d.	1	0,0 %		n.d.		0,0 %
LV	56	41,1 %	61	9,8 %	505	0,4 %		n.d.	241	0,0 %		n.d.		0,0 %
Fosta	42	45,2 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Contr oale	%	Controale	%	Controale	%
Republică Iugoslavă a Macedoniei														
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	0,0 %		n.d.		n.d.
ME	16	93,8 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK	5	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	13	0,0 %		n.d.		n.d.
Moldova	42	59,5 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT	1	0,0 %	7	42,9 %	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		0,0 %
NL	258	27,9 %	2 194	6,8 %	3 667	0,5 %		n.d.	194	0,0 %		n.d.	4	n.d.
NO	4	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	1	0,0 %		n.d.		n.d.
Țări din afara UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
Alte SM ale UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	644 373	2,7 %		n.d.
Alte țări din afara UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	115 704	2,4 %		n.d.
PA	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
PL	1 384	49,1 %	1 406	6,9 %	14 307	0,5 %		n.d.	3 961	1,5 %		n.d.	11	n.d.
PT	48	41,7 %	313	7,0 %	421	0,2 %		n.d.	14	0,0 %		n.d.		0,0 %
PY	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	1 835	53,8 %	316	8,2 %	21 191	0,7 %		n.d.	597	2,0 %		n.d.	2	n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Contr oale	%	Controale	%	Controale	%
RS	2	50,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	50	0,0 %		n.d.		n.d.
RU	47	34,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	34	0,0 %		n.d.		n.d.
SE	12	33,3 %	35	8,6 %	145	0,7 %		n.d.	8	12,5 %		n.d.	10	n.d.
SI	935	48,1 %	225	4,0 %	838	0,5 %		n.d.	53	1,9 %		n.d.		0,0 %
SK	1 510	49,5 %	402	4,7 %	2 964	0,5 %		n.d.	3 130	1,5 %		n.d.	1	n.d.
SM	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
SV	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
TR	277	30,7 %		n.d.		n.d.		n.d.	25	0,0 %		n.d.		n.d.
UA	132	58,3 %		n.d.		n.d.		n.d.	54	1,9 %		n.d.		n.d.
UK	40	42,5 %	223	5,4 %	345	0,0 %		n.d.	14	0,0 %		n.d.		0,0 %
US	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
ZM	1	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)						
	EE	EL	ES	FI	FR	HU	IE

	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
AL		n.d.	285	28,1 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT		n.d.	30	n.d.		0,0 %	9	n.d.	4 269	5,9 %	3 089	3,9 %		0,0 %
AZ		n.d.		n.d.		n.d.	7	14,3 %		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE		n.d.	25	n.d.		0,0 %	18	n.d.	78 515	5,0 %	63	6,3 %		0,0 %
BG		n.d.	2 368	3,4 %		0,0 %	55	n.d.	12 899	9,2 %	4 100	4,9 %		0,0 %
BY		n.d.		n.d.		n.d.	82	3,7 %		n.d.		n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.	2	n.d.	6 868	4,7 %		n.d.		n.d.
CY		n.d.	12	n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	13	0,0 %		0,0 %
CZ	3	0.0 %	37	2,7 %		0,0 %	38	n.d.	24 316	7,5 %	6 317	5,0 %		0,0 %
DE	1	0.0 %	125	1,6 %		0,0 %	147	n.d.	90 300	4,9 %	2 786	2,5 %		0,0 %
DK		n.d.		n.d.		0,0 %	78	n.d.	2 692	2,9 %	23	0,0 %		0,0 %
EE	2 096	27.0 %		n.d.		0,0 %	589	0,5 %	3 249	6,8 %	161	5,0 %		0,0 %
EL		n.d.	18 530	16,0 %		0,0 %		n.d.	16 042	5,0 %	216	0,0 %		0,0 %
ES		n.d.	1	n.d.	3 808	0,0 %	9	n.d.	187 927	5,4 %	198	3,0 %		0,0 %
FI	24	8.3 %		n.d.		0,0 %	12 474	1,6 %	913	4,6 %	5	0,0 %		0,0 %
FR		n.d.	1	n.d.		0,0 %	11	n.d.	970 433	4,1 %	100	12,0 %		0,0 %
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%
HR		n.d.	12	8,3 %		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HU	1	100.0 %	22	n.d.		0,0 %	17	n.d.	14 014	6,3 %	456 338	4,1 %		0,0 %
IE		n.d.		n.d.		0,0 %	2	n.d.	7 659	5,6 %	60	3,3 %	6 102	46,8 %
IR		n.d.	13	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT		n.d.	63	3,2 %		0,0 %	6	n.d.	82 041	4,7 %	1 289	6,5 %		0,0 %
KZ		n.d.		n.d.		n.d.	11	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LI		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	17	23.5 %		0,0 %		0,0 %	91	n.d.	3 804	10,2 %	1 359	8,1 %		0,0 %
LU		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	9	0,0 %		0,0 %
LV	40	12.5 %		n.d.		0,0 %	103	3,9 %	18 004	4,4 %	433	7,2 %		0,0 %
MD		n.d.	52	1,9 %		n.d.	7	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK		n.d.	1 469	9,2 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	1	0,0 %		0,0 %
NL		n.d.	10	n.d.		0,0 %	72	n.d.	58 187	5,5 %	665	0,2 %		0,0 %
NO		n.d.		n.d.		n.d.	12	n.d.	408	3,9 %		n.d.		n.d.
Alte țări din afara UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	51 983	5,0 %		n.d.		n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%	Control e	%
PL	27	14.8 %	95	2,1 %		0,0 %	212	2,4 %	70 253	6,3 %	15 022	7,1 %		0,0 %
PT		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	68 860	4,0 %	17	0,0 %		0,0 %
RO	1	0.0 %	463	3,0 %		0,0 %	15	6,7 %	32 116	7,1 %	30 910	5,3 %		0,0 %
RS		n.d.	109	3,7 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.		0,0 %		n.d.	5 106	1,7 %		n.d.		n.d.		n.d.
SE	1	0.0 %		0,0 %		0,0 %	165	n.d.	1 670	4,0 %	130	0,8 %		0,0 %
SI		n.d.		0,0 %		0,0 %	6	n.d.	7 610	6,0 %	6 600	9,2 %		0,0 %
SK	3	0.0 %		0,0 %		0,0 %	25	n.d.	23 759	6,2 %	17 438	4,9 %		0,0 %
TR		n.d.	297	2,0 %		n.d.	19	5,3 %		n.d.		n.d.		n.d.
UA		n.d.		0,0 %		n.d.	240	2,9 %		n.d.		n.d.		n.d.
UK		n.d.		0,0 %		0,0 %	9	n.d.	17 355	3,4 %	111	1,8 %	159	79,9 %

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)						
	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL

	Cont roal e	%	Contro ale	%	Contro ale	%	Contro ale	%	Contro ale	%	Contro ale	%	Contro ale	%
AL		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	7	n.d.
AR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	23	n.d.
AT	111	n.d.	1	0,0 %	2	150,0 %		0,0 %	2	50,0 %	6	0,0 %	781	n.d.
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	142	n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	530	n.d.
BE	143	n.d.	1	0,0 %	69	98,6 %		0,0 %		0,0 %	138	8,7 %	295	n.d.
BG	324	n.d.	14	0,0 %	20	120,0 %	15	n.d.		n.d.	20	5,0 %	5 008	n.d.
BY		n.d.	244	7,0 %		n.d.	18	n.d.		n.d.		n.d.	24 737	n.d.
CH		n.d.	1	0,0 %		n.d.		n.d.	1	0,0 %		n.d.	188	n.d.
CS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	356	n.d.
CY	10	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	3	0,0 %	52	n.d.
CZ	202	n.d.	14	0,0 %	15	120,0 %	7	n.d.		0,0 %	36	2,8 %	20 660	n.d.
DE	267	n.d.	5	0,0 %	149	120,1 %	7	n.d.	2	50,0 %	191	3,7 %	10 745	n.d.
DK	13	n.d.	26	15,4 %	2	0,0 %	19	n.d.		0,0 %	8	0,0 %	383	n.d.
EE	15	n.d.	122	3,3 %	4	100,0 %	217	n.d.		0,0 %	14	0,0 %	7 766	n.d.
EL	174	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	737	n.d.
ES	321	n.d.	1	0,0 %	50	94,0 %		0,0 %		0,0 %	31	9,7 %	1 174	n.d.
FI	12	n.d.	11	9,1 %		0,0 %	16	n.d.		0,0 %	2	0,0 %	234	n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
FR	735	n.d.	1	0,0 %	34	132,4 %		0,0 %	1	0,0 %	14	7,1 %	216	n.d.
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	309	n.d.
HR		n.d.	2	0,0 %		n.d.	2	n.d.	2	0,0 %		n.d.	1 098	n.d.
HU	235	n.d.	8	0,0 %	15	133,3 %	5	n.d.		0,0 %	18	11,1 %	5 424	n.d.
IE	21	n.d.	0	0,0 %	2	150,0 %	2	n.d.	6	33,3 %	8	0,0 %	236	n.d.
IS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	133	n.d.
IT	19 717	n.d.	1	0,0 %	14	135,7 %	3	n.d.	22	40,9 %	12	8,3 %	1 454	n.d.
KG		n.d.	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1 051	n.d.
KZ		n.d.	6	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	750	n.d.
LI		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	420	n.d.
LT	72	n.d.	39 923	1,3 %	10	80,0 %	675	n.d.		0,0 %	64	1,6 %	43 678	n.d.
LU	39	n.d.	0	0,0 %	112	119,6 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	115	n.d.
LV	15	n.d.	317	3,2 %	6	166,7 %	4 840	12,4 %		0,0 %	13	7,7 %	13 987	n.d.
Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
MD		n.d.	8	0,0 %		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.	1 763	n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	623	n.d.
MT	12	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %	4 958	52,0 %	0	0,0 %	4	n.d.
NL	128	n.d.	13	0,0 %	26	92,3 %	12	n.d.	1	0,0 %	2 131	3,1 %	2 549	n.d.
NO		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	124	n.d.
Țări din afara UE	1 156	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
PL	482	n.d.	833	5,9 %	41	131,7 %	285	n.d.	5	40,0 %	246	4,1 %	982 932	0,9 %
PT	86	n.d.	0	0,0 %	12	216,7 %		0,0 %		0,0 %	13	0,0 %	478	n.d.
PY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	302	n.d.	8	0,0 %	18	133,3 %	2	n.d.	1	0,0 %	22	9,1 %	5 971	n.d.
RS		n.d.	3	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.	861	2,8 %		n.d.	91	n.d.		n.d.		n.d.	38 813	n.d.
SE	21	n.d.	5	20,0 %		0,0 %	2	n.d.		0,0 %	7	0,0 %	438	n.d.
SI	221	n.d.	6	0,0 %		0,0 %	2	n.d.		0,0 %	8	12,5 %	2 280	n.d.
SK	287	n.d.	21	4,8	26	92,3	18	n.d.		0,0	18	0,0	11 294	n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
				%		%				%		%		
SM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	n.d.
TJ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
TM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	14	n.d.
TR		n.d.	2	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	4 539	n.d.
UA		n.d.	71	9,9 %		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.	32 632	n.d.
UK	94	n.d.	1	0,0 %	6	16,7 %	1	n.d.	7	71,4 %	15	6,7 %	201	n.d.
UZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
VA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
AT		0,0 %	4	25,0 %	42	40,5 %	55	27,3 %	22	n.d.	504	58,3 %

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	224	2,7 %		n.d.
BE		0,0 %	2	0,0 %	34	44,1 %	2	0,0 %		0,0 %	2 164	68,3 %
BG	3	n.d.	24	58,3 %	120	154,2 %	79	3,8 %	83	6,0 %	3 119	84,6 %
BY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	4	n.d.		n.d.
CY		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %		0,0 %	56	82,1 %
CZ		0,0 %	12	8,3 %	251	65,7 %	552	31,3 %	31	9,7 %	5 012	66,3 %
DE		0,0 %	10	20,0 %	486	34,0 %	24	12,5 %	5	n.d.	5 977	51,9 %
DK		0,0 %	0	0,0 %	937	49,3 %	0	0,0 %		0,0 %	203	64,5 %
EE		0,0 %	0	0,0 %	393	54,2 %	15	26,7 %	1	n.d.	432	51,4 %
EL		0,0 %	0	0,0 %	6	33,3 %	4	0,0 %	1	n.d.	251	84,1 %
ES	41	n.d.	8	62,5 %	38	71,1 %	6	0,0 %	14	n.d.	8 293	79,4 %
FI		0,0 %	1	0,0 %	1 251	35,5 %	3	33,3 %	1	n.d.	25	32,0 %
FR		0,0 %	5	20,0 %	21	42,9 %	3	0,0 %		0,0 %	2 613	57,2 %
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
HR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	236	2,1 %		n.d.
HU		0,0 %	142	32,4 %	106	63,2 %	303	23,1 %	162	5,6 %	4 778	63,2 %
IE		0,0 %	0	0,0 %	27	51,9 %	0	0,0 %		0,0 %	10 661	68,0 %
IT		0,0 %	21	28,6 %	5	100,0 %	9	11,1 %	61	3,3 %	4 072	80,4 %
LT		0,0 %	4	100,0 %	425	82,1 %	32	3,1 %	18	n.d.	4 184	71,3 %

Țări controlate	Țări care efectuează controlul (numărul de vehicule verificate, % interziceri)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%	Controale	%
LU		0,0 %	0	0,0 %	6	n.d.	1	0,0 %		0,0 %	225	62,7 %
LV		0,0 %	2	50,0 %	196	63,3 %	12	8,3 %	3	n.d.	694	64,7 %
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	8	n.d.		n.d.
ME		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	35	n.d.		n.d.
MT		0,0 %	0	0,0 %	3	100,0 %	0	0,0 %		0,0 %	81	92,6 %
NL		0,0 %	10	30,0 %	492	35,0 %	1	0,0 %		0,0 %	6 580	55,4 %
PL		0,0 %	101	24,8 %	1 932	80,4 %	1 368	8,6 %	145	2,8 %	17 907	72,3 %
PT	598	2,7 %	0	0,0 %	17	82,4 %	0	0,0 %		0,0 %	3 193	85,2 %
RO		0,0 %	20 879	46,3 %	122	96,7 %	196	18,4 %	163	3,1 %	4 916	86,4 %
RS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	148	1,4 %		n.d.
RU		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	15	n.d.		n.d.
SE		0,0 %	0	0,0 %	26 550	8,6 %	1	0,0 %		0,0 %	86	67,4 %
SI		0,0 %	2	50,0 %	37	48,6 %	23	0,0 %	3 469	2,9 %	1 657	71,5 %
SK		0,0 %	21	38,1 %	103	63,1 %	0	0,0 %	97	2,1 %	3 430	69,0 %
TR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	12	8,3 %		n.d.
UA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	17	5,9 %		n.d.
UK		0,0 %	1	100,0 %	37	59,5 %	1	0,0 %		0,0 %	122 853	38,6 %