

Bruxelles, den 23.3.2020
COM(2020) 107 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 2017-2018

Indhold

1.	INDLEDNING	2
2.	DIREKTIV 2000/30/EF	3
3.	OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE	4
4.	SYNETS INDHOLD.....	5
5.	STATISTISKE OPLYSNINGER	6
5.1.	Antal af syn	6
5.2.	De synede køretøjers oprindelse	7
5.3.	Antal suspenderede køretøjer	9
5.4.	De suspenderede køretøjers oprindelse	10
5.5.	Suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori og pr. indregistreringsmedlemsstat	13
5.6.	Typer af mangler som indberettet af medlemsstaten	13
6.	SANKTIONERNES ART	15
7.	SAMMENFATTENDE KONKLUSION	15
7.1	Syn.....	15
7.2	Suspenderede køretøjer	16
7.3	Mangler	16

1. INDLEDNING

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

- reglerne for adgang til erhvervet, hvorved transportørerne forpligtes til at have en tilstrækkelig finansiell 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 rapport – 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 underkastes erhvervskøretøjer, der kører i medlemsstaterne, syn ved vejsiden, bl.a. med henblik på at kontrollere, at de er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, for at forbedre trafiksikkerheden og beskytte miljøet. Det bestemmes i 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 indregistreringsland
- de punkter, der er kontrolleret på grundlag af direktivet og
- de mangler, der er konstateret.

Ifølge direktiv 2000/30/EF skal Kommissionen efter indsamlingen af disse data forelægge Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet på grundlag af data fra medlemsstaterne, ledsaget af et resumé af de opnåede resultater. Dette er emnet for nærværende rapport. I henhold til direktiv 2000/30/EF skal Kommissionen endvidere fremsende de oplysninger, den har modtaget fra medlemsstaterne i henhold til samme direktivs artikel 6, til Europa-Parlamentet.

I direktiv 2000/30/EF anføres ni forskellige områder, der er underlagt syn ved vejsiden. Se afsnit 4 nedenfor for yderligere oplysninger. Hvis det under et syn viser sig, at et erhvervskøretøj udgør en alvorlig risiko for personerne i køretøjet eller andre trafikanter, kan brugen af køretøjet suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er udbedret. Efter syn af et køretøj skal alle konstaterede mangler tilmed dokumenteres i en synsrapport til føreren.

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 (i det efterfølgende benævnt "direktiv 2014/47/EU") vedtaget. Det har været i brug siden den 20. maj 2018. Med direktiv

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, EFT 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.

2014/47/EU indføres der bl.a. to typer syn – indledende og mere detaljerede syn⁵ – og et krav om, at det samlede antal indledende syn ved vejsiden i EU i hvert kalenderår mindst skal svare til mindst 5 % af det samlede antal af pågældende køretøjer, som er indregistreret i medlemsstaterne. Hver medlemsstat skal for at nå dette mål bestræbe sig på at gennemføre et hensigtsmæssigt antal syn ved vejsiden, der står i forhold til det samlede antal af sådanne køretøjer, der er indregistreret i dens område. Den første indberetning af oplysninger, hvor der skal tages hensyn til dette mål, skal gennemgås senest den 31. marts 2021 for perioden 2019-2020.

2. DIREKTIV 2000/30/EF

Ifølge direktiv 2009/40/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil skal køretøjer, som anvendes til erhvervsformål, kontrolleres årligt. Da den årlige kontrol imidlertid anses for at være utilstrækkelig til at sikre, at disse køretøjer er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter fra den ene kontrol til den anden, skal der som en nødvendig trafiksikkerhedsforanstaltning også gennemføres syn ved vejsiden for at sikre effektiv gennemførelse.

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

Syn ved vejsiden gennemføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets indregistrerings- eller ibrugtagningsland. Synsaktiviteterne 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 vedligeholdt⁶.

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 dokumenterne vedrørende køretøjets seneste syn ved vejsiden (i givet fald) og tekniske kontrol. Et mere detaljeret syn for at finde eventuelle vedligeholdelsesmangler baseret på direktiv 2000/30/EF's liste over punkter kan også gennemføres på stedet eller hos en synsvirksomhed i nærheden. Gennemføres der et sådan mere detaljeret syn, skal resultatet 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 endvidere anmeldes til indregistreringsmedlemsstaten med henblik på passende opfølgende foranstaltninger.

Direktiv 2000/30/EF som ændret⁷ – der finder anvendelse indtil den 19. maj 2018 – fastlægger en række betingelser for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område. Med direktiv 2010/47/EU blev køretøjskategorierne og listen over kontrolpunkter i bilag I ændret pr. 1. januar 2012.

⁵ Indledende syn omfatter en dokumentationskontrol og en visuel vurdering af køretøjets tekniske stand. Et mere detaljeret syn (om nødvendigt foretaget efter et indledende syn) skal foretages af en mobil synsenhed, en udpeget synsfacilitet ved vejsiden eller i en synsvirksomhed.

⁶ I henhold til direktiv 2014/47/EU vil der fra den 20. maj 2019 blive indført et obligatorisk risikoklassificeringssystem i alle medlemsstater. Hvis resultaterne af synene ved vejsiden, hvad antallet og alvoren af de konstaterede mangler angår, viser sig at være ringe, både i forbindelse med den tekniske kontrol og kontrollen af lastsikkerheden, får operatørerne tildelt en højere risikoklassificering. Medlemsstaternes kompetente myndigheder anvender efterfølgende disse oplysninger til at kontrollere operatører med en høj risikoklassificering hyppigere.

⁷ 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.

Før ændringen blev køretøjer i rapporten om syn ved vejsiden (bilag I) defineret efter klasser, f.eks. påhængsvogn, der betød ethvert motorkøretøj, der transporterer varer med højeste tilladte totalvægt på 3,5 ton (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 en af ændringerne i direktiv 2010/47/EU blev der dog indført en anden metode til at inddеле 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 indregistreret i forskellige medlemsstater, giver disse reviderede klassificeringer mere præcise oplysninger, samtidig med at situationen for medlemsstater forbedres, når det er nødvendigt at meddele en anden medlemsstat, at der er konstateret alvorlige mangler ved et køretøj, der er indregistreret i denne medlemsstat.

3. OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE

Dette er den syvende rapport om, hvordan direktiv 2000/30/EF er blevet anvendt i medlemsstaterne, og den omhandler kalenderårene 2017-2018. Det bør bemærkes, at direktiv 2000/30/EF blev ophævet ved direktiv 2014/47/EU den 20. maj 2018, men at den første rapport baseret på direktiv 2014/47/EU udelukkende vedrører årene 2019-2020. Det betyder, at medlemsstaterne i mangel af overgangsforanstaltninger i henhold til direktiv 2014/47/EU blev opfordret til at forelægge deres rapport i overensstemmelse med kravene i direktiv 2000/30/EF for perioden fra den 20. maj 2018 til den 31. december 2018 for at nå målet i direktiv 2000/30/EF og direktiv 2014/47/EU, som ikke har ændret sig, selv om de syn, der er foretaget, og de data, der blev indsamlet, allerede var baseret på direktiv 2014/47/EU. Dette retlige vakuum forårsagede betydelige praktiske problemer for medlemsstaterne og resulterede i visse tilfælde i fejlbehæftede rapporter. Der kan derfor ikke drages sikre og endelige konklusioner på denne baggrund. Fristen for medlemsstaternes indsendelse af data til Kommissionen for denne indberetningsperiode var den 31. marts 2019.

For at lette indberetningspligten og i overensstemmelse med tidligere praksis udsendte Kommissionen medio februar 2019 en informationsskrivelse til medlemsstaterne. Brevet blev ledsaget af en forberedt model (udarbejdet af Kommissionen i samarbejde med eksperter fra medlemsstaterne), og medlemsstaterne blev opfordret til at bruge denne ved deres elektroniske indgivelse. Denne skulle lette databehandlingen, så snart alle oplysningerne var modtaget. I marts 2019 fulgte en påmindelsesmeddelelse, hvor medlemsstaterne blev underrettet om, at fristen for indgivelse var nært forestående. I maj 2019 blev der sendt en tredje påmindelse ud til de medlemsstater, som ikke havde indsendt deres rapporter inden fristens udløb. Herefter fulgte yderligere specifikke udvekslinger mellem Kommissionen og visse medlemsstater. Alle medlemsstaterne gjorde brug af den forberedte model til at indsende deres data elektronisk, hvilket blev hilst velkommen, da det gjorde det nemmere at sammenholde dataene.

Det var imidlertid ikke alle medlemsstater, der havde overholdt fristen for dataindgivelsen. Estland, Grækenland, Cypern, Letland, Litauen, Nederlandene, Østrig, Polen, Portugal og Sverige indberettede dataene rettidigt inden udløbet af fristen den 31. marts 2019. Andre medlemsstater var marginalt forsinkede (nemlig Bulgarien, Danmark, Tyskland, Irland, Luxembourg, Slovenien og Det Forenede Kongerige), mens andre (nemlig Malta, Ungarn, Frankrig, Spanien og Finland) først indsendte deres data i september 2019. I denne periode blev der ikke indledt overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater for manglende indgivelse af data til Kommissionen.

17 medlemsstater, nemlig Østrig, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Ungarn, Irland, Letland, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Rumænien, Slovenien og Sverige, indgav data om køretøjer, der var indregistreret uden for EU, klassificeret efter indregistreringsland. Belgien, Italien og Det Forenede Kongerige fremlagde de samlede kontroller af

køretøjer, der var indregistreret uden for EU, uden angivelse af, hvilke medlemsstater der henvises til. Slovakiet fremsendte ikke detaljerede statistikker for ikke-EU-køretøjer i et brugbart format, hvorfor dataene ikke kunne tages i betragtning.

Frankrig, Spanien og Grækenland fremsendte ingen information for tredjelande og Kroatien. Grækenland bekræftede dog, at der ikke var blevet udført syn på køretøjer fra disse geografiske områder. Cypern fremlagde ingen information for andre medlemsstater og bekræftede, at der ikke var foretaget kontroller af andre køretøjer end dem, der er indregistreret i deres område. Derudover fremlagde Malta heller ikke data fra tredjelande og bekræftede, at der ikke var blevet foretaget sådanne kontroller. Endvidere gav Malta og Østrig information for T5-kategorier – denne forpligtelse henhører under direktiv 2014/47/EU.

Endelig gav 12 medlemsstater, nemlig Østrig, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Frankrig, Malta, Nederlandene, Portugal, Rumænien, Slovenien, Slovakiet og Det Forenede Kongerige, supplerende information, for så vidt angår mangelkoder inden for de kontrollerede punkter (f.eks. 1) bremsesystem; 1.1.8. koblinger til påhængsvogn). Disse oplysninger blev indført ved direktiv 2010/47/EU, som ændrede bilag I til direktiv 2000/30/EF fra den 1. januar 2012. Det er dog ikke obligatorisk at angive dette ekstra specifikationslag.

Efter den første analyse af de nationale rapporter kontaktede Kommissionen flere medlemsstater for at få klarhed over de potentielle årsager til de iøjnefaldende resultater eller ændringer i forhold til den foregående periode. Ifølge medlemsstaternes forklaringer har en række omstændigheder haft en negativ indvirkning på omfanget og kvaliteten af synene ved vejsiden. Disse omfatter bl.a. dataindsamling baseret på direktiv 2014/47/EU, omstrukturering eller decentralisering af kompetencer og finansielle restriktioner, der har ført til personalemangel, begrænsninger i antallet af syn og begrænset adgang til udstyr. Udvekslingerne med medlemsstaterne viste også, at der forekommer betydelige forskelle i, hvordan indsamlingen af data og indberetningen bliver opfattet og udført. Dette kan bidrage til forskellene. Disse forskelle kan blive nedbragt fra den 20. maj 2018, idet der med direktiv 2014/47/EU indføres en højere grad af harmonisering af synsmetoderne, vurderingen af mangler, anvendelsen af synsudstyr og indberetningskravene. Den første rapport baseret på direktiv 2014/47/EU dækker perioden 2019-2020, og medlemsstaterne skal indsende deres nationale rapporter inden den 31. marts 2021.

4. SYNETS INDHOLD

Kommissionen skal som minimum have forelagt data vedrørende de synsområder, der er beskrevet i punkt 10 i rapportmodellen, jf. bilag I til direktiv 2000/30/EF. Det drejer sig om følgende områder:

- identifikation
- bremsesystem
- styretøj
- sigtbarhed
- lygter og elektrisk system
- 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.

For at inspektørerne bedre kan opregne konstaterede mangler inden for disse områder, bør synsrapporten indeholde en fuldstændig liste over kontrolpunkterne på bagsiden. Inspektørerne skal i rapporten angive (med brug af de forhåndsfastsatte koder) de områder, hvor de har konstateret mangler, og udlevere en kopi af denne rapport til føreren af køretøjet efter afsluttet syn.

Hvis inspektøren er af den opfattelse, at de konstaterede mangler kan udgøre en sikkerhedsrisiko, således at der – navnlig for bremsernes vedkommende – kan kræves yderligere kontroller, kan han/hun påbyde, at køretøjet skal underkastes en nærmere undersøgelse på en udpeget teknisk synsfacilitet.

Hvis det under synet endvidere viser sig, at et erhvervskøretøj udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, kan brugen af køretøjet suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er udbedret.

5. STATISTISKE OPLYSNINGER

5.1. Antal af syn

Sammenlignet med indberetningsperioden 2015-2016 blev der i indberetningsperioden 2017-2018 foretaget syn af **1 048 863 færre køretøjer**, hvilket svarer til en **nedgang på 20,9 %**.

Det bør bemærkes, at der i perioden 2015-2016 allerede var blevet foretaget **534 473 færre kontroller** sammenlignet med 2013-2014. I 2011-2012 blevet der foretaget syn af **6 016 947 køretøjer**, hvorimod der i 2017-2018 kun blev foretaget syn af **3 980 900. Fra 2011 til 2018 er antallet af kontroller derfor faldet med en tredjedel.** Hvis det faldende antal kontroller var ledsaget af højere suspensionsprocenter – hvilket tyder på et avanceret prioriteringssystem – ville kontrolnedgangen ikke være alarmerende, men som det fremgår af tallene, er dette ikke nødvendigvis tilfældet.

Tabel 1: Antal af syn – sammenligning mellem 2015-16 & 2017-18

Rapporterende medlemsstat	Køretøjer synet i perioden 2015-2016	Køretøjer synet i perioden 2017-2018	Forskel mellem perioderne 2015-2016 & 2017-2018	Forskel i % mellem perioderne 2015-2016 & 2017-2018
Østrig	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 %
Den Tjekkiske Republik	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 %
Frankrig	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Tyskland	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Grækenland	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Ungarn	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 %
Letland	8 652	8 804	152	1,8 %
Litauen	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Luxembourg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Nederlandene	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polen	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugal	1 522	962	-560	-36,8 %
Rumænien	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovakiet	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 %
Det Forenede Kongerige	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
I alt	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

16 medlemsstater foretog i perioden 2017-2018 færre syn sammenlignet med perioden 2015-2016.

Nedgangen i procent varierede fra 1,2 % for Italiens vedkommende til en nedgang på 93,3 % for Grækenlands vedkommende. Andre medlemsstater med betydelige nedgange var: Spanien (47,2 %), Kroatien (43,5 %), Bulgarien (38,6 %), Frankrig (38,6 %) og Portugal (36,8 %). Sverige præciserede, at der var blevet anvendt en risikobaseret tilgang i henhold til direktiv 2014/47/EU. De øvrige medlemsstater forklarede nedgangen med en kombination af reducerede ressourcer, omstrukturering, ændringer af den nationale lovgivning og anvendelsen af reglerne.

I modsætning hertil registrerede 12 medlemsstater en stigning i antallet af syn som gennemført i perioden 2017-2018. Stigningen i procent varierede fra 1,8 % for Letlands vedkommende til 48,6 % for Rumæniens vedkommende, 63,8 % for Nederlandene og 429,4 % for Luxembourg.

5.2. De synede køretøjers oprindelse

Nedenstående tabel 2 giver et overblik over de af medlemsstaterne kontrollerede køretøjers oprindelse. Som tidligere nævnt er Cypern den eneste stat, der ikke har fremlagt data vedrørende kontroller af "udenlandske" køretøjer, dvs. køretøjer, der var indregistreret i en anden medlemsstat eller uden for EU. 27 medlemsstater indberettede data vedrørende kontroller udført på køretøjer, der var indregistreret i en anden medlemsstat, og 20 medlemsstater kontrollerede også køretøjer, der kørte i deres område, men som var indregistreret uden for EU.

Det fremgår af oplysningerne i tabel 2, at 57,7 % af de syn, der blev gennemført i perioden 2017-2018, blevet foretaget på køretøjer, der var indregistreret i den medlemsstat, hvor synet fandt sted, mens 34,1 % var indregistreret i en anden medlemsstat, og kun 8,2 % var indregistreret uden for EU.

Kun 14,4 % af de syn, der blev foretaget i Luxembourg, gjaldt køretøjer, der var indregistreret i staten, mens 80,1 % af deres syn vedrørte køretøjer fra en anden medlemsstat. I modsætning hertil var henholdsvis 49,4 % og 63,4 % af de køretøjer, der blev synet af de polske og bulgarske myndigheder, indregistreret i disse medlemsstater, samtidig med at der i disse stater blevet foretaget en højere andel

af syn på køretøjer, der var indregistreret uden for EU, i forhold til kontroller foretaget af andre medlemsstater. Disse statistikker kan formentlig forklares med de pågældende medlemsstaters geografiske placering og således deres omfattende transittrafik.

Tabel 2: De kontrollerede køretøjers oprindelse

Rapporterende medlemsstat	Indregistreret i medlemsstaten	Indregistreret i en anden medlemsstat	Indregistreret uden for EU	I alt	Køretøjer fra medlemsstaten (i %)
Østrig	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 %
Den Tjekkiske Republik	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 %
Frankrig	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Tyskland	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grækenland	204	156	0	360	56,7 %
Ungarn	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 %
Letland	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Litauen	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luxembourg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Nederlandene	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 %
Rumænien	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovakiet	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 %
Det Forenede Kongerige	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
I alt	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7%
Schweiz	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
I alt	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Antal suspenderede køretøjer

Sammenlignet med indberetningsperioden 2015-2016 blev der i indberetningsperioden 2017-2018 suspenderet 99 617 **færre køretøjer**, hvilket svarer til en **nedgang på 24,7 %**. Nedenstående tabel 3 indeholder en oversigt for hver medlemsstat. I betragtning af at antallet af kontrollerede køretøjer samtidig faldt med 20,9 % i forhold til 2015-2016, kan dette tyde på, at prioriteringsmetoden ikke er blevet bedre.

Tabel 3: Suspenderede køretøjer – sammenligning mellem 2015-16 & 2017-18

Rapporterende medlemsstat	Suspenderede køretøjer i perioden 2015-2016	Suspenderede køretøjer i perioden 2017-2018	Forskel mellem perioderne 2015-2016 & 2017-2018	Forskel i % mellem perioderne 2015-2016 & 2017-2018
Østrig	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 %
Den Tjekkiske Republik	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 %
Frankrig	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Tyskland	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grækenland	71	12	-59	-83,1 %
Ungarn	8 388	8 830	442	5,3 %
Irland	1 909	1 420	930	189,8 %
Italien	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Letland	61	833	772	1 265,6 %
Litauen	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxembourg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Nederlandene	172	1 004	832	483,7 %
Polen	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugal	776	8	-768	-99,0 %
Rumænien	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Slovakiet	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 %
Det Forenede Kongerige	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %

I alt	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %
-------	---------	---------	---------	---------

14 medlemsstater angav en stigning i antallet af suspenderede køretøjer i indberetningsperioden 2017-18 sammenlignet med perioden 2015-2016. Stigningen i procent varierede fra 4,1 % i Østrig til ca. 3 203 % for Finlands vedkommende, sandsynligvis på grund af en mere risikobaseret tilgang. Andre medlemsstater med markante stigninger var: Den Tjekkiske Republik (1932,0 %), Letland (1265,6 %), Nederlandene (483,7 %) og Litauen (340,8 %).

En sammenligning af disse stigninger med den tilsvarende ændring i antallet af syn for de pågældende medlemsstater viste for Finland, Tjekkiet, Letland og Nederlandene en stigning i synsantallet på henholdsvis 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % og 63,8 %. I modsætning hertil angav Litauen en nedgang på 28,8 %. Det fremgår således klart af dataene, at Litauen som minimum må have ændret sin synspolitik til en risikobaseret tilgang med et højere antal suspenderede køretøjer til følge.

På den anden side angav 14 medlemsstater et fald i antallet af suspenderede køretøjer – fra et fald på 1,7 % i Tyskland til 99,0 % for Portugals vedkommende, som kun angav otte suspenderede køretøjer for den aktuelle indberetningsperiode i forhold til 776 i perioden 2015-2016.

5.4. De suspenderede køretøjers oprindelse

Tabel 4 giver et overblik over de data, som medlemsstaterne har indsendt. Heraf fremgår det, at andelen af indenlandske suspenderede køretøjer varierer fra 0,9 % i Portugal, 1,1 % i Bulgarien, 1,3 % i Tyskland og 2,3 % i Slovenien til over 50,0 % i Østrig, Estland, Italien og Malta. Procentdelen af suspenderede EU-køretøjer (ekskl. den rapporterende medlemsstat) varierer fra 1,4 % i Luxembourg, 1,8 % i Bulgarien, 2,1 % i Polen til over 50,0 % i Østrig og Estland. Bemærk, at Estland har en andel på over 90,0 % for indenlandske køretøjer, hvilket skyldes dataindsamlingsmetoden, mens den generelle andel for indenlandske køretøjer for alle medlemsstater ligger på 8,1 %, hvilket svarer til en lille stigning i forhold til indberetningsperioden 2015-2016, hvor andelen lå på 7,9 %.

Hvad angår forskellene i andelen af suspenderede køretøjer for indenlandske køretøjer i forhold til køretøjer, der var indregistreret i en anden medlemsstat, har seks medlemsstater, nemlig Østrig, Belgien, Frankrig, Tyskland, Luxembourg og Det Forenede Kongerige, indgivet data, der tyder på, at de køretøjer, der var indregistreret i en anden medlemsstat, lever op til højere tekniske standarder, idet der er indberettet flere suspenderede køretøjer i forbindelse med de indenlandske. I følgende medlemsstater var forskellen i andelen af suspenderede køretøjer over 10 % for indenlandske køretøjer: Danmark (13,7 %), Estland (23,9 %), Italien (39,2 %), Malta (36,2 %) og Spanien (13,0 %). I modsætning hertil er Det Forenede Kongerige (9,2 %) den eneste medlemsstat med en forskel i andelen af suspenderede køretøjer på ca. 10,0 % for køretøjer, der var indregistreret i en anden medlemsstat.

Den gennemsnitlige suspensionsprocent for EU-køretøjer (ekskl. indenlandske) for de 28 medlemsstater er på 7,6 %, hvilket er et fald i forhold til indberetningsperioden 2015-2016, hvor andelen lå på 9,0 %.

Cypern havde ikke foretaget syn på andre EU-køretøjer, formodentlig på grund af statens geografiske placering i Unionen. Derudover angav Portugal heller ikke data for ikke-EU-køretøjer, således at der kunne bestemmes en specifik suspensionsprocent på 7,6 %, da denne ikke omfatter data fra én medlemsstat.

Tabel 4: Oversigt over suspenderede køretøjer – national versus EU

Suspenderede nationale køretøjer	Suspenderede EU-køretøjer (Eksklusive den rapporterende medlemsstat)
----------------------------------	---

Rapporterende medlemsstat	Antal kontrollerede nationale køretøjer	Antal suspenderede nationale køretøjer	Andel af suspenderede nationale køretøjer (%)	Antal kontrollerede EU-køretøjer	Antal suspenderede EU-køretøjer	Andel af suspenderede EU-køretøjer (%)
Østrig	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	Ikke relevant
Den Tjekkiske Republik	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 %
Frankrig	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 %
Grækenland	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Ungarn	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 %
Letland	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Litauen	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luxembourg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Nederlandene	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	Ikke relevant
Rumænien	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovakiet	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 %
Det Forenede Kongerige	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
I alt	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 %
I alt	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Som tidligere nævnt angav 20 medlemsstater også data om syn på køretøjer, der var indregistreret i lande uden for EU. Se tabel 5 nedenfor for yderligere oplysninger. 327 273 ikke-EU-køretøjer blev kontrolleret. Disse kontroller førte til, at 16 813 køretøjer blev suspenderet, hvilket svarer til en **suspensionsprocent på 5,1 %**. Andelen for indenlandske køretøjer ligger på 8,1 % og for EU-køretøjer på 7,6 % (ekskl. indenlandske køretøjer). Andelen af suspenderede ikke-EU-køretøjer

sammenlignet med EU-køretøjer steg med mere end 10,0 % i Østrig (10,7 %), Estland (23,1 %) og Finland (15,1 %), mens der i Italien blev konstateret et fald på 12,1 %.

Medlemsstaternes oplysninger om antallet af syn ved vejsiden, der udføres på køretøjer indregistreret uden for EU, er stadig ikke tilstrækkelige til at drage signifikante konklusioner om deres stand. Imidlertid indgav yderligere ni medlemsstater data for køretøjer uden for EU sammenlignet med indberetningsperioden 2015-2016.

Tabel 5: Oversigt over suspenderede køretøjer – ikke-EU-køretøjer

Rapporterende medlemsstat	Suspenderede køretøjer (køretøjer indregistreret uden for EU)		
	Antal kontrollerede ikke-EU-køretøjer	Antal suspenderede ikke-EU-køretøjer	Andel af suspenderede EU-køretøjer (%)
Østrig	1 688	1 256	74,4 %
Belgien	339	29	8,6 %
Bulgarien	41 497	346	0,8 %
Kroatien	0	0	Ikke relevant
Cypern	0	0	Ikke relevant
Den Tjekkiske Republik	2 863	132	4,6 %
Danmark	49	11	22,4 %
Estland	271	248	91,5 %
Finland	2 550	1 269	49,8 %
Frankrig	0	0	Ikke relevant
Tyskland	36 573	1 202	3,3 %
Grækenland	0	0	Ikke relevant
Ungarn	2 642	45	1,7 %
Irland	9	1	11,1 %
Italien	12	1	8,3 %
Letland	405	62	15,3 %
Litauen	6 020	93	1,5 %
Luxembourg	78	0	0 %
Malta	0	0	Ikke relevant
Nederlandene	180	37	20,6 %
Polen	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	Ikke relevant
Rumænien	336	47	14,0 %
Slovakiet	0	0	Ikke relevant
Slovenien	103	7	6,8 %
Spanien	0	0	Ikke relevant
Sverige	326	15	4,6 %
Det Forenede	6 125	1 961	31,6 %

Kongerige			
I alt	327 273	16 813	5,1 %
Schweiz	3 935	530	13,5 %
I alt	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori og pr. indregistreringsmedlemsstat

Bilag 1 giver et overblik over andelen af suspenderede køretøjer pr. indregistreringsmedlemsstat. Den gennemsnitlige suspensionsprocent for alle medlemsstater lå på 7,9 %, idet kategori N2 (køretøjer med en totalvægt på over 3,5 ton) var den type køretøj, der oftest blev suspenderet, med en suspensionsprocent på 11,4 %.

Andelen for køretøjer i den uspecificerede kategori "Andre" lå på 9,4 %. Denne kategori omfatter imidlertid mange køretøjstyper, dvs. landbrugskøretøjer (kategori T), lette påhængskøretøjer (kategori O1 og O2) og lette varevogne (kategori N1), og deres syn er baseret på nationale lovgivningsmæssige foranstaltninger.

Fra den 20. maj 2018 har det i henhold til direktiv 2014/47/EU imidlertid været obligatorisk med syn af højhastighedstraktorer (der kan køre mere end 40 km/t), når de hovedsagelig benyttes på offentlig vej til erhvervsmæssige formål.

Dataanalysen viser, at køretøjer fra Østrig og Malta var genstand for hyppigere suspensioner, idet andelen af suspenderede køretøjer lå på henholdsvis 37,5 % og 31,9 %. I den anden ende af skalaen var de tyske og luxembourgske køretøjer genstand for færrest suspensioner, idet andelen af suspenderede køretøjer lå på henholdsvis 1,7 % og 2,6 %.

Forskellene i andelen af suspenderede køretøjer kan forklares ved, at medlemsstaterne anvender forskellige udvælgelses- og synsmetoder og mangelkategoriseringer.

Tyskland, Det Forenede Kongerige, Frankrig og Sverige kontrollerede henholdsvis 94,1 %, 93,4 %, 93 % og 85,8 % af de samlede køretøjer med det pågældende nationale indregistreringsnummer i deres område. Tallet lå på over 50 % for Østrig, Bulgarien, Finland, Kroatien, Irland, Malta, Polen, Spanien og Cypern. Som forventet tyder dette på, at køretøjerne i de fleste tilfælde kontrolleres under indenlandsk kørsel.

Der gælder dog nogle få undtagelser. De nationale myndigheder i Estland, Italien, Luxembourg, Portugal, Rumænien og Grækenland foretog eksempelvis syn på mindre end 10 % af de samlede kontrollerede køretøjer, der var indregistreret i de respektive medlemsstater.

Bilag 2 viser desuden detaljer vedrørende de suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori pr. kontrolmedlemsstat. Estland (90,6 %), Østrig (63,3 %), Italien (52,6 %) og Malta (50,3 %) tegnede sig for den højeste suspensionsprocent, mens Portugal (0,8 %), Bulgarien (1,1 %), Luxembourg (1,6 %) og Tyskland (2,2 %) havde den laveste suspensionsprocent. Den gennemsnitlige suspensionsprocent for alle EU-medlemsstater er 7,6 %. Dette svarer til niveauet i indberetningsperioden 2015-2016. Som forventet er det også de kontrolmedlemsstater, der tegner sig for den højeste suspensionsprocent, som har den højeste suspensionsprocent for køretøjer, der er indregistreret i deres eget område (tabel 4).

5.6. Typer af mangler som indberettet af medlemsstaten

Bilag 3 viser de mangelprocenter, der er konstateret for køretøjer inden for de ni kontrolområder i forbindelse med syn foretaget af medlemsstaterne i indberetningsperioden 2017-2018.

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

- lygter og elektrisk system (26,4 % af de konstaterede mangler i alt)
- aksler, hjul, dæk og affjedring (16,5 % af de konstaterede mangler i alt)
- bremsesystem (15,1 % af de konstaterede mangler i alt) og
- chassis og dele fastgjort til chassis (12,3 %).

Inden for de ni kontrolområder har medlemsstaterne rapporteret om betydelige forskelle med hensyn til, hvor ofte manglerne er blevet konstateret. I Spanien udgjorde mangler inden for kontrolområdet "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger" eksempelvis 64,9 % af de samlede konstaterede mangler i indberetningsperioden, mens mangler på dette område kun tegnede sig for 0,8 % af det samlede antal i Det Forenede Kongerige. Dette skyldes sandsynligvis igen, at medlemsstaterne anvender forskellige synsmetoder, eventuelt kombineret med en national politik med øget fokus på et bestemt kontrolområde i forbindelse med syn. Det skal dog bemærkes, at der med direktiv 2014/47/EU fra den 20. maj 2018 er indført en højere grad af harmonisering af synsmetoderne, vurderingen af mangler og anvendelsen af synsudstyr.

En sammenligning med tallene for den foregående periode viser, at de største fald vedrører kontrolområdet "aksler, hjul, dæk og affjedring", som er gået fra 21,8 % i den foregående indberetningsperiode til 16,5 % i den aktuelle periode, og kontrolområdet "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger", som er gået fra 15,5 % i den foregående indberetningsperiode til 11,5 % i den nuværende periode. Mangler i forbindelse med området "lygter og elektrisk system" er dog stadig de mest almindelige og har været genstand for en stigning til 26,4 % (en stigning på 3,4 % fra 23 % i den foregående indberetningsperiode). Hvad angår de øvrige kontrolområder, er ændringerne i forhold til den foregående indberetningsperiode ikke af en sådan størrelsesorden, at de vækker bekymring. Det tyder således heller ikke på, at medlemsstaterne er i gang med væsentlige politiske ændringer.

Inden for fire ud af de ni kontrolområder, nemlig "identifikation", "sigtbarhed", "lygter og elektrisk system" og "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger", er andelen faldet i forhold til den foregående indberetningsperiode. Andelen for "styretøj" ligger fortsat på 2,3 %. De områder, der har oplevet mindre stigninger i forhold til den foregående indberetningsperiode, nemlig "bremsesystem", "lygter og elektrisk system", "chassis og dele fastgjort til chassis" og "gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie", ligger alle under 5 %.

Den mest dominerende mangel er "lygter og elektrisk system", da den tegner sig for den højeste andel i 12 medlemsstater, mens mangler med hensyn til "identifikation", "styretøj" og "gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie" typisk ligger på under 10 % i de fleste medlemsstater, med undtagelse af Frankrig, hvor den sidstnævnte kategori tegner sig for 25 %, hvilket højst sandsynligt er et udtryk for en strengere tilgang til køretøjets miljøpræstationer. Andelen af mangler vedrørende "gener, herunder emissioner og lækager", som ud over at udgøre en fare for trafiksikkerheden også har indvirkning på miljøet, er efter et fald på 0,8 % i den foregående periode (fra 4,1 % til 3,3 %) steget med 3,0 % fra 3,3 % til 6,3 %.

Endelig foretog 20 medlemsstater syn på køretøjer, der var indregistreret uden for EU, jf. tabel 2. Da det samlede antal af disse syn dog kun svarer til ca. 8 % af det samlede antal syn, der blev foretaget i indberetningsperioden, er det ikke muligt at drage klare konklusioner om den tekniske stand.

For fuldstændighedens skyld indeholder bilag 4 til denne rapport ikke desto mindre yderligere oplysninger, idet det giver et overblik over antallet af køretøjer, som er kontrolleret af medlemsstaterne pr. indregistreringsland i forhold til andelen af suspenderede køretøjer.

6. SANKTIONERNES ART

Direktiv 2000/30/EF indeholder ingen sanktionsordninger i relation til de konstaterede overtrædelser. Sanktionerne skal derimod fastsættes af medlemsstaterne uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller køretøjets indregistrerings- eller ibrugtningsland.

Hvis det som tidligere anført viser sig, at et erhvervskøretøj udgør en alvorlig risiko for personerne i køretøjet eller andre trafikanter, kan den myndighed eller inspektør, der udfører synet, i henhold til direktiv 2000/30/EF suspendere brugen, 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 endvidere rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor det er indregistreret.

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret den farlige 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. Det er dog op til indregistreringsmedlemsstaten at træffe de foranstaltninger, der skønnes hensigtsmæssige. Disse er ikke underlagt indberetningskrav.

I praksis omfatter den økonomiske virkning for en operatør, der er forbundet med et køretøj med en farlig mangel, ikke blot den potentielle bøde, som myndighederne i den medlemsstat, der foretager synet, har pålagt. Der kan også være yderligere omkostninger forbundet hermed som følge af, at køretøjet bugseres væk til en synsfacilitet med henblik på et "mere detaljeret" syn, kombineret med omkostningerne forbundet med selve synet og omkostningerne forbundet med eventuelle reparationer, der er nødvendige for at afhjælpe manglerne. Derudover vil en operatør eventuelt opleve indirekte omkostninger som følge af, at tidsplanen eventuelt skridter.

Endelig skal der i henhold til 2014/47/EU skal der efter den 20. maj 2019 tilføjes oplysninger om antallet og alvoren af manglerne til risikoklassificeringssystemet som fastlagt i direktiv 2006/22/EF⁸. Køretøjer fra virksomheder med en højrisikoprofil kan hyppigere udvælges til syn ved vejsiden.

7. SAMMENFATTENDE KONKLUSION

Som anført i rapportens kapitel 3 bør der som følge af de konstaterede forskelle i synsmetoden, i indsamlingen af data og i indberetningen ikke drages vidtrækkende konklusioner på grundlag af denne rapport, og resultaterne bør behandles med forsigtighed. Med dette in mente er de vigtigste resultater af dataindsamlingen i indberetningsperioden 2017-2018 følgende:

7.1 Syn

Sammenlignet med 2015-2016 blev der i indberetningsperioden 2017-2018 foretaget syn af **1 048 863 færre køretøjer**, hvilket svarer til en **nedgang på 20,9 %**. Ifølge medlemsstaternes forklaringer er dette resultatet af en kombination af reducerede ressourcer, omstrukturering, ændringer af den nationale lovgivning og anvendelsen af reglerne.

Under alle omstændigheder foretog 16 medlemsstater færre syn med en procentvis reduktion fra 1,2 % for Italiens vedkommende til en reduktion på 93,3 % for Grækenlands vedkommende. I modsætning hertil registrerede 12 medlemsstater stigninger i antallet af udførte syn med en stigning i procent på mellem 1,8 % for Letlands vedkommende og 429,4 % for Luxembourgs vedkommende.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

57,7 % af de syn, der blev gennemført i indberetningsperioden, blevet foretaget på køretøjer, der var indregistreret i den medlemsstat, hvor synet fandt sted, mens 34,1 % var indregistreret i en anden medlemsstat, og kun 8,2 % var indregistreret uden for EU.

Andelen af indenlandske køretøjer af det samlede antal kontrollerede køretøjer varierer også betydeligt. I Østrig, Belgien, Frankrig, Luxembourg og marginalt i Polen, hvor andelen af kontroller af indenlandske køretøjer ligger under 50 %, bør der ydes en indsats for at sikre en mere afbalanceret kontrolandel, der i højere grad svarer til kontrollen i andre medlemsstater med en betydelig transittrafik.

7.2 Suspenderede køretøjer

Sammenlignet med den foregående periode blev der suspenderet 99 617 **færre køretøjer**, hvilket svarer til en **nedgang på 24,7 %**.

14 medlemsstater konstaterede en stigning i antallet af suspenderede køretøjer, idet stigningen lå mellem 4,1 % i Østrig og 3 203 % i Finland. I modsætning hertil registrerede 14 medlemsstater et fald i antallet af suspenderede køretøjer – fra en nedgang på 1,7 % i Tyskland til 99,0 % i Portugal. Med undtagelse af Cypern, Frankrig og Slovakiet er antallet af suspenderede køretøjer generelt steget eller faldet i forhold til det pågældende antal syn. Dette kan tyde på, at der er sket en ændring af den politik, der gennemføres i disse medlemsstater.

Hvad angår de suspenderede køretøjers oprindelse, lå andelen af suspenderede indenlandske køretøjer på 8,1 %. Andelen lå på 7,6 % for EU-køretøjer (ekskl. indenlandske køretøjer) og 5,1 % for køretøjer, der var indregistreret uden for EU. Dette tyder på, at standarderne overordnet set finder universel anvendelse på EU-køretøjer uagtet køretøjets oprindelsesland. Grunden til, at andelen af suspenderede ikke-EU-køretøjer er lavere, skyldes måske, at operatørerne vælger at sende deres nyeste køretøjer, der er i den bedste stand, ud at køre inden for EU. Den lavere suspensionsprocent indikerer, at anvendelsen af en mere målrettet tilgang ikke er særlig udbredt. Dette forventes forhåbentligt at ændre sig med håndhævelsen af direktiv 2014/47/EU, i henhold til hvilket medlemsstaterne skal tilpasse deres synsordninger.

Endelig lå den gennemsnitlige suspensionsprocent for køretøjer indregistreret i EU for alle medlemsstater på 7,9 %. Kategori N2 (eller tunge godskøretøjer) udgør den køretøjstype, der oftest er blevet suspenderet – med en suspensionsprocent på 11,4 %. Svensk og maltesisk indregistrerede køretøjer blev oftere suspenderet, idet deres andel lå på henholdsvis 37,5 % og 31,9 %. I den anden ende af skalaen var de tyske og luxembourgske køretøjer genstand for færrest suspensioner, idet andelen af suspenderede køretøjer lå på henholdsvis 1,7 % og 2,6 %. Kommissionen er ikke bekendt med årsagerne til forskellene i andelen af suspenderede køretøjer. Det må derfor antages, at den bunder i brugen af forskellige synsmetoder og mangelkategoriseringer medlemsstaterne imellem.

7.3 Mangler

De to hyppigst forekommende typer af mangler, der blev konstateret under syn foretaget i indberetningsperioden, vedrørte kontrolområderne "lygter og elektrisk system" og "aksler, hjul, dæk og affjedring". Disse tegnede sig for henholdsvis 26,4 % og 16,5 % af de samlede konstaterede mangler. "Andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger" tegnede sig for 11,5 % af de samlede mangler, der var blevet konstateret i alle medlemsstaterne, hvilket er et fald fra 15,5 % i den foregående indberetningsperiode. Det er værd at bemærke, at kontrollerne for "gener, herunder emissioner og udslip af brændstof

og/eller olie" næsten er fordoblet fra 3,3 % i indberetningsperioden 2015-2016 til 6,3 % i den nuværende periode, hvilket tegner positivt, hvad angår miljøkontrollerne af køretøjerne.

Der forekommer dog fortsat betydelige afvigelser medlemsstaterne imellem, når det gælder andelen af suspenderede køretøjer pr. kontrolområde. I Spanien udgjorde mangler inden for kontrolområdet "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordninger" eksempelvis 64,9 % af de samlede konstaterede mangler i indberetningsperioden, mens mangler på dette område kun tegnede sig for 0,8 % af det samlede antal i Det Forenede Kongerige. Dette skyldes sandsynligvis igen, at medlemsstaterne anvender forskellige synsmetoder. Det forventes dog, at disse forskelle nedbringes fra den 20. maj 2018, idet der med direktiv 2014/47/EU indføres en højere grad af harmonisering af kontrolmetoderne, vurderingen af mangler og anvendelsen af synsudstyr.