



Bruxelles, den 28.2.2017
COM(2017) 99 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om medlemsstaternes anvendelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv
2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på
Fællesskabets område**

Rapporteringsperiode 2013-2014

DA

DA

Indholdsfortegnelse

1.	INDLEDNING	3
2.	DIREKTIV 2000/30/EF	4
3.	OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE	5
4.	SYNETS INDHOLD	6
5.	STATISTISKE OPLYSNINGER	6
5.1.	Samlet antal kontrollerede køretøjer og deres oprindelse	6
5.2.	Suspenderede køretøjer	7
5.3.	Typer af konstaterede mangler og oplysninger meddelt af medlemsstaten	11
5.4.	Suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori og pr. registreringsmedlemsstat.....	11

1. INDLEDNING

Af hensyn til trafiksikkerheden, miljøbeskyttelsen og den loyale konkurrence indeholder EU's lovgivning en række foranstaltninger, der skal sikre, at erhvervskøretøjer på europæiske veje er i passende teknisk stand. Det omfatter:

- reglerne for adgang til erhvervet, hvorved transportørerne forpligtes til at have en tilstrækkelig finansiel kapacitet til at vedligeholde køretøjerne på korrekt vis (forordning (EF) nr. 1072/2009¹)
- periodisk teknisk kontrol med køretøjet, som medlemsstaterne skal gennemføre for køretøjer, der er indregistreret på deres område, med en minimumshyppighed, der er fastlagt på europæisk plan (direktiv 2009/40/EF²)
- syn ved vejsiden – der er emnet for denne beretning – for at sikre, at erhvervskøretøjer kun benyttes, hvis de vedligeholdes i overensstemmelse med de tekniske forskrifter (direktiv 2000/30/EF³).

I henhold til direktiv 2000/30/EF (i det følgende betegnet "direktivet") underkastes erhvervskøretøjer, påhængskøretøjer og sættevogne, der kører på Fællesskabets område, syn ved vejsiden med henblik på at kontrollere, at de er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, for at forbedre trafiksikkerheden og beskytte miljøet.

Det bestemmes i direktivets artikel 6, at medlemsstaterne hvert andet år skal meddele Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet vedrørende:

- antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer, opdelt i syv typer af erhvervskøretøjer og yderligere opdelt efter registreringsland
- de punkter, der er kontrolleret på grundlag af direktivet og
- de mangler, der er konstateret.

I direktivet opregnes ni forskellige punkter (jf. nedenstående punkt 4), der kan gøres til genstand for et syn ved vejsiden. Hvis et eller flere af de kontrollerede punkter ikke overholder de relevante krav til trafiksikkerhed, kan brugen af køretøjet suspenderes. Enhver mangel ved det synede køretøj skal anføres i synsrapporten, som skal udleveres til køretøjets fører. Ifølge direktivet skal Kommissionen forelægge Rådet og Europa-Parlamentet en rapport om gennemførelsen af direktivet på grundlag af oplysningerne fra medlemsstaterne, ledsaget af et resumé af de opnåede resultater.

I 2014 reviderede Europa-Parlamentet og Rådet bestemmelserne og procedurerne for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer. Den 3. april 2014 blev direktiv 2014/47/EU⁴ vedtaget. Dette direktiv skal anvendes af medlemsstaterne fra 20. maj 2018. Med det nye direktiv indføres der bl.a. et krav om, at det samlede antal indledende syn ved vejsiden i Unionen i hvert kalenderår

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (omarbejdning), EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (omarbejdning), EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, EUT L 203 af 10.8.2000, s. 1.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134.

mindst skal svare til 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret i medlemsstaterne. Den første indberetning af oplysninger, hvor der skal tages hensyn til dette mål, skal foretages senest 31. marts 2021 for perioden 2019-2020.

2. DIREKTIV 2000/30/EF

Ifølge direktiv 2009/40/EF⁵ om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil skal køretøjer, som anvendes til erhvervsformål, kontrolleres årligt. Da den årlige kontrol imidlertid ikke anses for at være tilstrækkelig til at sikre, at disse køretøjer er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter igennem hele året, skal der gennemføres supplerende målrettede syn for at sikre effektiv gennemførelse.

Direktivet som ændret⁶ – der finder anvendelse indtil 19. maj 2018 – fastlægger en række betingelser for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område.

Med direktiv 2010/47/EU blev køretøjskategorier og listen over punkter i direktivets bilag I ændret pr. 1. januar 2012.

Før ændringen blev køretøjer i rapporten om syn ved vejsiden (bilag I) defineret efter klasser, f.eks. påhængsvogntog, der betød ethvert motorkøretøj, der transporterer varer med højeste tilladte totalvægt på 3,5 t (kategori N2 og N3), med tilkoblet påhængskøretøj (kategori O3 og O4). Samtidig skulle køretøjer i kategori N2 anføres under "let varebil", køretøjer i kategori N3 under "lastvogn" og køretøjer i kategori O3 og O4 under "påhængskøretøj" og "sættevogn".

Med det ændrede direktiv 2010/47/EU blev der dog indført en anden metode til at inddele køretøjer, nemlig at anvende betegnelserne for køretøjskategori i henhold til lovgivningen om typegodkendelse. Et køretøj, der kan være opført i forskellige klasser, kan følgelig fremover alene anføres i en enkelt køretøjskategori. Det trækkende køretøj og påhængskøretøjet skal desuden være anført hver for sig. Eftersom det trækkende køretøj og påhængskøretøjet kan være registreret i forskellige medlemsstater, giver en sådan inddeling mere præcise oplysninger og har også betydning for pligten til at informere registreringsmedlemsstaten, hvis der er konstateret alvorlige mangler ved et af køretøjerne.

Et syn ved vejsiden er en uanmeldt undersøgelse af et erhvervskøretøj, der kører på en medlemsstats område. Synet foretages primært på offentlige landeveje af myndighederne eller et andet organ under deres tilsyn.

Syn ved vejsiden gennemføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland. De skal også gennemføres på en sådan måde, at omkostninger og forsinkelser for førere og virksomheder mindskes mest muligt.

Udvælgelsen af de erhvervskøretøjer, der skal underkastes syn, bør foretages på grundlag af en målrettet fremgangsmåde, hvor hovedvægten er lagt på at finde frem til de køretøjer, som der er størst sandsynlighed for er dårligt vedligeholdt.

Syn ved vejsiden gennemføres normalt ved en trinvis tilgang. Først en visuel inspektion af køretøjets vedligeholdelsesmæssige stand, når det holder stille, ledsaget af en kontrol af

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF⁵ af 6. maj 2009 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12.

⁶ Kommissionens direktiv 2010/47/EU 2087 af 5. juli 2010 om tilpasning til den tekniske udvikling af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF, EUT L 173 af 8.7.2010, s. 33.

dokumenterne vedrørende køretøjets seneste syn ved vejsiden og tekniske kontrol. En mere omfattende inspektion for at finde eventuelle vedligeholdelsesmangler baseret på direktivets liste over punkter kan også gennemføres på stedet eller på et kontrolcenter i nærheden. Gennemføres der en sådan mere omfattende inspektion, skal resultatet af synet ved vejsiden dokumenteres i en rapport om syn ved vejsiden, der følger modellen i direktivet. Disse oplysninger danner grundlag for de oplysninger, som medlemsstaterne skal meddele Kommissionen.

Hvis det bliver klart, at erhvervskøretøjet udgør en alvorlig risiko for trafiksikkerheden, kan brugen af køretøjet suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er blevet udbedret. Udenlandske køretøjer med alvorlige mangler skal anmeldes til registreringsmedlemsstaten med henblik på passende opfølgende foranstaltninger.

3. OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE

Dette er den femte rapport om, hvordan direktiv 2000/30/EF anvendes i medlemsstaterne, og den omhandler perioden 2013-2014. De oplysninger, som medlemsstaterne har indsamlet vedrørende denne periode, skulle senest være meddelt Kommissionen den 31. marts 2015.

For at lette rapporteringsforpligtelsen for medlemsstaterne sendte Kommissionen i begyndelsen af marts 2015 en skrivelse ledsaget af en tabelmodel. Denne model er udviklet i samarbejde mellem eksperter fra Kommissionen og medlemsstaterne for at lette indsamlingen og rapporteringen af de meget komplekse oplysninger; det er dog ikke obligatorisk at anvende denne model. De medlemsstater, der opfyldte rapporteringsforpligtelsen, anvendte modellen og indsendte oplysningerne elektronisk, hvilket gør det senere analysearbejde betydelig lettere.

Oplysningerne blev dog ikke altid indsendt til tiden. 18 medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Kroatien, Danmark, Estland, Finland, Grækenland, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Nederlandene, Polen, Rumænien, Slovenien, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige) indsendte oplysninger om antallet af synede køretøjer inddelt efter kategori og registreringsland samt oplysninger om kontrollerede punkter og konstaterede mangler. Efter drøftelser mellem Kommissionen og de resterende 10 medlemsstater fremsendte otte de krævede oplysninger. Under dialogen med Frankrig og Tyskland er det imidlertid blevet fastslået, at disse medlemsstater ikke kan tilvejebringe de krævede oplysninger i overensstemmelse med direktivets krav.

Frankrig fremsendte udelukkende kumulerede oplysninger om de to kategorier af tunge godskøretøjer (N2 og N3) og for to kategorier af busser (M2 og M3) i stedet for at opdele dem. Frankrig fremsendte desuden ikke oplysninger om påhængskøretøjer (klasse O3 og O4). Kun de samlede tal er derfor anvendt i denne rapport, og Frankrigs data indgår ikke i sammenligningen på detailniveau.

Samtidig anvendte Tyskland de køretøjskategorier, der var gældende, før ændringerne i direktiv 2010/47/EU blev indført, og kunne derfor ikke tilvejebringe data i henhold til køretøjskategorier som krævet i ændringerne. Detaljerne for køretøjskategorierne kan derfor ikke identificeres, og kun de samlede tal indgår følgelig i denne rapport.

Medlemsstaternes oplysninger er karakteriseret ved varierende grader af fuldstændighed. Østrig, Tjekkiet, Rumænien, Nederlandene, Grækenland, Luxembourg, Polen og Kroatien indsendte også data for køretøjer registreret uden for EU, klassificeret efter registreringsland, mens Belgien og Italien fremsendte et resumé af data for tredjelande.

4. SYNETS INDHOLD

De punkter, der sandsynligvis kontrolleres og skal indgå i oplysningerne fra medlemsstaterne, er mindst de punkter, der er anført i punkt 10 i rapportmodellen, jf. bilag I til direktiv 2000/30/EF. Disse er følgende:

- identifikation
- bremsesystem
- styreapparat
- belysningsudstyr og elektrisk system
- lamper, lygter og lyssignaler
- aksler, hjul, dæk og affjedring
- chassis og dele fastgjort til chassis
- andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger
- gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie.

5. STATISTISKE OPLYSNINGER

5.1. Samlet antal kontrollerede køretøjer og deres oprindelse

Det bestemmes i artikel 3 i direktiv 2000/30/EF, at syn ved vejsiden gennemføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland.

Sammenholdt med den foregående periode blev der foretaget **2 561 820 færre kontroller** i 2013-2014, hvilket er et **fald på 31,5 %**.

Der kan iagttages betydelige ændringer i oplysninger meddelt af Finland, som ikke omfatter kontroller af køretøjer uden for EU, og følgelig var det samlede antal kontroller halveret i sammenligning med den foregående periode, og andelen af køretøjer registreret i Finland steg med 30 %.

Selv om Polen også indberettede data for tredjelande, var der kun foretaget halvt så mange kontroller som i den foregående periode. Samtidig faldt antallet af synede polske køretøjer fra 92,1 % til 47,3 %, hvilket betyder, at Polen lægger større vægt på at kontrollere udenlandske køretøjer, især, hvis de er registreret i et tredjeland, eftersom antallet af disse kontroller er fem gange højere end i 2011-2012.

Belgien og Luxembourg meddelte, at andelen af udenlandske køretøjer, der var blevet synet ved vejen, var større, hvilket allerede var tilfældet i de to foregående perioder (2011-2012 og 2009-2010)⁷. Andre medlemsstater med omfattende transittrafik indberettede en mere afbalanceret fordeling mellem kontroller af indenlandske og udenlandske køretøjer. På grund af landenes geografiske placering indberettede Cypren og Irland kun lokalt registrerede

⁷COM(2013) 303, COM(2014) 569.

køretøjer, og en meget stor andel af indenlandske køretøjer kan også iagttages for Malta, Estland og Rumænien.

Tabel 2: De kontrollerede køretøjers oprindelse

Meddelende medlemsstat	Indregistreret i medlemsstaten	Indregistreret i en anden medlemsstat	Indregistreret uden for EU	I alt	Køretøjer fra medlemsstaten (i %)
Belgien	6 203	11 287	583	18 073	34,3 %
Bulgarien	254 651	65 752	922	321 325	79,3 %
Den Tjekkiske Republik	81 711	51 945	3 325	136 981	59,7 %
Danmark	1 748	333		2 081	84,0 %
Tyskland	989 524	541 168	70 036	1 600 728	61,8 %
Estland	1 669	20		1 689	98,8 %
Irland	12 939			12 939	100,0 %
Grækenland	14 922	1 424	470	16 816	88,7 %
Spanien	652 259	70 991		723 250	90,2 %
Frankrig,	460 918	572 841	19 933	1 053 692	43,7 %
Italien	10 153	4 576	414	15 143	67,0 %
Cypern	1 174			1 174	100,0 %
Letland	4 196	1 711	194	6 101	68,8 %
Litauen	64 531	15 329		79 860	80,8 %
Luxembourg	125	584	17	726	17,2 %
Ungarn	164 307	52 197		216 504	75,9 %
Malta	3 968	44		4 012	98,9 %
Nederlandene	4 373	4 256	231	8 860	49,4 %
Østrig	23 416	23 932	1 536	48 884	47,9 %
Polen	420 147	74 007	393 957	888 111	47,3 %
Portugal	602	29		631	95,4 %
Rumænien	7 404	516	215	8 135	91,0 %
Slovenien	3 948	1 165		5 113	77,2 %
Slovakiet	11 135	5 076		16 211	68,7 %
Finland	9 250	1 902		11 152	82,9 %
Sverige	46 059	7 468		53 527	86,0 %
Det Forenede Kongerige	174 678	118 160		292 838	59,7 %
I alt	3 455 127	1 629 421	499 616	5 584 164	61,9 %

* Frankrig meddelte ikke oplysninger om kategorierne O3 og O4 for påhængskøretøjer.

5.2. Suspenderede køretøjer

Køretøjer med farlige mangler kan suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er blevet udbedret, hvis køretøjet udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter. Medlemsstaternes oplysninger viser, at andelen af suspenderede køretøjer i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer varierer betydeligt fra medlemsstat til

medlemsstat, fra en stor andel på **90,1 % i Estland** til kun **0,2 % i Tjekkiet** og **endog 0 % i Portugal**.

Andelene for suspensioner af indenlandsk registrerede køretøjer sammenholdt med køretøjer registreret i andre medlemsstater tyder på, at der er større sandsynlighed for, at indenlandske køretøjer er dårligt vedligeholdt, mens køretøjer, der sendes udenlands, holdes i en bedre stand. Der kan konstateres betydelige forskelle i **Estland med 90,1 % suspenderede indenlandske køretøjer** og **45 % suspenderede køretøjer fra andre medlemsstater**. De samme tal er for **Sverige 82,3 % og 39,6 %**, **Malta 48,7 % og 13,6 %** og **Italien 44,6 % og 26,1 %**.

Østrig indberettede relativt mange, men samtidig en afbalanceret andel af suspenderede køretøjer, både for **indenlandske, nemlig 55,9 %**, og for **udenlandske køretøjer med 58,7 %**. Tallene tyder på, at Østrig målretter sin kontrol af dårligt vedligeholdte køretøjer mere præcist, hvilket øger den operationelle effektivitet og mindsker den administrative byrde. Medlemsstater som **Estland (90,1 % og 45 %)**, **Finland (56 % og 34,9 %)** og **Italien (44,6 % og 26,1 %)** har større held med at målrette synet af indenlandske køretøjer, mens andelen af suspenderede køretøjer registreret i andre medlemsstater viser, at der ikke er så stor sandsynlighed for, at dårligt vedligeholdte køretøjer underkastes et syn ved vejen. Bemærkelsesværdigt lave andele af suspensioner for både indenlandske og udenlandske køretøjer, som det er tilfældet i **Tjekkiet, 0,5 % og 0,2 %**, **Bulgarien, 1,7 % og 2,3 %**, **Letland, 0,7 % og 1,1 %**, **Litauen, 1 % og 2 %** eller **Nederlandene, 1,2 % og 1,3 %**, tyder på, at den målrettede tilgang til erhvervskøretøjer ikke er særlig udviklet.

Sammenholdt med andelene af suspensioner i den foregående periode tyder resultaterne på en imponerende udvikling for den målrettede tilgang i nogle medlemsstater. **Sveriges samlede andel af suspenderede køretøjer** for EU for perioden **2011-2012 var 17,8 %**, mens den for **indeværende periode er 76,4 %**. Tal fra **Italien** tydede også på en betydelig forbedring, nemlig kun **12,9 %** for den forgangne og **38,9 %** for den indeværende periode, mens tallene for **Slovakiet er 22,6 % og 38 %**. Derimod tyder tallene fra **Rumænien på en betydelig tilbagegang**, hvor andelen af suspenderede køretøjer **faldt fra 39,9 % til 4,3 %** og i **Luxembourg fra 58,9 % til 4,4 %**. I **Irland** udgjorde nedgangen **37,4 %** med en andel af suspenderede køretøjer på **43,4 % for den forgangne og 6 % for den indeværende periode**, idet der skal tages hensyn til, at Irland alene indberettede kontroller af indenlandske køretøjer for begge perioder. Kommissionen kender ikke årsagerne til denne nedgang i andelen af suspenderede køretøjer.

Andelene af suspenderede køretøjer i Estland (90,1 %), Sverige (82,3 %) og Cypren (146,4 %) tyder på mulige forskelle i ikke bare kontrolmetoder og vurdering af mangler, men også i medlemsstaternes måde at indsamle oplysninger til rapporterne på. For Cyprens vedkommende, hvor der blev meddelt flere suspensioner end synede køretøjer, blev manglerne antagelig meddelt som særskilte suspensioner, hvis flere mangler førte til en suspension. Det bør også bemærkes, at samme køretøj, selv om "antal kontrollerede erhvervskøretøjer" skal meddeles i henhold til direktivet, kan synes af samme medlemsstat mere end en gang i løbet af den omhandlede periode, hvilket betyder, at rapporten faktisk indeholder "antal syn".

Tabel 3: Andel af suspenderede køretøjer i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer i EU

Meddelende medlemsstat	Køretøjer, der er indregistreret i den meddelende medlemsstat			Køretøjer, der er indregistreret i EU (inkl. den meddelende medlemsstat)		
	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspensioner	Andel af suspensioner (%)	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspensioner	Andel af suspensioner (%)
Belgien	6 203	452	7,3 %	17 490	972	5,6 %
Bulgarien	254 651	4 319	1,7 %	320 403	5 804	1,8 %
Den Tjekkiske Republik	81 711	402	0,5 %	133 656	507	0,4 %
Danmark	1 748	432	24,7 %	2 081	532	25,6 %
Tyskland	989 524	13 628	1,4 %	1 530 962	32 125	2,1 %
Estland	1 669	1 504	90,1 %	1 689	1 513	89,6 %
Irland	12 939	779	6,0 %	12 939	779	6,0 %
Grækenland	14 922	202	1,4 %	16 346	228	1,4 %
Spanien	652 259	79 872	12,2 %	723 250	83 280	11,5 %
Frankrig*	460 918	77 327	16,7 %	1 033 759	165 465	16,0 %
Italien	10 153	4 533	44,6 %	14 729	5 728	38,9 %
Cypern	1 174	1 719	146,4 %	1 174	1 719	146,4 %
Letland	4 196	28	0,7 %	5 907	47	0,8 %
Litauen	64 531	625	1,0 %	79 860	933	1,2 %
Luxembourg	125	8	6,4 %	709	31	4,4 %
Ungarn	164 307	2 955	1,8 %	216 504	5 651	2,6 %
Malta	3 968	1 931	48,7 %	4 012	1 937	48,3 %
Nederlandene	4 373	51	1,2 %	8 629	107	1,2 %
Østrig	23 416	13 078	55,9 %	47 348	27 123	57,3 %
Polen	420 147	28 697	6,8 %	494 154	29 740	6,0 %
Portugal	602	11	1,8 %	631	11	1,7 %
Rumænien	7 404	326	4,4 %	7 920	342	4,3 %
Slovenien	3 948	386	9,8 %	5 113	477	9,3 %
Slovakiet	11 135	4 738	42,6 %	16 211	6 154	38,0 %
Finland	9 250	5 177	56,0 %	11 152	5 840	52,4 %
Sverige	46 059	37 917	82,3 %	53 527	40 871	76,4 %
Det Forenede Kongerige	174 678	37 310	21,4 %	292 838	80 283	27,4 %
I alt	3 455 127	319 420	9,2 %	5 084 818	499 837	9,8 %

* Frankrig meddelte ikke oplysninger om kategorierne O3 og O4 for påhængskøretøjer.

Tabel 4: Andel af suspenderede indenlandske køretøjer i forhold til andre kontrollerede EU-køretøjer

Meddelende medlemsstat	Køretøjer, der er indregistreret i den meddelende medlemsstat			Køretøjer, der er indregistreret i EU (ekskl. den meddelende medlemsstat)		
	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspensioner	Andel af suspensioner (%)	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspensioner	Andel af suspensioner (%)
Belgien	6 203	452	7,3 %	11 287	520	4,6 %
Bulgarien	254 651	4 319	1,7 %	65 752	1 485	2,3 %
Den Tjekkiske Republik	81 711	402	0,5 %	51 945	105	0,2 %
Danmark	1 748	432	24,7 %	333	100	30,0 %
Tyskland	989 524	13 628	1,4 %	541 438	18 497	3,4 %
Estland	1 669	1 504	90,1 %	20	9	45,0 %
Irland	12 939	779	6,0 %	0	0	Ikke relevant
Grækenland	14 922	202	1,4 %	1 424	26	1,8 %
Spanien	652 259	79 872	12,2 %	70 991	3 408	4,8 %
Frankrig	460 918	77 327	16,7 %	572 841	88 138	15,4 %
Italien	10 153	4 533	44,6 %	4 576	1 195	26,1 %
Cypern	1 174	1 719	146,4 %	0	0	Ikke relevant
Letland	4 196	28	0,7 %	1 711	19	1,1 %
Litauen	64 531	625	1,0 %	15 329	308	2,0 %
Luxembourg	125	8	6,4 %	584	23	3,9 %
Ungarn	164 307	2 955	1,8 %	52 197	2 696	5,2 %
Malta	3 968	1 931	48,7 %	44	6	13,6 %
Nederlandene	4 373	51	1,2 %	4 256	56	1,3 %
Østrig	23 416	13 078	55,9 %	23 932	14 045	58,7 %
Polen	420 147	28 697	6,8 %	74 007	1 043	1,4 %
Portugal	602	11	1,8 %	29	0	0,0 %
Rumænien	7 404	326	4,4 %	516	16	3,1 %
Slovenien	3 948	386	9,8 %	1 165	91	7,8 %
Slovakiet	11 135	4 738	42,6 %	5 076	1 416	27,9 %
Finland	9 250	5 177	56,0 %	1 902	663	34,9 %
Sverige	46 059	37 917	82,3 %	7 468	2 954	39,6 %
Det Forenede Kongerige	174 678	37 310	21,4 %	118 160	42 973	36,4 %
I alt	3 455 127	319 420	9,2 %	2 743 970	286 642	10,4 %

* Frankrig meddelte ingen oplysninger om kategorierne O3 og O4 for påhængskøretøjer.

5.3. Typer af konstaterede mangler og oplysninger meddelt af medlemsstaten

Bilag I viser andelen af mangler ved køretøjer afsløret ved syn udført af samme medlemsstat.

De hyppigste mangler, der afsløres ved syn, vedrører følgende komponenters overensstemmelse med de tekniske forskrifter:

- lys og lyssignaler (20,9 %)
- aksler, hjul, dæk og affjedring (20,6 %)
- bremseudstyr (18,8 %) og
- andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger (17,4 %).

Inden for de forskellige punkter, der skal kontrolleres, er der betydelige forskelle mellem andelen af mangler. Det kan skyldes de forskellige kontrolmetoder, som medlemsstaterne anvender, og den vægt, der lægges på kontrol med bestemte punkter under synet. Når direktiv 2014/47/EU er blevet gennemført, vil der blive indført en højere grad af harmonisering af kontrolmetoderne, vurderingen af mangler og anvendelsen af synsudstyr til mere detaljerede syn ved vejsiden.

En sammenligning mellem disse tal og tallene fra den foregående periode viser en betydelig nedgang i antal mangler ved **lys og lyssignaler** (fra 47 % til 20,9 %). En nærmere undersøgelse af tallene viser dog visse slående resultater. I 47,3 % af alle syn i Sverige og 45,4 % i Portugal blev der fundet mangler ved lys og lyssignaler. I den foregående periode er andelen næsten de samme i disse medlemsstater (Sverige 49 % og Portugal 50,7 %).

Defekt **bremseudstyr** ser ud til oftest at blive konstateret i Danmark (46,7 %), Det Forenede Kongerige (34,3 %) og Polen (31,8 %). Grækenland afslørede i samme periode defekt bremseudstyr ved 1,6 % af bilerne, mens tallet var 2,9 % i Estland og Luxembourg og 0 % i Spanien.

For mangler vedrørende **udstødning og utætheder** – der ud over at være til fare for trafiksikkerheden også kan indvirke på miljøet – var der efter et fald i den foregående periode på 3,1 % (fra 4,1 % til 1,0 %) en stigning på 3,2 % (4,2 %). Flest køretøjer med denne defekt blev fundet i Litauen (14,6 %) og Cypren (10,6 %). Det skal nævnes, at Cypren kun kontrollerede indenlandske køretøjer i denne periode.

Bilag I viser yderligere resultater af synene og de mangler, der blev fundet af den kontrollerende medlemsstat.

Medlemsstaternes oplysninger om antallet af syn ved vejsiden, der udføres på køretøjer, som er indregistreret i tredjelande, er stadig ikke tilstrækkelige til at drage signifikante konklusioner om deres stand.

Bilag IV til denne rapport giver et overblik over antallet af køretøjer, der kontrolleres af medlemsstaterne, fordelt på registreringsland og andelen af suspenderede køretøjer.

5.4. Suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori og pr. registreringsmedlemsstat

Bilag II viser, hvor ofte biler fra en bestemt medlemsstat havde defekter, der førte til suspension. Med hensyn til køretøjer pr. kategori blev tunge lastvogne (kategori N3) oftest suspenderet, nemlig i 13,6 % af det samlede antal syn. Påhængskøretøjer i kategori O3 var den gruppe, der havde den mindste andel (6,8 %). Det skal understreges, at køretøjer i den ikke nærmere specificerede kategori "andre" blev fundet i 22,2 % af tilfældene med så alvorlige mangler, at de udløste en suspension. Synede køretøjer i denne kategori er normalt

landbrugskøretøjer, lette påhængskøretøjer (O1, O2) eller lette erhvervskøretøjer (N1). Direktiv 2014/47/EU gør syn af højhastighedstraktorer (T5) obligatorisk i tilfælde, hvor de primært bruges på offentlige veje til kommerciel vejtransport.

Det samlede antal suspensioner pr. medlemsstat viser, at svenske (80,9 %) og finske (53,2 %) køretøjer oftest havde alvorlige defekter, mens dette kun var tilfældet ved få græske (2,2 %) og lettiske (2,8 %) køretøjer. Her skal det dog tages i betragtning, at af de 47 046 svenske køretøjer, der blev synet, blev 46 059 (97,9 %) af synene foretaget af svenske myndigheder, mens 9 520 (90 %) af de 10 573 syn af finske biler blev foretaget i Finland. På den anden side blev der foretaget 29 360 syn af græske køretøjer i hele Europa, hvoraf 50,8 % (14 922) blev foretaget i Grækenland, mens den samme sammenligning for Letlands vedkommende viser, at 80 % af synene af lettiske køretøjer blev foretaget i andre medlemsstater (20 955 synede køretøjer, 4 196 synet af Letland).

Derimod viser tallene i bilag II fortolket sammen med tabel 4, hvilke medlemsstaters køretøjer, der bruges og derfor synes oftest i andre medlemsstater. Den udsædvanligt høje andel af suspenderede indenlandske køretøjer kan skyldes forskellige kontrolmetoder og forskelle i vurderingen af defekterne. Når direktiv 2014/47/EU er blevet gennemført, vil der blive indført en højere grad af harmonisering af ikke kun kontrolmetoderne, men også vurderingen af mangler og anvendelsen af synsudstyr til mere detaljerede syn ved vejsiden.

Yderligere oplysninger pr. køretøjskategori pr. registreringsmedlemsstat findes i bilag II. Bilag III viser detaljer pr. køretøjskategori pr. kontrolmedlemsstat.

6. SANKTIONERNES ART

Direktivet indeholder ingen sanktionsordninger i relation til de konstaterede overtrædelser. Sanktionerne skal fastsættes af medlemsstaterne uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller køretøjets indregistrerings- eller ibrugtagningsland.

Hvis det viser sig, at et erhvervskøretøj udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, kan den myndighed eller inspektør, der udfører synet ved vejsiden, i henhold til direktiv 2000/30/EF suspendere brugen af køretøjet, indtil de afslørede farlige mangler er udbedret.

Alvorlige mangler ved et erhvervskøretøj, der tilhører en ikkehjemmehørende virksomhed, herunder især mangler, som har medført, at brugen af køretøjet er blevet suspenderet, skal rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor det er indregistreret.

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret den alvorlige mangel, kan anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er indregistreret, om at træffe passende foranstaltninger såsom at underkaste køretøjet en ny teknisk kontrol. Der kræves dog ingen rapportering om sådanne tilfælde.

7. KONKLUSIONER

Medlemsstaternes overholdelse af rapporteringsforpligtelserne er blevet forbedret, selv om fristen i mange tilfælde stadig ikke overholdes trods den informationsskrivelse, som Kommissionens tjenestegrene udsendte i begyndelsen af marts 2015. I nogle tilfælde blev rapporten først indsendt efter drøftelser mellem Kommissionen og de relevante myndigheder i medlemsstaten. I de fleste tilfælde anvendte medlemsstaterne det standardiserede elektroniske format, som Kommissionen har anbefalet for fremsendelse af rapporten. For Frankrigs og

Tysklands vedkommende afslørede forsøg på at få afklaret situationen, at rapporterne ikke kunne udarbejdes, da medlemsstaterne ikke fuldt ud overholdt direktivet.

Der kan drages flere konklusioner af denne rapport om syn ved vejen af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område.

En interessant forandring i forhold til den foregående periode er, at der blev foretaget **2 561 820 færre kontroller** i 2013-2014, hvilket svarer til et **fald på 31,5 %**. Dette kan skyldes en mere effektiv, målrettet indsats over for mulige defekte køretøjer eller en nedgang i de ressourcer, som medlemsstaterne har til rådighed til syn ved vejen.

Andelen af indenlandske køretøjer af det samlede antal synede køretøjer varierer også betydeligt mellem medlemsstaterne. Der bør derfor gøres en større indsats for at sikre en mere ligelig kontrolprocent. I Belgien og Luxembourg var andelen af kontroller af indenlandske køretøjer f.eks. på under 40 %, mens andelen er mere afbalanceret i medlemsstater med betydelig transittrafik.

Andelen af suspenderede køretøjer i forhold til alle kontrollerede køretøjer er kendetegnet ved mærkbare udsving, fra 0,4 % i Tjekkiet og 0,8 % i Letland til over 89,6 % i Estland og 76,4 % i Sverige. De meddelte tal tyder på, at effektiviteten af syn ved vejsiden kan øges ved bedre at målrette de kontroller, der udføres. Den tid, som transportvirksomhederne har spildt, og den administrative byrde for både dem og håndhævelsesmyndighederne kunne også mindskes ved en mere målrettet indsats. Fra 2018 skal medlemsstaterne i henhold til det nye direktiv 2014/47/EU om syn ved vejen ændre deres synsordninger og gå fra kun at udføre rene stikprøvekontroller til en mere målrettet fremgangsmåde.

De hyppigste mangler, der afsløres ved syn, vedrører den stand, som lys og lyssignaler, hjul, dæk og chassis befinder sig i. Der kan dog konstateres betydelige forskelligheder i andelen af disse mangler mellem medlemsstaterne. Europa-Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at være særligt opmærksomme på de kategorier af mangler, der fortsat er de mest problematiske, og tilpasse de synsmetoder, de anvender, herefter.