



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.3.2020
COM(2020) 107 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**om medlemsstaternas tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv
2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i
trafik i gemenskapen
Rapporteringsperiod 2017–2018**

Innehåll

1.	INLEDNING	2
2.	DIREKTIV 2000/30/EG	3
3.	UPPGIFTER FRÅN MEDLEMSSTATERNA	4
4.	KONTROLLENS INNEHÅLL.....	5
5.	STATISTISKA UPPGIFTER	6
5,1.	Antal kontroller	6
5,2.	De kontrollerade fordonens ursprung.....	7
5,3.	Antal körförbud	8
5,4.	Ursprung för de fordon som belagts med körförbud.....	10
5,5.	Andelen körförbud per fordonskategori och per registreringsmedlemsstat	12
5,6.	Typer av fel och uppgifter rapporterade per medlemsstat.....	13
6.	TYPER AV PÅFÖLJDER	14
7.	SAMMANFATTNING AV SLUTSATSERNA	15
7.1	Kontroller	15
7.2	Körförbud	16
7.3	Fel	16

1. INLEDNING

För att främja trafiksäkerheten, miljöskyddet och en rättvis konkurrens innehåller EU-lagstiftningen ett antal åtgärder som ska garantera att de nyttofordon som trafikerar EU:s vägar är i gott tekniskt skick. Det handlar bland annat om

- regler för tillträde till yrket som innebär att transportföretagen ska ha tillräcklig ekonomisk kapacitet för att kunna garantera att fordonen är väl underhållna (förordning (EG) nr 1072/2009)¹),
- regelbundna trafiksäkerhetsprovningar som medlemsstaterna ska genomföra av fordon som är registrerade inom deras territorium, med ett lägsta intervall som fastställs på EU-nivå (direktiv 2009/40/EG²),
- vägkontroller av trafiksäkerheten – som är föremålet för denna rapport – som ska säkerställa att nyttofordon endast används om de är tillräckligt väl underhållna för att garantera en hög trafiksäkerhet (direktiv 2000/30/EG³).

Enligt direktiv 2000/30/EG omfattas nyttofordon i trafik i medlemsstaterna av vägkontroller av trafiksäkerheten i syfte att förbättra trafiksäkerheten och skydda miljön. Enligt artikel 6 i direktivet ska medlemsstaterna vartannat år till kommissionen överlämna de uppgifter som har samlats in för de två föregående åren i fråga om följande:

- Antalet kontrollerade nyttofordon, fördelade mellan sju fordonskategorier och per registreringsland.
- De punkter som kontrollerats enligt direktivet.
- De fel som konstaterats.

Utöver insamlingen av dessa uppgifter ska kommissionen enligt direktiv 2000/30/EG på grundval av de uppgifter som lämnats in av medlemsstaterna lägga fram en rapport för rådet om tillämpningen av direktivet tillsammans med en sammanfattning av de resultat som uppnåtts. Det är detta som behandlas i denna rapport. Enligt artikel 6 i direktivet ska kommissionen också överlämna de uppgifter som mottagits från medlemsstaterna till Europaparlamentet.

I direktivet förtecknas nio olika punkter som kan bli föremål för vägkontroll av trafiksäkerheten. De behandlas i avsnitt 4. Om ett nyttofordon vid vägkontrollen uppvisar stora brister som innebär en allvarlig trafiksäkerhetsrisk för dem som färdas i fordonet eller för andra trafikanter, får fordonet tillfälligt beläggas med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats. Eventuella brister som konstateras under vägkontrollen ska dokumenteras i en kontrollrapport som lämnas till föraren.

År 2014 ändrade Europaparlamentet och rådet reglerna och rutinerna för vägkontroller av nyttofordon. Den 3 april 2014 antogs direktiv 2014/47/EU⁴. Det har tillämpats sedan den 20 maj 2018. Genom direktiv 2014/47/EU införs bland annat två typer av kontroller, dvs. grundläggande och mer ingående

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (omarbetning) (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (omarbetning), (EUT L 141, 6.6.2009, s. 12).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen (EGT L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen (EUT L 127, 29.4.2014, s. 134).

kontroller⁵, och kravet att det totala antalet grundläggande vägkontroller i unionen varje kalenderår ska motsvara minst 5 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade i medlemsstaterna. För att uppnå detta mål ska medlemsstaterna åta sig att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till antalet nyttofordon som är registrerade på deras territorium. Första gången som detta krav ska kontrolleras blir den 31 mars 2021 för åren 2019–2020.

2. DIREKTIV 2000/30/EG

Enligt direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet ska nyttofordon provas en gång om året. Den årliga provningen anses dock inte vara tillräcklig för att garantera att fordonen fortsätter att vara i ett trafiksäkert skick mellan de vägkontroller av trafiksäkerheten som genomförs. Som tillsynsåtgärd måste därför även tekniska kontroller av vägsäkerheten genomföras.

En vägkontroll innebär en oanmäld undersökning av ett nyttofordon som är i trafik inom en medlemsstats territorium. Kontrollen sker framför allt på allmänna huvudvägar och genomförs antingen av en myndighet eller ett annat organ under myndighetens överinseende.

Alla vägkontroller ska utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk. De måste också utföras på ett sätt som minimerar kostnaderna och förseningarna för förare och företag.

De nyttofordon som kontrolleras ska väljas ut genom ett riktat urval, där man särskilt riktar in sig på fordon som förefaller vara dåligt underhållna⁶.

Vägkontrollerna utförs i regel i flera steg. Först görs en okulärbesiktning av fordonets underhållsskick vid stillastående och en kontroll av dokumentationen av fordonets senaste vägkontroll (i förekommande fall) och trafiksäkerhetsprovning. En ingående kontroll av möjliga brister baserat på förteckningen över punkter i direktiv 2000/30/EG kan också göras på plats eller på ett provningscentrum i närheten. Vid en ingående vägkontroll ska resultatet dokumenteras i en rapport om teknisk vägkontroll av trafiksäkerheten enligt den förlaga som anges i direktivet. Denna information utgör grunden för den information som medlemsstaterna måste lämna till Europeiska kommissionen.

Om ett nyttofordon utgör en allvarlig trafiksäkerhetsrisk får fordonet tillfälligt beläggas med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats. Utländska fordon med allvarliga brister måste dessutom anmälas till registreringsmedlemsstaten för att möjliggöra lämplig uppföljning.

Direktiv 2000/30/EG, i dess ändrade lydelse⁷ – som är tillämpligt till den 19 maj 2018 – innehåller ett antal villkor för vägkontroller av nyttofordon i trafik i EU. Genom direktiv 2010/47/EU ändrades fordonskategorierna och förteckningen över kontrollpunkter i bilaga I från och med den 1 januari 2012.

Före ändringen definierades fordonen i (bilaga I) utifrån klass, t.ex. fordonståg, vilket innebar ett motorfordon som används för godsbefordran med en totalvikt på över 3,5 ton (kategorierna N2 och N3) och är kopplade till en släpvagn (kategorierna O3 och O4). Samtidigt skulle fordon i kategori N2 anges som ”lättare godstransportfordon”, fordon i kategori N3 som ”lastbil” medan fordon i kategorierna O3 och O4 skulle anges som ”släpvagn” och ”påhängsvagn”.

⁵ Grundläggande kontroller omfattar en dokumentkontroll och en okulär bedömning av fordonets tekniska skick. Mer ingående kontroller (som vid behov genomförs efter en grundläggande kontroll) ska göras med användning av en mobil kontrollenhet, vid en angiven anläggning för vägkontroller eller vid ett provningscentrum.

⁶ Genom direktiv 2014/47/EU kommer ett obligatoriskt riskvärderingssystem att införas i alla medlemsstater från och med den 20 maj 2019. Dåliga resultat av vägkontroller rörande antalet brister och dessas allvarlighetsgrad som konstateras både under vägkontroller och kontroller av om fordonet är lastat på ett säkert sätt innebär att transportföretagen får en högre riskvärdering. Medlemsstaternas behöriga myndigheter använder sedan dessa uppgifter för att kontrollera transportföretag med hög riskvärdering oftare.

⁷ Kommissionens direktiv 2010/47/EU av den 5 juli 2010 om anpassning till den tekniska utvecklingen av direktiv 2000/30/EG (EUT L 173, 8.7.2010, s. 33).

En av ändringarna enligt direktiv 2010/47/EU innebär dock att fordonen i stället skulle kategoriseras enligt lagstiftningen om typgodkännande. Det innebär att ett fordon som tidigare kunde ha angetts i olika klasser numera bara kan anges i en fordonskategori. Vidare måste dragfordonet och släpvagnen anges separat. Denna reviderade uppdelning ger mer exakt information eftersom dragfordonet och släpvagnen kan vara registrerade i olika medlemsstater. Det blir också lättare för medlemsstaterna i situationer där de måste anmäla att allvarliga brister har påträffats hos ett fordon som är registrerat i den medlemsstaten.

3. UPPGIFTER FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Detta är den sjunde rapporten om hur direktiv 2000/30/EG tillämpas i medlemsstaterna. Rapporten avser kalenderåren 2017–2018. Det bör påpekas att direktiv 2000/30/EG upphävdes genom direktiv 2014/47/EU den 20 maj 2018. Den första rapporten på grundval av direktiv 2014/47/EU kommer dock endast att omfatta åren 2019–2020. Det fastställs inga övergångsåtgärder i direktiv 2014/47/EU. Medlemsstaterna uppmuntrades därför att lämna in sina rapporter enligt kraven i direktiv 2000/30/EG även för perioden mellan den 20 maj 2018 och 31 december 2018 för att uppnå målen för direktiv 2000/30/EG och direktiv 2014/47/EU. Målen har nämligen inte ändrats trots att medlemsstaternas kontroller och uppgiftsinsamling redan baseras på direktiv 2014/47/EU. Detta rättsliga tomrum orsakade stora praktiska problem för medlemsstaterna och ledde i vissa fall till felaktig rapportering. Slutsatserna bör därför dras med försiktighet. Medlemsstaternas tidsfrist för att lämna in sina uppgifter till kommissionen för denna rapporteringsperiod var den 31 mars 2019.

För att underlätta rapporteringskravet och enligt sin tidigare praxis skickade kommissionen en informationsskrivelse till medlemsstaterna i mitten av februari 2019. Skrivelsen åtföljdes av en mall (som kommissionen tagit fram tillsammans med medlemsstaternas experter), och medlemsstaterna uppmanades att använda mallen för att lämna in uppgifterna på elektronisk väg i syfte att underlätta behandlingen av uppgifterna när all information hade inkommit. I mars 2019 skickade kommissionen en påminnelse till medlemsstaterna om att tidsfristen för att lämna in uppgifterna snabbt närmade sig. I maj 2019 skickades en tredje påminnelse ut till de medlemsstater som inte hade lämnat in sina rapporter till förfallodatumet. Därefter förde kommissionen vidare diskussioner med vissa medlemsstater. Alla medlemsstater använde mallen för att lämna in sina uppgifter på elektronisk väg. Medlemsstaterna välkomnade mallen eftersom uppgiftsinsamlingen underlättades.

Alla medlemsstaterna höll dock inte tidsfristen för inlämningen av uppgifter. Estland, Grekland, Cypern, Lettland, Litauen, Nederländerna, Österrike, Polen, Portugal och Sverige lämnade in uppgifterna i tid före tidsfristen den 31 mars 2019. En del andra medlemsstater var något sena (Bulgarien, Danmark, Tyskland, Irland, Luxemburg, Slovenien och Förenade kungariket), medan andra (Malta, Ungern, Frankrike, Spanien och Finland) inte lämnade in sina uppgifter förrän i september 2019. Under denna period inleddes inga överträdelseförfaranden mot medlemsstaterna för att de inte lämnat in uppgifterna till kommissionen.

Sjutton medlemsstater, nämligen Österrike, Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Ungern, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien, Slovenien, och Sverige, lämnade uppgifter om fordon som var registrerade utanför EU, indelade efter registreringsland. Belgien, Italien och Förenade kungariket lämnade uppgifter om totalt antal kontroller av fordon registrerade utanför EU, utan att ange registreringsland. Slovakien lämnade inte detaljerad statistik för fordon registrerade utanför EU i ett användbart format, så de uppgifterna lämnades utan avseende.

Frankrike, Spanien och Grekland lämnade inga uppgifter om tredjeländer och Kroatien. Grekland bekräftade dock att inga fordon från dessa geografiska områden hade kontrollerats. Cypern lämnade inga uppgifter om andra medlemsstater, vilket bekräftar att inga kontroller utöver fordon registrerade i landet genomfördes. Malta lämnade inte heller uppgifter om fordon från tredjeländer, vilket bekräftar att inga sådana kontroller genomfördes. Malta och Österrike lämnade uppgifter om fordon i kategori T5, en skyldighet som omfattas av direktiv 2014/47/EU.

Tolv medlemsstater, nämligen Österrike, Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Frankrike, Malta, Nederländerna, Portugal, Rumänien, Slovenien, Slovakien och Förenade kungariket, lämnade kompletterande uppgifter om felaktiga koder för de kontrollerade punkterna (t.ex. 1 bromsutrustning, 1.1.8 kopplingar till släpvagnens bromsanordning). Dessa uppgifter införs genom direktiv 2010/47/EG, som ändrade bilaga I till direktiv 2000/30/EG från den 1 januari 2012, men det är inte obligatoriskt att lämna så detaljerade uppgifter.

Efter en första analys av de nationella rapporterna kontaktade kommissionen flera medlemsstater för att ta reda på orsakerna till ovanligt bra resultat eller förändringar jämfört med den föregående perioden. Enligt de förklaringar som lämnats av medlemsstaterna fanns det ett antal omständigheter som inverkade negativt på antalet och kvaliteten på kontrollerna av vägsäkerheten. Det rörde bland annat uppgiftsinsamling enligt direktiv 2014/47/EU, omorganisering eller decentralisering av befogenheter samt ekonomiska begränsningar som ledde till personalbrist, färre kontroller och begränsad tillgång till utrustning. Utbytena med medlemsstaterna visade också på stora skillnader i tolkningen av bestämmelserna om uppgiftsinsamling och rapportering, vilket även kan bidra till skillnaderna. Skillnaderna kan dock komma att minskas från den 20 maj 2018 eftersom direktiv 2014/47/EU innehåller nya bestämmelser om ökad harmonisering av provningsmetoderna, bedömning av brister, användning av provningsutrustning och rapporteringskrav. Den första rapporten på grundval av direktiv 2014/47/EU omfattar perioden 2019–2020 och medlemsstaterna ska lämna in sina rapporter senast den 31 mars 2021.

4. KONTROLLENS INNEHÅLL

Medlemsstaterna ska minst lämna uppgifter om de kontrollområden som avses i punkt 10 i rapportformuläret i bilaga I till direktiv 2000/30/EG till kommissionen. Områdena är följande:

- Identifiering.
- Bromssystem.
- Styrning.
- Sikt.
- Belysningsutrustning och elektriskt system.
- Axlar, hjul, däck och fjädring.
- Chassi och chassiinfästningar.
- Annan utrustning, inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning.
- Störningar, inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja.

För att förenkla registreringen av de brister som identifieras av fordonskontrollanterna på dessa områden bör kontrollrapporten på baksidan innehålla en fullständig förteckning över de punkter som ska kontrolleras. I rapporterna ska fordonskontrollanterna (med användning av de fastställda koderna) markera eventuella områden där de har funnit brister och ge en kopia av rapporten till föraren när kontrollen har avslutats.

Om fordonskontrollanten anser att en brist kan utgöra en säkerhetsrisk som är av den art att det kan motivera ytterligare undersökning, särskilt när det gäller bromsarna, kan han eller hon besluta att fordonet ska tas till ett godkänt provningscentrum i närheten för en noggrannare provning.

Om det vid kontrollen blir uppenbart att ett nyttofordon utgör en allvarlig trafiksäkerhetsrisk för dem som färdas i fordonet eller för andra trafikanter, får fordonet beläggas med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats.

5. STATISTISKA UPPGIFTER

5.1. Antal kontroller

Jämfört med rapporteringsperioden 2015–2016 kontrollerades **1 048.863 färre fordon** under rapporteringsperioden 2017–2018, vilket motsvarar en **minskning på 20,9 %**.

Det bör påpekas att redan under perioden 2015–2016 genomfördes **534 473 färre kontroller** jämfört med 2013–2014. Under 2011–2012 kontrollerades **6 016 947** fordon, medan antalet kontroller 2017–2018 endast var **3 980 900, vilket innebär att antalet kontroller har minskat med en tredjedel från 2011 till 2018**. Om minskningen av antalet kontroller skulle medföra att fler körförbud utfärdats, vilket skulle tyda på att kontrollerna var bättre riktade, skulle antalet minskade kontroller inte vara så oroande, men som siffrorna visar är så inte nödvändigtvis fallet.

Tabell 1: Antal kontroller – jämförelse mellan perioderna 2015–2016 och 2017–2018

Uppgiftslämnande medlemsstat:	Kontrollerade fordon perioden 2015–2016	Kontrollerade fordon perioden 2017–2018	Skillnad mellan perioderna 2015–2016 och 2017–2018	Skillnad i procent mellan perioderna 2015–2016 och 2017–2018
Österrike	42 438	39 754	–2 684	–6,3 %
Belgien	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgarien	250 516	153 748	–96 768	–38,6 %
Kroatien	39 204	22 169	–17 035	–43,5 %
Cypern	6 214	5 984	–230	–3,7 %
Tjeckien	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Danmark	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estland	2 768	2 281	–487	–17,6 %
Finland	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Frankrike	996 892	612 476	–384 416	–38,6 %
Tyskland	1 620 465	1 247 506	–372 959	–23,0 %
Grekland	5 395	360	–5 035	–93,3 %
Ungern	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irland	29 840	27 501	–2 339	–4,5 %
Italien	5 514	5 446	–68	–1,2 %
Lettland	8 652	8 804	152	1,8 %
Litauen	70 586	50 238	–20 348	–28,8 %
Luxemburg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	–9,2 %
Nederländerna	6 709	10 989	1 004	63,8 %

Polen	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugal	1 522	962	–560	–36,8 %
Rumänien	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovakien	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slovenien	4 945	5 402	457	9,2 %
Spanien	654 392	345 620	–308 772	–47,2 %
Sverige	45 417	44 711	–706	–1,6 %
Förenade kungariket	265 535	260 026	–5 509	–2,1 %
Totalt	5 029 763	3 980 900	–1 048 863	–20,9 %

Sexton medlemsstater genomförde färre kontroller under perioden 2017–2018 jämfört med perioden 2015–2016.

Minskningarna varierade från 1,2 % i Italiens fall till 93,3 % för Grekland. Andra medlemsstater som redovisade stora minskningar var Spanien (47,2 %), Kroatien (43,5 %), Bulgarien (38,6 %), Frankrike (38,6 %) och Portugal (36,8 %). När det gäller orsakerna till minskningarna förklarade medlemsstaterna, förutom Sverige som har uppgett att en riskbaserad metod har tillämpats enligt direktiv 2014/47/EU, att minskningarna är det kombinerade resultatet av minskade resurser, omorganisering samt ändringar av lagstiftningen och tillämpningen av reglerna.

Å andra sidan redovisade tolv medlemsstater ett ökat antal kontroller under perioden 2017–2018. Ökningarna varierade från 1,8 % i Lettlands fall till 48,6 % för Rumänien, 63,8 % för Nederländerna och 429,4 % för Luxemburg

5.2. De kontrollerade fordonens ursprung

I tabell 2 nedan visas en översikt av ursprunget för de fordon som kontrollerats av medlemsstaterna. Som redan nämnts var det bara Cypern som inte lämnade uppgifter om kontroller av ”statslösa” fordon, dvs. fordon som varken är registrerade i en annan medlemsstat eller utanför EU. Tjugosju medlemsstater rapporterade uppgifter om kontroller som genomförts av fordon registrerade i en annan medlemsstat, och tjugo medlemsstater genomförde även kontroller av fordon i trafik inom deras territorium som var registrerade utanför EU.

Punkter som är värda att uppmärksammas i tabell 2 är att 57,7 % av de kontroller som genomfördes under perioden 2017–2018 rörde fordon registrerade i den medlemsstat där kontrollen ägde rum, 34,1% avsåg fordon registrerade i en annan medlemsstat, och endast 8,2 % rörde fordon registrerade utanför EU.

Endast 14,4 % av de kontroller som genomfördes i Luxemburg avsåg fordon registrerade i landet, och 80,1 % rörde fordon registrerade i en annan medlemsstat. Å andra sidan var 49,4 % respektive 63,4 % av de fordon som kontrollerades av de polska respektive de bulgariska myndigheterna registrerade i dessa medlemsstater, samtidigt som de genomförde en större procentandel kontroller av fordon registrerade utanför EU jämfört med de andra medlemsstaternas kontroller. Den logiska förklaringen till denna statistik är förmodligen dessa medlemsstaters geografiska läge, som innebär att de har hög transittrafik.

Tabell 2: De kontrollerade fordonens ursprung

Uppgiftslämnande medlemsstat:	Registrerade i medlemsstaten	Registrerade i en annan medlemsstat	Registrerade utanför EU	Totalt	Fordon från medlemsstaten (%)
Österrike	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgien	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgarien	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Kroatien	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Cypern	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Tjeckien	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Danmark	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estland	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finland	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Frankrike	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Tyskland	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grekland	204	156	0	360	56,7 %
Ungern	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irland	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Italien	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Lettland	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Litauen	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luxemburg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Nederländerna	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polen	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Rumänien	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovakien	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovenien	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Spanien	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Sverige	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Förenade kungariket	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Totalt	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Schweiz	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Totalt	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Antal körförbud

Jämfört med rapporteringsperioden 2015–2016 belades 99 617 **färre fordon** med körförbud under rapporteringsperioden 2017–2018, vilket motsvarar en **minskning på 24,7 %**. Tabell 3 visar en uppdelning per medlemsstat. Med tanke på att antalet kontrollerade bilar samtidigt minskade med 20,9 % jämfört med 2015–2016, kan detta tyda på att kontrollerna inte är bättre riktade.

Tabell 3: Antal körförbud – jämförelse mellan perioderna 2015–2016 och 2017–2018

Uppgiftslämnande medlemsstat:	Fordon belagda med körförbud perioden 2015–2016	Fordon belagda med körförbud perioden 2017–2018	Skillnad mellan perioderna 2015–2016 och 2017–2018	Skillnad i procent mellan perioderna 2015–2016 och 2017–2018
Österrike	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgien	691	1 015	324	46,9 %
Bulgarien	1 646	1 720	74	4,5 %
Kroatien	2 548	1 675	–873	–34,3%
Cypern	1 232	1 012	–220	–17,9 %
Tjeckien	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Danmark	1 192	1 292	100	8,4 %
Estland	2 636	2 067	–569	–21,6 %
Finland	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Frankrike	103 720	49 592	–54 128	–52,2 %
Tyskland	26 768	26 912	–469	–1,7 %
Grekland	71	12	–59	–83,1 %
Ungern	8 388	8 830	442	5,3 %
Irland	1 909	1 420	930	189,8 %
Italien	2 923	2 864	–59	–2,0 %
Lettland	61	833	772	1 265,6 %
Litauen	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxemburg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	–502	–13,7 %
Nederländerna	172	1 004	832	483,7 %
Polen	38 374	34 017	–4 357	–11,4%
Portugal	776	8	–768	–99,0 %
Rumänien	3 825	1 804	–2 021	–52,8 %
Slovakien	5 955	4 575	–1 380	–23,2 %
Slovenien	109	154	45	41,3 %
Spanien	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Sverige	42 087	1 827	–40 260	–95,7 %
Förenade kungariket	72 886	58 380	–14 506	–19,9 %
Totalt	403 937	304 320	–99 617	–24,7 %

Fjorton medlemsstater redovisade en ökning av antalet körförbud under rapporteringsperioden 2017–2018 jämfört med rapporteringsperioden 2015–2016. Ökningarna varierade från 4,1 % i Österrikes fall till omkring 3 203 % för Finland, förmodligen på grund av en mer riskbaserad metod. Andra medlemsstater som redovisade märkbara ökning var Tjeckien (1 932,0 %), Lettland (1 265,6 %), Nederländerna (483,7 %) och Litauen (340,8 %).

En jämförelse mellan dessa ökning och de motsvarande förändringarna i antalet kontroller för de berörda medlemsstaterna, med undantag för Litauen (som redovisade en minskning på 28,8 %), visar

att Finland, Tjeckien, Lettland och Nederländerna registrerade ökning av antalet kontroller på 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % respektive 63,8 %. Det framgår därför tydligt av uppgifterna att åtminstone Litauen måste ha ändrat sin kontrollpolicy till en riskbaserad metod som leder till ett högre antal körförbud.

Å andra sidan redovisade fjorton medlemsstater minskningar av antalet körförbud, från 1,7 % i Tysklands fall till 99,0 % för Portugal, som endast rapporterade åtta körförbud under den nuvarande rapporteringsperioden jämfört med 776 under rapporteringsperioden 2015–2016.

5.4. Ursprung för de fordon som belagts med körförbud

Tabell 4 innehåller en sammanfattning av de uppgifter som lämnats in av medlemsstaterna. Uppgifterna visar att procentandelen inhemska fordon som belagts med körförbud varierade från 0,9 % i Portugal, 1,1 % i Bulgarien, 1,3 % i Tyskland och 2,3 % i Slovenien till över 50,0 % i Österrike, Estland, Italien och Malta. Procentandelen körförbud på EU-nivå (exklusive den uppgiftslämnande medlemsstaten) varierar från 1,4 % i Luxemburg, 1,8 % i Bulgarien och 2,1 % i Polen till över 50,0 % i Österrike och Estland. Det är värt att notera att Estland hade en andel körförbud på över 90,0 % för inhemska fordon. Skälet till det är metoden för insamling av uppgifter. Den sammanlagda andelen körförbud för inhemska fordon för alla medlemsstater är 8,1 %, en liten minskning jämfört med siffran 7,9 % för rapporteringsperioden 2015–2016.

När det gäller skillnaderna i andelen körförbud för fordon registrerade i en annan medlemsstat lämnade sex medlemsstater, nämligen Österrike, Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg och Förenade kungariket, in uppgifter som tyder på att vägsäkerhetskraven för sådana fordon är strängare, eftersom fler körförbud rapporterades. De medlemsstater där skillnaden i andelen körförbud för inhemska fordon var större än 10 % var Danmark (13,7 %), Estland (23,9 %), Italien (39,2 %), Malta (36,2 %) och Spanien (13,0 %). Den enda medlemsstat som redovisade en skillnad i andelen körförbud på omkring 10,0 % för fordon registrerade i en annan medlemsstat var Förenade kungariket (9,2 %).

Den genomsnittliga andelen körförbud (exklusive inhemska fordon) för EU:s 28 medlemsstater är 7,6 %, vilket utgör en minskning jämfört med den nämnda siffran 9,0 % för rapporteringsperioden 2015–2016.

Cypern genomförde inga kontroller av fordon från andra EU-medlemsstater, förmodligen på grund av sitt geografiska läge i unionen. Portugal lämnade inte heller uppgifter om fordon från länder utanför EU, så andelen körförbud på 7,6 % kan vara differentierad eftersom det saknas uppgifter från en medlemsstat.

Tabell 4: Uppdelning av körförbud – nationell nivå jämfört med EU-nivå

Uppgiftslämnande medlemsstat	Körförbud utfärdade på nationell nivå			Körförbud utfärdade på EU-nivå (med undantag för den uppgiftslämnande medlemsstaten)		
	Antal kontrollerade fordon på nationell nivå	Antal körförbud på nationell nivå	Antal körförbud på nationell nivå (i procent)	Antal kontrollerade fordon på EU nivå	Antal körförbud på EU-nivå	Antal körförbud på EU nivå (i procent)
Österrike	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgien	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgarien	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Kroatien	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %

Cypern	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Ej tillämpligt
Tjeckien	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Danmark	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estland	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finland	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Frankrike	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Tyskland	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grekland	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Ungern	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irland	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Italien	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Lettland	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Litauen	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luxemburg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Nederländerna	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polen	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugal	935	8	0,9 %	27	0	Ej tillämpligt
Rumänien	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovakien	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slovenien	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Spanien	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Sverige	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Förenade kungariket	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Totalt	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Schweiz	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Totalt	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Som nämnts tidigare lämnade tjugo medlemsstater även in uppgifter om kontroller som genomförts av fordon registrerade i länder utanför EU. Dessa uppgifter har sammanställts i tabell 5 nedan. Antalet kontrollerade fordon från länder utanför EU uppgick till 327 273, varav 16 813 belades med körförbud. Detta motsvarar **en procentandel körförbud på 5,1 %**, jämfört med 8,1 % för inhemska fordon och 7,6 % för EU-fordon (exklusive inhemska fordon). Andelarna körförbud för fordon från länder utanför EU jämfört med fordon från EU ökade med mer än 10,0 % i Österrike (10,7 %), Estland (23,1 %) och Finland (15,1 %), medan en minskning på 12,1 % observerades för Italien.

Uppgifter från medlemsstaterna om det antal kontroller som genomförts av fordon registrerade i länder utanför EU är fortfarande inte tillräckliga för att avgöra om fordonen är trafiksäkra. Jämfört med rapporteringsperioden 2015–2016 lämnade dock nio fler medlemsstater uppgifter om fordon från länder utanför EU.

Tabell 5: Uppdelning av körförbud – fordon från länder utanför EU

Uppgiftslämnande medlemsstat	Körförbud (fordon registrerade utanför EU)		
	Antal kontrollerade fordon från länder utanför EU	Antal fordon från länder utanför EU som belades med körförbud	Antal körförbud för fordon utanför EU (i procent)
Österrike	1 688	1 256	74,4 %
Belgien	339	29	8,6 %
Bulgarien	41 497	346	0,8 %
Kroatien	0	0	Ej tillämpligt
Cypern	0	0	Ej tillämpligt
Tjeckien	2 863	132	4,6 %
Danmark	49	11	22,4 %
Estland	271	248	91,5 %
Finland	2 550	1 269	49,8 %
Frankrike	0	0	Ej tillämpligt
Tyskland	36 573	1 202	3,3 %
Grekland	0	0	Ej tillämpligt
Ungern	2 642	45	1,7 %
Irland	9	1	11,1 %
Italien	12	1	8,3 %
Lettland	405	62	15,3 %
Litauen	6 020	93	1,5 %
Luxemburg	78	0	0 %
Malta	0	0	Ej tillämpligt
Nederländerna	180	37	20,6 %
Polen	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	Ej tillämpligt
Rumänien	336	47	14,0 %
Slovakien	0	0	Ej tillämpligt
Slovenien	103	7	6,8 %
Spanien	0	0	Ej tillämpligt
Sverige	326	15	4,6 %
Förenade kungariket	6 125	1 961	31,6 %
Totalt	327 273	16 813	5,1 %
Schweiz	3 935	530	13,5 %
Totalt	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Andelen körförbud per fordonskategori och per registreringsmedlemsstat

Bilaga 1 innehåller en översikt av andelen körförbud per registreringsmedlemsstat. Den genomsnittliga andelen körförbud för samtliga medlemsstater uppgick till 7,9 %. Den fordonskategori där flest

körförbud utfärdades var N2 (fordon med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton), där andelen körförbud var 11,4 %.

Andelen körförbud för fordon i den ospecificerade kategorin ”Övriga” var 9,4 %. Denna kategori inbegriper sannolikt många fordonstyper, dvs. jordbruksfordon (kategori T), lätta släpfordon (kategorierna O1 och O2) och lätta skåpbilar (kategori N1). Kontrollerna av dessa fordon baseras på nationella lagstiftningsåtgärder.

Enligt direktiv 2014/47/EU är dock kontroller av hjultraktorer (med en hastighet som överstiger 40 km/tim) obligatoriska från och med den 20 maj 2018 om fordonen främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter.

En analys av uppgifterna visar att fordon från Österrike och Malta oftare belades med körförbud. Andelen körförbud för dessa länder var 37,5 % respektive 31,9 %. Tyskland och Luxemburg utfärdade å sin sida färre körförbud. Deras andel körförbud uppgick till 1,7 % respektive 2,6 %.

Anledningen till dessa skillnader mellan medlemsstaterna kan vara att de tillämpar olika urvals- och kontrollmetoder och att fel kategoriseras på olika sätt.

Tyskland, Förenade kungariket, Frankrike och Sverige kontrollerade 94,1 %, 93,4 %, 93 % respektive 85,8 % av det totala antalet fordon med nationellt registreringsnummer. En siffra på över 50 % konstaterades för Österrike, Bulgarien, Finland, Kroatien, Irland, Malta, Polen, Spanien och Cypern. Som förväntat tyder detta på att de flesta fordon kontrolleras under resor inom landet.

Det finns dock några undantag. De nationella myndigheterna i Estland, Italien, Luxemburg, Portugal, Rumänien och Grekland kontrollerade exempelvis mindre än 10 % av det totala antalet registrerade fordon i respektive medlemsstat.

I bilaga 2 presenteras dessutom uppgifterna om körförbud per fordonskategori och kontrollmedlemsstat. Den högsta andelen körförbud observerades i Estland (90,6 %), Österrike (63,3 %), Italien (52,6 %) och Malta (50,3 %), medan de lägsta andelarna observerades i Portugal (0,8 %), Bulgarien (1,1 %), Luxemburg (1,6 %) och Tyskland (2,2 %). Den genomsnittliga andelen körförbud för samtliga EU-medlemsstater är 7,6 %, vilket är ungefär desamma som för rapporteringsperioden 2015–2016. Som förväntat har kontrollmedlemsstaterna med högre andelar körförbud också de högsta andelarna körförbud för fordon som är registrerade inom det egna territoriet (tabell 4).

5.6. Typer av fel och uppgifter rapporterade per medlemsstat

Bilaga 3 visar andelen fel som upptäckts på fordon inom nio kontrollområden under de kontroller som medlemsstaterna genomförde under rapporteringsperioden 2017–2018.

Under denna rapporteringsperiod var den vanligaste typen av fel som upptäcktes vid kontroller trafiksäkerhetsbrister i fråga om

- belysningsutrustning och elektriskt system (26,4 % av det totala antalet registrerade fel),
- axlar, hjul, däck, fjädring (16,5 % av det totala antalet registrerade fel),
- bromssystem (15,1 % av det totala antalet registrerade fel),
- chassi och chassiinfästningar (12,3 % av det totala antalet registrerade fel).

Inom de nio kontrollområdena uppvisade medlemsstaterna stora skillnader i frekvenserna för upptäckt av fel. I Spanien svarade exempelvis kontrollområdet ”fel i annan utrustning inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning” för 64,9 % av det totala antalet rapporterade fel under

rapporteringsperioden, medan fel inom detta kontrollområde endast utgjorde 0,8 % av det totala antalet fel som upptäckts i Förenade kungariket. Även här är skälet till detta sannolikt att medlemsstaterna tillämpar olika provningsmetoder, eventuellt kombinerat med nationella bestämmelser om att vissa kontrollområden ska prioriteras under kontrollerna. Genom direktiv 2014/47/EU införs dock ökad harmonisering av provningsmetoder, bedömning av brister och användning av provningsutrustning från och med den 20 maj 2018.

En jämförelse mellan dessa siffror och siffrorna för den föregående rapporteringsperioden visar att de största minskningarna rör kontrollområdet ”axlar, hjul, däck, fjädring”, med en minskning från 21,8 % under den föregående rapporteringsperioden till 16,5 % under den nuvarande perioden, samt ”annan utrustning inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning”, med en minskning på 15,5 % under den föregående rapporteringsperioden till 11,5 % under den nuvarande perioden. Brister rörande kontrollområdet ”belysningsutrustning och elektriskt system” är dock vanligast förekommande, och ökade till 26,4 % (en ökning på 3,4 % från 23 % under den föregående rapporteringsperioden). För de andra kontrollområdena är skillnaderna jämfört med den föregående rapporteringsperioden inte så stora att de ger upphov till oro. Skillnaderna kan också tyda på att medlemsstaterna genomför betydande ändringar av lagstiftningen på detta område.

I fyra av de nio kontrollområdena, nämligen ”identifiering”, ”sikt”, ”belysningsutrustning och elektriskt system” och ”annan utrustning inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning”, minskar andelarna jämfört med den föregående rapporteringsperioden. Andelen för ”styrning” ligger kvar på samma nivå, 2,3 %. Faktum är att dessa områden uppvisade små öknings under den föregående rapporteringsperioden. Kontrollområdena ”bromssystem”, ”belysningsutrustning och elektriskt system”, ”chassi och chassinfästningar” och ”störningar inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja” låg samtliga under 5 %.

”Belysningsutrustning och elektriskt system” är den vanligaste bristen eftersom detta kontrollområde svarar för den största andelen i tolv medlemsstater. Brister i ”identifiering”, ”styrning” och ”störningar, inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja” tenderar att ligga under 10 % i de flesta medlemsstaterna, med undantag för Frankrike, där andelen för den sistnämnda kategorin når 25 %, vilket förmodligen beror på strängare bestämmelser om fordonens miljöprestanda. Förutom att brister rörande ”störningar, inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja” utgör en trafiksäkerhetsfara, påverkar de även miljön. Efter en minskning med 0,8 % under den föregående rapporteringsperioden (från 4,1 % till 3,3 %), observerades en ökning på 3,0 %, från 3,3 % till 6,3 %.

Såsom anges i tabell 2 genomförde tjugo medlemsstater kontroller av fordon registrerade utanför EU. Eftersom det totala antalet sådana kontroller endast uppgår till omkring 8 % av det totala antalet kontroller som genomfördes under rapporteringsperioden är det inte möjligt att säkert avgöra om dessa fordon är trafiksäkra.

För fullständighetens skull innehåller bilaga 4 till den här rapporten dock ytterligare uppgifter i form av en översikt av antalet fordon som kontrollerats av medlemsstaterna per registreringsland samt andelen körförbud.

6. TYPER AV PÅFÖLJDER

Direktiv 2000/30/EG innehåller inga påföljder vid konstaterade överträdelser. Påföljder fastställs i stället av medlemsstaterna, utan diskriminering på grund av vare sig förarens nationalitet eller det land i vilket fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.

Tidigare har nämnts att om ett nyttofordon konstateras utgöra en allvarlig trafiksäkerhetsrisk för personer som färdas i fordonet eller för andra trafikanter får enligt direktiv 2000/30/EG den myndighet eller fordonskontrollant som genomfört vägkontrollen belägga fordonet med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats.

Allvarliga fel hos nyttofordon som tillhör en person som inte är hemmahörande i medlemsstaten, i synnerhet de som gett upphov till körförbud, ska även rapporteras till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat.

De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där det farliga felet har konstaterats får begära att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat vidtar lämpliga åtgärder, till exempel kräva att fordonet ska genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning. Det är dock upp till registreringsmedlemsstaten att vidta eventuella lämpliga åtgärder, vilka inte omfattas av rapporteringskravet.

När ett fordon med farliga fel beläggs med körförbud är inte eventuella böter som utfärdas av myndigheterna i den medlemsstat som genomför kontrollen de enda ekonomiska följderna för transportföretagen. Ytterligare kostnader kan uppstå, exempelvis kostnader för att få fordonet bogserat till ett provningscentrum för en mer ingående kontroll, plus kostnaderna för själva provningen och för eventuella nödvändiga reparationer för att åtgärda bristerna. Dessutom uppstår även en indirekt kostnad för transportföretaget om det inte kan hålla tidtabellen.

Enligt direktiv 2014/47/EU av den 20 maj 2019 ska uppgifter om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad införas i det riskvärderingssystem som inrättats enligt direktiv 2006/22/EG⁸. Fordon som används av företag med en högriskprofil får också väljas ut oftare för kontroll.

7. SAMMANFATTNING AV SLUTSATSERNA

På grund av de skillnader mellan kontrollmetoderna som påträffats bör såsom konstateras i kapitel 3 i den här rapporten inga långtgående slutsatser dras på grundval av denna rapport, och resultaten bör behandlas med försiktighet. Med hänsyn till detta har följande huvudsakliga slutsatser dragits utifrån de uppgifter som samlats in för rapporteringsperioden 2017–2018.

7.1 Kontroller

Jämfört med 2015–2016 kontrollerades **1 048 863 färre fordon** under rapporteringsperioden 2017–2018, vilket motsvarar en **minskning på 20,9 %**. Enligt de förklaringar som lämnats av medlemsstaterna beror detta på en kombination av minskade resurser, omorganisering samt ändringar av lagstiftningen och tillämpningen av reglerna.

I alla händelser genomförde sexton medlemsstater färre kontroller. Minskningarna varierade från 1,2 % i Italiens fall till 93,3 % för Grekland. Å andra sidan redovisade tolv medlemsstater ett ökat antal genomförda kontroller med ökningarna som varierade från 1,8 % i Lettlands fall till 429,4 % för Luxemburg.

Av de kontroller som genomfördes under rapporteringsperioden rörde 57,7 % fordon registrerade i den medlemsstat där kontrollen ägde rum, 34,1% avsåg fordon registrerade i en annan medlemsstat, och 8,2 % rörde fordon registrerade utanför EU.

Även andelen kontrollerade inhemska fordon i förhållande till det totala antalet kontrollerade fordon varierar kraftigt. I Österrike, Belgien, Frankrike, Luxemburg och i viss utsträckning även i Polen, där andelen kontroller av inhemska fordon är lägre än 50 %, bör insatser göras för att säkerställa ett mer balanserat förhållande mellan kontrollerna, mer i linje med dem i andra medlemsstater med betydande transittrafik.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

7.2 Körförbud

Jämfört med den föregående rapporteringsperioden belades **99 617 färre fordon** med körförbud, vilket motsvarar en **minskning på 24,7 %**.

Fjorton medlemsstater redovisade en ökning av antalet utfärdade körförbud. Ökningarna varierar från 4,1 % i Österrikes fall till 3 203 % för Finland. Å andra sidan redovisade fjorton medlemsstater minskningar i antalet utfärdade körförbud, med variationer från 1,7 % i Tysklands fall till en minskning på 99,0 % för Portugal. Med undantag för Cypern, Frankrike och Slovakien ökade eller minskade siffrorna för körförbud generellt i linje med antalet kontroller, vilket kan tyda på att dessa medlemsstater håller på att ändra sina regler.

När det gäller ursprunget för de fordon som belagts med körförbud uppgick den övergripande andelen körförbud för inhemska fordon till 8,1 %: 7,6 % för EU-fordon (exklusive inhemska fordon) och 5,1 % för fordon registrerade utanför EU. Detta tyder på att normerna generellt sett tillämpas enhetligt på EU-fordon, oavsett fordonets ursprungsland. Skälet till att andelen utfärdade körförbud för fordon som är registrerade i ett land utanför EU är lägre kan vara att transportföretagen väljer att skicka sina nyaste och bäst underhållna fordon på resor som omfattar sträckor inom EU. De lägre andelarna körförbud visar att användningen av mer riktade metoder inte är spridd. Detta kommer dock förhoppningsvis att förändras genom tillämpningen av direktiv 2014/47/EU, eftersom det föreskriver att medlemsstaterna måste anpassa sina kontrollsystem.

Den genomsnittliga andelen körförbud för fordon registrerade i en EU-medlemsstat uppgick till 7,9 %. Fordon i kategori N2 (tung lastfordon) var den fordonstyp som oftast belades med körförbud: andelen körförbud uppgick till 11,4 %. Fordon registrerade i Sverige och Malta belades oftare med körförbud. Andelen körförbud för dessa fordon uppgick till 37,5 % respektive 31,9 %. Tyskland och Luxemburg utfärdade å sin sida färre körförbud. Deras andel körförbud uppgick till 1,7 % respektive 2,6 %. Skälen till skillnaden i andelen körförbud är okända för kommissionen, så detta måste antas bero på att medlemsstaterna använder olika kontrollmetoder och kategoriserar fel på olika sätt.

7.3 Fel

De två vanligaste typerna av fel som upptäcktes under de kontroller som genomfördes under rapporteringsperioden rörde kontrollområdena ”belysningsutrustning och elektriskt system” och ”axlar, hjul, däck och fjädring”. Dessa kontrollområden svarade för 26,4 % respektive 16,5 % av det totala antalet registrerade fel. ”Annan utrustning inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning” svarade för 11,5 % av det totala antalet registrerade fel i samtliga medlemsstater, vilket motsvarar en minskning från 15,5 % jämfört med den föregående rapporteringsperioden. Det är värt att notera att ”störningar, inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja” nästan har fördubblats, från 3,3 % under rapporteringsperioden 2015–2016 till 6,3 % för den nuvarande perioden, vilket är ett positivt tecken på att fordonen genomgår miljökontroller.

Medlemsstaterna uppvisar dock fortfarande stora skillnader i andelen körförbud per kontrollområde. I Spanien svarade exempelvis kontrollområdet ”annan utrustning inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning” för 64,9 % av det totala antalet registrerade fel under rapporteringsperioden, medan fel inom detta kontrollområde endast utgjorde 0,8 % av det totala antalet fel som upptäcktes i Förenade kungariket. Även här är skälet sannolikt att medlemsstaterna tillämpar olika kontrollmetoder. Dessa skillnader förväntas dock minska från den 20 maj 2018 eftersom direktiv 2014/47/EU innehåller nya

bestämmelser om ökad harmonisering av provningsmetoderna, bedömning av brister och användning av provningsutrustning.