

Bruxelles, den 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

Indholdsfortegnelse

1.	INDLEDNING	3
2.	Direktiv 2000/30/EF	4
3.	OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE	5
4.	SYNETS INDHOLD.....	6
5.	STATISTISKE OPLYSNINGER	7
5.1.	Kontrollerede køretøjer	7
5.2.	Kontrollerede køretøjers oprindelse	8
5.3.	Suspenderede køretøjer	10
5.4.	Suspenderede køretøjers oprindelse	11
5.5.	Suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori og pr. registreringsmedlemsstat.....	14
5.6.	Typer af mangler meddelt af medlemsstaterne	14
6.	SANKTIONERNES ART	15
7.	KONKLUSIONER.....	16
7.1	Kontrollerede køretøjer	16
7.2	Suspenderede køretøjer	17
7.3	Mangler	17

1. INDLEDNING

Af hensyn til trafiksikkerheden, miljøbeskyttelsen og den loyale konkurrence fastsættes der i EU-lovgivningen en række foranstaltninger, der skal sikre, at erhvervskøretøjer på de europæiske veje er i passende teknisk stand. Disse foranstaltninger 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 registreret 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 skal erhvervskøretøjer, herunder motorkøretøjer og påhængsvogne og sættevogne, der kører på medlemsstaternes område, underkastes syn ved vejsiden med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og beskytte miljøet.

I artikel 6 fastsættes det, at medlemsstaterne hvert andet år meddeler Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet vedrørende de to foregående år om:

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

Det er ligeledes et krav i direktiv 2000/30/EF, at Kommissionen efter at have indsamlet disse oplysninger forelægger Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet på grundlag af de oplysninger, den har modtaget fra medlemsstaterne, ledsaget af et resumé af de opnåede resultater. Dette er emnet i nærværende rapport. I henhold til direktiv 2000/30/EF skal Kommissionen også meddele Europa-Parlamentet de oplysninger, den har modtaget fra medlemsstaterne i henhold til samme direktivs artikel 6.

I direktiv 2000/30/EF opregnes ni forskellige punkter (jf. punkt 4 nedenfor), der kan gøres til genstand for et syn ved vejsiden. Hvis det i forbindelse med et syn bliver klart, at erhvervskøretøjet udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, kan brugen af køretøjet suspenderes, indtil de konstaterede farlige mangler er blevet udbedret. Efter syn af et køretøj skal alle konstaterede mangler dokumenteres i en rapport om synet ved vejsiden, som udleveres til føreren.

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 (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.

I 2014 reviderede Europa-Parlamentet og Rådet reglerne og procedurerne for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer som en del af køretøjssikkerhedspakken. Den 3. april 2014 blev direktiv 2014/47/EU⁴ (i det følgende "direktiv 2014/47/EU") vedtaget. Det er blevet anvendt fra den 20. maj 2018. Med direktiv 2014/47/EU blev der bl.a. indført to typer syn, nemlig indledende og mere detaljerede syn⁵, og det samlede antal indledende syn ved vejsiden i Unionen hvert kalenderår skal svare til mindst 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret i medlemsstaterne. For at nå dette mål skal hver medlemsstat bestræbe sig på at gennemføre et hensigtsmæssigt antal syn ved vejsiden, der står i forhold til det samlede antal af sådanne køretøjer, der er registreret på dens område. Den første rapport, for hvilken efterlevelsen af dette mål skal kontrolleres, skal forelægges inden den 31. marts 2021 for årene 2019-2020.

2. DIREKTIV 2000/30/EF

Ifølge direktiv 2009/40/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil skal køretøjer, der anvendes til erhvervsformål, kontrolleres årligt. Men da den årlige kontrol imidlertid anses for at være utilstrækkelig til at sikre, at disse køretøjer holdes i en passende teknisk stand i perioderne mellem de på hinanden følgende tekniske kontroller, er det en nødvendig trafiksikkerhedsforanstaltning også at udføre syn ved vejsiden som en håndhævelsesforanstaltning.

Et syn ved vejsiden er en uanmeldt undersøgelse af et erhvervskøretøj, der kører på en medlemsstats område. Synet udføres hovedsagelig på offentlig vej af enten myndighederne eller et andet organ under deres tilsyn.

Alle syn ved vejsiden skal udføres uden forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland. Synsaktiviteterne skal også gennemføres på en sådan måde, at omkostninger og forsinkelser for førere og operatører minimeres.

Udvælgelsen af de erhvervskøretøjer, der skal underkastes syn ved vejsiden, bør foretages på grundlag af en målrettet fremgangsmåde, hvor hovedvægten er lagt på at finde frem til de køretøjer, som med størst sandsynlighed er dårligt vedligeholdet⁶.

Syn ved vejsiden foretages normalt ved en trinvis tilgang. Først foretages der en visuel kontrol af køretøjets vedligeholdelsestilstand, når det holder stille, ledsaget af en kontrol af eventuel dokumentation vedrørende et nyt syn ved vejsiden (hvis relevant) og en teknisk kontrol. Der kan også foretages et detaljeret syn af uregelmæssigheder baseret på listen over punkter i direktiv 2000/30/EF på stedet eller i en nærliggende synsvirksomhed. I tilfælde af et detaljeret syn skal resultatet dokumenteres i en rapport om syn ved vejsiden, der følger den model, der er fastsat i direktivet. Disse oplysninger danner grundlag for de oplysninger, som medlemsstaterne skal meddele Europa-Kommissionen.

Hvis det bliver klart, at et erhvervskøretøj med farlige mangler udgør en alvorlig risiko for trafiksikkerheden, kan brugen af køretøjet forbydes, indtil de konstaterede farlige mangler er

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.

⁵ Indledende syn omfatter en kontrol af dokumentation og en visuel vurdering af den tekniske tilstand af køretøjet, der skal udføres mere detaljerede syn (om nødvendigt efter et indledende syn) af en mobil synsenhed eller et særligt udpeget synsanlæg ved vejsiden eller i en synsvirksomhed.

⁶ Med direktiv 2014/47/EU blev der indført et obligatorisk risikoklassificeringssystem for alle medlemsstater fra den 20. maj 2019. Dårlige resultater af syn ved vejsiden med hensyn til antallet og alvoren af mangler vil føre til, at virksomheder får en højere risikoklassificering. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan bruge disse oplysninger til at kontrollere virksomheder med en høj risikoklassificering hyppigere.

blevet udbedret. Desuden skal udenlandske køretøjer med alvorlige mangler anmeldes til den medlemsstat, de er registreret i, så der kan foretages en passende opfølgning.

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

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

Med en af de ændringer, der er indført ved direktiv 2010/47/EU, blev der dog indført en anden metode til at inddele køretøjer, nemlig at anvende betegnelserne for køretøjskategori i henhold til lovgivningen om typegodkendelse. Et køretøj, der kan være opført i forskellige klasser, kan følgelig fremover alene anføres i en enkelt køretøjskategori. Det trækkende køretøj og påhængskøretøjet skal desuden være anført hver for sig. Eftersom det trækkende køretøj og påhængskøretøjet kan være registreret i forskellige medlemsstater, giver en sådan inddeling mere præcise oplysninger og forbedrer samtidig situationen for medlemsstaterne i de tilfælde, hvor det er nødvendigt at informere en anden medlemsstat, hvis der er konstateret alvorlige mangler ved et køretøj, der er registreret i denne medlemsstat.

3. OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE

Dette er den sjette rapport om, hvordan direktiv 2000/30/EF er blevet anvendt i medlemsstaterne, og den dækker perioden 2015-2016. De oplysninger, som medlemsstaterne har indsamlet vedrørende denne periode, skulle senest være meddelt Kommissionen den 31. marts 2017.

For at lette rapporteringsforpligtelsen for medlemsstaterne og i overensstemmelse med tidligere praksis sendte Kommissionen i begyndelsen af januar 2017 en skrivelse til medlemsstaterne. Skrivelsen var ledsaget af en model (udviklet i samarbejde mellem eksperter fra Kommissionen og medlemsstaterne), og medlemsstaterne blev opfordret til at bruge den til at indsende deres rapporter.

Der blev derefter udsendt en påmindelsesmeddelelse i begyndelsen af marts 2017, hvor medlemsstaterne blev mindet om, at fristen for indgivelse af rapporterne nærmede sig. Alle medlemsstaterne benyttede modellen til at indsende deres oplysninger elektronisk. Dette blev hilst velkommen, da det forenkler opgaven med at sammenholde oplysninger.

Det er imidlertid ikke alle medlemsstater, der overholdt fristen for at indsende oplysninger. Nogle (Belgien, Tjekkiet, Finland og Frankrig) var marginalt forsinkede, mens andre (Malta og Nederlandene) først indsendte deres oplysninger i henholdsvis januar og marts 2018.

11 medlemsstater, nemlig Østrig, Bulgarien, Kroatien, Tjekkiet, Tyskland, Danmark, Estland, Luxembourg, Nederlandene, Polen og Rumænien, har også indsendt oplysninger om

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.

køretøjer, der er registreret uden for EU efter registreringslandet. Yderligere to, nemlig Belgien og Italien, oplyste samlede tal for antallet af kontrollerede ikke-EU-køretøjer.

Cypern fremsendte kun oplysninger om indenlandske køretøjer. Irland gjorde i første omgang det samme, men fremsendte efterfølgende et revideret datasæt, som omfattede oplysninger om kontrollerede køretøjer, der var registreret i andre medlemsstater.

Endelig fremsendte 13 medlemsstater, nemlig Østrig, Bulgarien, Tjekkiet, Danmark, Grækenland, Frankrig, Irland, Malta, Nederlandene, Portugal, Rumænien, Slovakiet og Det Forenede Kongerige, yderligere oplysninger vedrørende fejlkoder i de undersøgte køretøjer (f.eks. (1) bremseudstyr, 1.1.8. Koblinger til bremses på påhængskøretøj). Disse oplysninger blev indført ved direktiv 2010/47/EU, som ændrede bilag I i direktiv 2000/30/EF fra den 1. januar 2012, men det er ikke obligatorisk at angive disse ekstra oplysninger.

Efter den første analyse af de nationale rapporter kontaktede Kommissionen flere medlemsstater for at forstå de potentielle årsager til fremragende resultater eller ændringer i forhold til den foregående periode. Ifølge medlemsstaternes forklaringer er der en række omstændigheder, der har haft en negativ indvirkning på omfanget og kvaliteten af syn ved vejsiden. Sådanne omstændigheder var bl.a. en omorganisering eller en decentralisering af kompetencer, hvilket førte til perioder, hvor der ikke var blevet foretaget syn, finansielle restriktioner, der førte til personalemangel, begrænset antal syn og begrænset adgang til udstyr. Udvekslingerne med medlemsstaterne viste også, at der er betydelige forskelle i forståelsen og gennemførelsen af indsamlingen af oplysninger og i rapporteringen, hvilket også kan bidrage til forskellene. Disse forskelle kan reduceres fra den 20. maj 2018, idet der med direktiv 2014/47/EU indføres større harmonisering af kontrolmetoder, vurdering af mangler, anvendelse af kontroludstyr og rapporteringskrav. Den første rapport, der er baseret på direktiv 2014/47/EU, vil omfatte perioden 2019-2020, og medlemsstaterne skal fremsende deres nationale rapporter inden den 31. marts 2021.

4. SYNETS INDHOLD

Der skal som minimum sendes oplysninger vedrørende de inspektionsområder, der er beskrevet i punkt 10 i modellen til rapport i bilag I til direktiv 2000/30/EF, til Kommissionen. Det drejer sig om følgende områder:

- identifikation
- bremseudstyr
- styreapparat
- udsyn
- lygter og elektrisk system
- aksler, hjul, dæk og ophæng
- chassis og dele fastgjort til chassis
- andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning
- gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie.

For at lette registreringen af de mangler, som inspektørerne har konstateret på disse områder, bør synsrapporten på bagsiden indeholde en fuldstændig liste over kontrolpunkter.

Inspektørerne skal udfylde de områder (med de foruddefinerede koder), hvor de har konstateret mangler, og give føreren af køretøjet en kopi af denne rapport, så snart de har afsluttet deres syn.

Hvis inspektøren finder, at eventuelle konstaterede mangler kan udgøre en sikkerhedsrisiko, således at der navnlig for bremsernes vedkommende kan kræves yderligere kontrol, kan denne kræve, at køretøjet underkastes en mere detaljeret undersøgelse i et særligt udpeget synsanlæg i nærheden.

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

5. STATISTISKE OPLYSNINGER

5.1. Kontrollerede køretøjer

Sammenlignet med 2013-2014 blev der foretaget syn af 534 473 **færre køretøjer** i 2015-2016, hvilket er et **fald på 9,6 %**. Tabel 1 indeholder en fordeling pr. medlemsstat.

I 2011-2012 blev der foretaget syn af **8 145 984** køretøjer, mens der i perioden 2013-2014 blev foretaget **2 561 820 færre kontroller, nemlig 5 584 164**. I 2015-2016 ses et yderligere fald på ca. 10 %, idet antallet af syn lå på **5 029 763**.

Tabel 1: Kontrollerede køretøjer – Sammenligning mellem 2013-14 og 2015-16

Rapporterende medlemsstat (MS)	Køretøjer kontrolleret i perioden 2013-2014	Køretøjer kontrolleret i perioden 2015-2016	Forskel mellem perioden 2013-2014 og 2015-2016	Forskel mellem perioden 2013-2014 og 2015-2016 i %
Østrig	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgien	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgarien	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Kroatien	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Cypern	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Tjekkiet	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Danmark	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estland	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finland	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Frankrig	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Tyskland	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grækenland	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Ungarn	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Irland	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italien	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Letland	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Litauen	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luxembourg	726	398	-328	-45,2 %

Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Nederlandene	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Polen	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugal	631	1 522	891	141,2 %
Rumænien	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovakiet	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovenien	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Spanien	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Sverige	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Det Forenede Kongerige	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
I alt	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

18 medlemsstater foretog færre syn i perioden 2015-2016 sammenlignet med perioden 2013-2014. Procentvis varierede reduktionen fra 1 % for Kroatiens vedkommende til **68 % for Grækenlands vedkommende**. Andre medlemsstater, der registrerede betydelige reduktioner, var Italien (64 %), Belgien (46 %), Luxembourg (45 %) og Tjekkiet (35 %). Årsagerne til reduktionen er ifølge medlemsstaternes forklaringer finansielle restriktioner og mangel på menneskelige ressourcer eller omorganisering af kompetencer. Desuden påvirkede ændringer i den nationale lovgivning og interne administrative procedurer også håndhævelsesaktiviteterne.

På den anden side registrerede 10 medlemsstater en stigning i antallet af syn, der blev foretaget i perioden 2015-2016. Procentvis varierede stigningerne fra 1,2 % for Tyskland til 122 % for Irlands vedkommende, 141 % for Portugal og 429 % for Cypern. Med hensyn til Cypern anerkendes det dog, at de havde et lavt udgangspunkt med hensyn til deres resultater for rapporteringsperioden 2013-2014. Derfor er den procentvise stigning relativ. For Irlands vedkommende skyldes stigningen, at de irske myndigheder har øget antallet af inspektører, der foretager syn ved vejsiden.

5.2. Kontrollerede køretøjers oprindelse

Tabel 2 indeholder en oversigt over de af medlemsstaterne kontrollerede køretøjers oprindelse. Som tidligere nævnt har kun Cypern ikke fremsendt oplysninger om kontrol af køretøjer "uden for staten", dvs. køretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat eller uden for EU. 27 medlemsstater fremsendte oplysninger om kontroller foretaget på køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, og af disse foretog 13 medlemsstater også kontroller af køretøjer, der er registreret uden for EU.

Af de oplysninger, der vises i tabel 2, fremgår det, at 62 % af de syn, der blev foretaget i perioden 2015-2016, vedrørte indenlandske køretøjer, 33 % var registreret i en anden medlemsstat, og 5 % var registreret uden for EU.

Andre punkter, der er værd at bemærke, er, at kun 15,8 % af de syn, der blev foretaget i Luxembourg, blev udført på indenlandske køretøjer, og selv om 51 % af de køretøjer, der blev kontrolleret af de polske myndigheder, var registreret i Polen, foretog de dobbelt så mange syn af køretøjer, der var registreret uden for EU, som de gjorde for køretøjer registreret i

andre medlemsstater. Rationalet bag disse statistikker er formentlig medlemsstaternes geografiske placering.

Tabel 2: Kontrollerede køretøjers oprindelse

Rapporterende medlemsstat (MS)	Registreret i medlemsstaten	Registreret i en anden medlemsstat	Registreret uden for EU	I alt	Køretøjer fra medlemsstaten (i %)
Østrig	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgien	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgarien	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Kroatien	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Cypern	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Tjekkiet	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Danmark	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estland	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finland	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Frankrig	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Tyskland	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grækenland	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Ungarn	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irland	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italien	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Letland	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Litauen	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxembourg	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Nederlandene	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polen	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumænien	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovakiet	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovenien	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Spanien	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Sverige	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Det Forenede Kongerige	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
I alt	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Schweiz	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
I alt	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Suspenderede køretøjer

Sammenlignet med 2013-2014 blev **60 112 flere køretøjer** suspenderet i 2015-2016, hvilket er en **stigning på 17,5 %**. Tabel 3 indeholder en opdeling for hver medlemsstat. I betragtning af at antallet af kontrollerede køretøjer samtidig faldt med 9,6 % i forhold til 2013-2014, kan dette tyde på en mere målrettet tilgang i forbindelse med syn ved vejsiden i de fleste medlemsstater eller i nogle tilfælde anvendelse af strengere synsregler.

Tabel 3: Suspenderede køretøjer – sammenligning mellem 2013-14 og 2015-16

Rapporterende medlemsstat (MS)	Suspenderede køretøjer i perioden 2013-2014	Suspenderede køretøjer i perioden 2015-2016	Forskel mellem perioden 2013-2014 og 2015-2016	Forskel mellem perioden 2013-2014 og 2015-2016 i %
Østrig	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgien	997	691	-306	-30,7 %
Bulgarien	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Kroatien	1 643	2 548	905	55,1 %
Cypern	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Tjekkiet	514	375	-139	-27,0 %
Danmark	532	1 192	660	124,1 %
Estland	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finland	5 840	163	-5 677	-97,2 %
Frankrig	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Tyskland	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Grækenland	252	71	-181	-71,8 %
Ungarn	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irland	779	1 909	1 130	145,1 %
Italien	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Letland	45	61	16	35,6 %
Litauen	931	311	-620	-66,6 %
Luxembourg	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Nederlandene	111	172	61	55,0 %
Polen	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugal	11	776	765	6954,5 %
Rumænien	357	3 035	2 678	850 %
Slovakiet	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovenien	477	109	-368	-77,1 %
Spanien	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Sverige	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Det Forenede Kongerige	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
I alt	343 825	403 937	60 112	17,5 %

12 medlemsstater registrerede en stigning i antallet af suspenderede køretøjer i rapporteringsperioden 2015-2016 sammenlignet med perioden 2013-2014. Den procentvise stigning lå fra 3 % for Sveriges vedkommende til ca. 6,955 % for Portugals vedkommende, selv om Portugal havde et lavt udgangspunkt med blot 11 suspensioner for rapporteringsperioden 2013-2014. Andre medlemsstater, der registrerede markante stigninger, var Rumænien (850 %), Danmark (124 %) og Malta (90 %). Den store stigning på 3,722 % i Frankrig skyldes, at Frankrig i perioden 2013-2014 ikke fremsendte oplysninger om påhængskøretøjer (kategori O3 og O4), og at rapporten for 2013-2014 ikke omfattede alle de myndigheder, der var involveret i forbindelse med syn ved vejsiden. Andre skelsættende stigninger kan forklares med ændringer i den nationale lovgivning, dataindsamlings- og rapporteringsmetoden.

En sammenligning af disse stigninger med den tilsvarende ændring i antal kontrollerede køretøjer for de berørte medlemsstater med undtagelse af Frankrig (som registrerede et fald på 3,6 %), Rumænien, Malta, Danmark og Portugal viste en stigning i antal kontrollerede køretøjer på henholdsvis 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % og 141 %.

På den anden side registrerede 16 medlemsstater et fald i antallet af registrerede suspensioner, fra 2,7 % for Sloakiets vedkommende til et fald på 97,2 % for Finlands vedkommende, idet sidstnævnte skyldes fejl i rapporteringsmetoderne i 2013-2014. Det er interessant at bemærke, at dette svarer til en stigning i antallet af kontrollerede køretøjer på 15,7 % for Sloakiets vedkommende og et fald på 24,8 % i Finland. Dette tyder igen på, at der er sket en ændring i synspolitikken, og at der måske er sket en forbedring af køretøjernes tekniske stand.

5.4. Suspenderede køretøjers oprindelse

I nedenstående tabel 4 sammenfattes de oplysninger, som medlemsstaterne har indsendt, og de viser, at procentdelen af indenlandske suspenderede køretøjer varierer fra under 1 % i Bulgarien, Tjekkiet, Letland og Litauen til over 50 % i Østrig, Estland, Italien, Malta, Portugal og Sverige. For Estland er suspensionsprocenten på over 90 % for indenlandske køretøjer, hvilket skyldes dataindsamlingsmetoden, mens den samlede suspensionsprocent for indenlandske køretøjer i alle medlemsstater er 7,9 %. Det skal bemærkes, at i Sverige har en revision af de indberettede oplysninger afsløret en fejl i dataindsamlings- og rapporteringsmetoden, der har været i længere tid, herunder i perioden 2013-2014 og 2015-2016.

I forbindelse med overvejelserne om forskellene i suspensionsprocenten for indenlandske kontra udenlandske køretøjer indsendte seks medlemsstater oplysninger, der kunne tyde på, at udenlandske køretøjer opfylder højere standarder for teknisk kontrol som følge af den højere suspensionsprocent for indenlandske køretøjer. Disse medlemsstater med en forskel på over 10 % i suspensionsprocenten for udenlandske køretøjer var Sloakiet, Italien, Danmark, Rumænien, Malta og Portugal.

På den anden side var der også to medlemsstater (Det Forenede Kongerige og Irland), hvor suspensionsprocenten for udenlandske køretøjer var mere end 10 % højere end suspensionsprocenten for indenlandske køretøjer.

Den gennemsnitlige suspensionsprocent for EU-køretøjer (bortset fra indenlandske køretøjer) i de 28 medlemsstater er på 9,0 %, og dette udgør igen et mindre fald i forhold til det tal på 10,4 %, der er angivet for rapporteringsperioden 2013-2014.

Da Cypern heller ikke fremsendte oplysninger om syn af udenlandske køretøjer, kunne de ikke medtages i analysen. En lignende situation opstod også med hensyn til rapporteringsperioden 2013-2014, formentlig på grund af landets geografiske placering.

Tabel 4: Opdeling af suspenderede køretøjer – Indenlandske i forhold til EU

	Køretøjer registreret i den meddelende medlemsstat			Køretøjer registreret i EU (ekskl. den rapporterende medlemsstat)		
Rapporterende medlemsstat	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspenderede køretøjer	Suspensionsprocent (%)	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspenderede køretøjer	Suspensionsprocent (%)
Østrig	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgien	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgarien	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Kroatien	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Cypern	6 214	1 232	19,8 %	0	0	Ikke relevant
Tjekkiet	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Danmark	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estland	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finland*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Frankrig	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Tyskland	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grækenland	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ungarn	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irland	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italien	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Letland	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Litauen	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxembourg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Nederlandene	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Polen	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugal	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumænien	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovakiet	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovenien	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Spanien	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Sverige*	38 336	1671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Det Forenede Kongerige	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
I alt	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Schweiz	39813	1825	4,6 %	20 034	1733	8,7 %
I alt	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Som tidligere nævnt har 13 medlemsstater også indsendt oplysninger om syn af køretøjer, der er registreret i lande uden for EU. Yderligere oplysninger fremgår af tabel 5 nedenfor. 264 231 ikke-EU-køretøjer blev kontrolleret, hvilket resulterede i, at 8 392 køretøjer blev suspenderet, dvs. en **suspensionsprocent på 3,2 %** sammenlignet med en procent for indenlandske køretøjer på 7,9 % og 9,0 % for EU-køretøjer (ekskl. indenlandske køretøjer). Med undtagelse af Østrig, Danmark, Estland, Italien og Rumænien afspejler forbuddet mod køretøjer, der ikke er registreret i EU, generelt dem, der gælder for køretøjer, der er registreret i EU. Disse medlemsstater rapporterede et fald i suspensionsprocenten på henholdsvis 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % og 10,8 % for køretøjer registreret i EU.

Tabel 5: Opdeling af suspenderede køretøjer – ikke-EU-køretøjer

Rapporterende medlemsstat	Suspenderede køretøjer (køretøjer registreret uden for EU)		
	Antal kontrollerede ikke-EU-køretøjer	Antal suspenderede ikke-EU-køretøjer	Suspensionsprocent for ikke-EU-køretøjer (%)
Østrig	1 578	997	63,2 %
Belgien	266	18	6,8 %
Bulgarien	783	2	0,3 %
Kroatien	9 964	592	5,9 %
Cypern	0	0	Ikke relevant
Tjekkiet	2 070	5	0,2 %
Danmark	25	6	24,0 %
Estland	95	92	96,8 %
Finland	0	0	Ikke relevant
Frankrig	0	0	Ikke relevant
Tyskland	38 852	993	2,6 %
Grækenland	0	0	Ikke relevant
Ungarn	0	0	Ikke relevant
Irland	0	0	Ikke relevant
Italien	18	10	55,6 %
Letland	0	0	Ikke relevant
Litauen	0	0	Ikke relevant
Luxembourg	24	0	0,0 %
Malta	0	0	Ikke relevant
Nederlandene	252	4	1,6 %
Polen	209 946	5 620	2,7 %
Portugal	0	0	Ikke relevant
Rumænien	358	53	14,8 %
Slovakiet	0	0	Ikke relevant
Slovenien	0	0	Ikke relevant
Spanien	0	0	Ikke relevant
Sverige	0	0	Ikke relevant
Det Forenede Kongerige	0	0	Ikke relevant

I alt	264 231	8 392	3,2 %
Schweiz	44 305	2 095	4,7 %
I alt	308 536	10 488	3,4 %

5.5. Suspenderede køretøjer pr. køretøjskategori og pr. registreringsmedlemsstat

Bilag 1 indeholder en oversigt over suspensionsprocenten for køretøjer pr. registreringsmedlemsstat. Den gennemsnitlige suspensionsprocent i alle medlemsstater var 8,3 %, idet kategori N3 (lastvogne) var den køretøjstype, der oftest blev suspenderet, dvs. en suspensionsprocent på 9,6 %.

Køretøjer i kategorien "Andet" for specificerede køretøjer havde en suspensionsprocent på 19,3 %. 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 direktiv 2014/47/EU imidlertid gjort det obligatorisk at kontrollere hurtige traktorer (der kan køre over 40 km/t), hvis de hovedsagelig benyttes på offentlig vej til erhvervsmæssige formål.

Forskellene i suspensionsprocenter kan forklares ved anvendelse af forskellige udvælgelses-, inspektions- og dataindsamlingsmetoder og kategorisering af mangler blandt medlemsstaterne.

Bilag 2 indeholder nærmere oplysninger for hver køretøjskategori pr. kontrolmedlemsstat.

5.6. Typer af mangler meddelt af medlemsstaterne

Bilag 3 viser de mangler, der er konstateret for køretøjer i de ni inspektionsområder i forbindelse med syn foretaget af medlemsstaterne i rapporteringsperioden 2015-2016.

I løbet af rapporteringsperioden vedrørte de oftest konstaterede mangler under syn den tekniske stand for:

- lygter og elektrisk system (23,0 % – 20,9 % i den foregående periode)
- aksler, hjul, dæk og ophæng (21,8 % – 20,6 % i den foregående periode)
- andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning (15,5 % – 17,4 % i den foregående periode) og
- bremseudstyr (13,9 % – 18,8 % i den foregående periode).

Inden for de ni inspektionsområder har medlemsstaterne rapporteret om betydelige forskelle med hensyn til, hvor ofte der er konstateret mangler. I Spanien udgjorde mangler i "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning" f.eks. 86 % af de samlede rapporterede mangler i rapporteringsperioden, mens mangler på dette område kun tegnede sig for 0,6 % af det samlede antal i Det Forenede Kongerige. Igen skyldes dette sandsynligvis, at medlemsstaterne anvender forskellige kontrolmetoder, eventuelt kombineret med en national politik for at lægge større vægt på et bestemt inspektionsområde i forbindelse med synet. Det må dog erkendes, at der med direktiv 2014/47/EU fra den 20. maj 2018 vil blive indført større harmonisering af kontrolmetoder, vurdering af mangler og anvendelse af kontroludstyr.

En sammenligning med tallene for den foregående periode viser, at den største nedgang vedrører inspektionsområdet "bremseudstyr", dvs. de bremserelaterede mangler, der udgjorde 13,9 % af det samlede antal registrerede mangler registreret i alle medlemsstaterne, og dette fald er et fald fra 20,7 % i den foregående rapporteringsperiode. Mangler i forbindelse med "lygter og elektrisk system" er dog stadig de mest almindelige og oplever en stigning på 23 % (fra 20,4 % i den foregående rapporteringsperiode). Hvad angår de øvrige inspektionsområder, er ændringerne i forhold til den foregående rapporteringsperiode ikke af stor betydning og tyder ikke på, at medlemsstaterne gennemfører væsentlige politiske ændringer.

I fem af de ni inspektionsområder, nemlig "identifikation", "bremseudstyr", "styreapparat", "udsyn" og "gener, herunder udslip af brændstof og/eller olie", er tallene faldende. På de områder, der oplevede mindre stigninger i den foregående rapporteringsperiode, nemlig "lygter og elektrisk system", "aksler, hjul, dæk og ophæng", "chassis og dele fastgjort til chassis" og "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning", var stigningen alle steder under 5 %.

I forbindelse med syn, der udføres af myndighederne i Det Forenede Kongerige, Letland og Luxembourg, synes mangler vedrørende "bremseudstyr" at forekomme oftere med henholdsvis 33,6 %, 33,5 % og 29,6 % af de samlede mangler. På den anden side rapporterede Grækenland ingen mangler på dette inspektionsområde.

For mangler vedrørende "emissioner og udslip", som ud over at udgøre en fare for trafiksikkerheden også har indvirkning på miljøet, blev der efter en stigning i den foregående periode på 0,9 % (fra 3,2 % til 4,1 %) konstateret et fald på 0,4 % (fra 4,1 % til 3,3 %), dvs. mangler vedrørende emissioner tegnede sig for 3,3 % af det samlede antal registrerede mangler i løbet af perioden.

Endelig foretog 13 medlemsstater syn af køretøjer, der er registreret uden for EU, jf. tabel 2. Da det samlede antal af disse syn dog kun svarer til ca. 5 % af det samlede antal, der blev foretaget i rapporteringsperioden, er det ikke muligt at drage klare konklusioner om deres 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 kontrolleres af medlemsstaterne pr. registreringsland, og suspensionsprocenten.

6. SANKTIONERNES ART

Direktiv 2000/30/EF indeholder ikke bestemmelser om sanktioner for konstaterede overtrædelser. I stedet skal medlemsstaterne fastsætte sanktioner uden forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet eller det land, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug.

Som tidligere nævnt er den myndighed eller inspektør, der foretager synet, hvis det bliver klart, at et erhvervskøretøj udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, i henhold til direktiv 2000/30/EF bemyndiget til at suspendere brugen deraf, indtil de konstaterede farlige mangler er blevet udbedret.

Desuden skal de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, underrettes om farlige mangler, der konstateres i et erhvervskøretøj, som tilhører en person, der ikke er bosiddende i landet, navnlig de mangler, der fører til, at brugen af køretøjet suspenderes.

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der konstaterede den farlige mangel, kan anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, om at træffe passende foranstaltninger, såsom at underkaste køretøjet en yderligere teknisk kontrol. Det er dog op til registreringsmedlemsstaten at foretage enhver handling, der skønnes hensigtsmæssig, og hvor der ikke kræves indberetning.

I praksis er de økonomiske konsekvenser for en operatør, der forbindes med at have fået et farligt defekt køretøj suspenderet, ikke kun den potentielle bøde, som pålægges af myndighederne i den medlemsstat, der foretager synet. Der kan være tale om yderligere omkostninger som følge af, at køretøjet trækkes til et synsanlæg med henblik på et "mere detaljeret syn" kombineret med omkostningerne ved selve kontrollen og omkostningerne ved eventuelle reparationer, der er nødvendige for at afhjælpe manglerne. Desuden er der de indirekte omkostninger for operatøren, der muligvis ikke kan overholde sin tidsplan.

Endelig skal oplysningerne vedrørende antallet og alvoren af mangler i henhold til direktiv 2014/47/EU af 20. maj 2019⁸ føjes til det risikoklassificeringssystem, der er indført ved direktiv 2006/22/EF⁹. Køretøjer i virksomheder med en høj risikoprofil udvælges eventuelt hyppigere i forbindelse med syn ved vejsiden.

7. KONKLUSIONER

Som anført i kapitel 3 i denne rapport bør der på grund af de konstaterede forskelle i inspektionsmetoden, indsamlingen af oplysninger og i rapporteringen ikke drages vidtrækkende konklusioner på grundlag af denne rapport, og resultaterne bør behandles med forsigtighed. I lyset heraf er de vigtigste resultater af de oplysninger, der er indsamlet for rapporteringsperioden 2015-2016, følgende:

7.1 Kontrollerede køretøjer

Sammenlignet med den foregående periode, som allerede viste et fald på 31,5 %, faldt antallet af kontrollerede køretøjer yderligere. I 2015-2016 blev der foretaget syn af 534 473 **færre køretøjer**, hvilket er et **fald på 9,6 %**. Ifølge forklaringen fra medlemsstaterne er det det samlede resultat af færre ressourcer, omstrukturering, ændringer af den nationale lovgivning og anvendelse af reglerne og i nogle tilfælde indførelsen af en mere målrettet tilgang under synet.

Under alle omstændigheder foretog 18 medlemsstater færre syn med en procentvis reduktion fra 1 % for Kroatiens vedkommende til en reduktion på 68 % for Grækenlands vedkommende. På den anden side registrerede 10 medlemsstater en stigning i antallet af syn med en procentvis stigning fra 1,2 % i Danmark til 429 % for Cyperns vedkommende.

62 % af de syn, der blev foretaget i rapporteringsperioden, drejede sig om indenlandske køretøjer, 33 % om køretøjer registreret i en anden medlemsstat, og 5 % om køretøjer registreret uden for EU.

⁸ Artikel 26, stk. 1.

⁹ 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).

Desuden er procentdelen af kontrollerede indenlandske køretøjer ud af det samlede antal, som hver medlemsstat har foretaget syn af, fortsat meget forskellig, hvilket tyder på, at der kan blive behov for en yderligere indsats for at sikre en mere afbalanceret tilgang. I Luxembourg, Belgien og Frankrig tegnede syn af indenlandske køretøjer sig f.eks. for under 40 % af det samlede antal, idet situationen i andre "transitmedlemsstater" er mere afbalanceret.

7.2 Suspenderede køretøjer

Sammenlignet med den foregående periode blev 60 112 **flere køretøjer** suspenderet, hvilket er en **stigning på 17,5 %**. Dette kan være begyndelsen på en positiv tendens, og det tyder på, at der er indledt en mere målrettet tilgang.

13 medlemsstater konstaterede en stigning i antallet af suspensioner med stigninger fra 3 % i Sverige til ca. 7 000 % for Portugals vedkommende. På den anden side registrerede 15 medlemsstater et fald i antallet af suspenderede køretøjer fra 2,7 % for Slovakiet vedkommende til en reduktion på 71,8 % for Grækenlands vedkommende eller 71,6 % for Bulgariens vedkommende.

Hvad angår oprindelsen af de suspenderede køretøjer, var den samlede suspensionsprocent for indenlandske køretøjer 7,9 %, 9,0 % for andre medlemsstaters køretøjer og 3,2 % for køretøjer registreret uden for EU. Dette tyder på, at standarderne generelt anvendes universelt for EU-køretøjer uanset køretøjets registreringsland. Årsagen til, at suspensionsprocenten for ikke-EU-køretøjer er lavere, kan skyldes, at operatørerne vælger at sende deres nyeste og bedst vedligeholdte køretøjer på de ture, der omfatter transport inden for EU.

Endelig var den gennemsnitlige suspensionsprocent for køretøjer registreret i EU i alle medlemsstater 8,3 %. Køretøjer i klasse N3 (tunge godskøretøjer) blev oftest suspenderet, dvs. suspensionsprocenten var 9,6 %. Maltesisk registrerede køretøjer blev suspenderet oftere med en suspensionsprocent på 43,9 %. På den anden side blev tyske og bulgarske køretøjer suspenderet mindst hyppigt med en suspensionsprocent på henholdsvis 1,5 % og 3,7 %. Årsagerne til de forskelle suspensionsprocenter kan være, at der anvendes forskellige inspektionsmetoder og kategorisering af mangler i medlemsstaterne.

7.3 Mangler

De to hyppigst forekommende typer af mangler, der blev konstateret i rapporteringsperioden, vedrørte "lygter og elektrisk system" og "aksler, hjul, dæk og ophæng". Disse tegnede sig for henholdsvis 23 % og 21,8 % af de samlede konstaterede mangler. Mangler vedrørende "bremseudstyr" tegnede sig for 13,9 % af de samlede mangler i alle medlemsstaterne, hvilket er et fald fra 20,7 % i forhold til den foregående rapporteringsperiode.

Der er dog fortsat betydelige forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til suspenderede køretøjer for hvert inspektionsområde. F.eks. tegnede de mangler, der blev konstateret i Spanien vedrørende "andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning", sig for 86 % af de samlede mangler, der blev

registreret i rapporteringsperioden, mens mangler på dette område kun tegnede sig for 0,6 % af det samlede antal i Det Forenede Kongerige. Igen skyldes dette sandsynligvis, at medlemsstaterne anvender forskellige synsmetoder, og at myndighederne lægger vægt på bestemte mangler. Disse forskelle kan reduceres fra den 20. maj 2018, idet der med direktiv 2014/47/EU indføres større harmonisering af kontrolmetoder, vurdering af mangler, anvendelse af kontroludstyr og rapporteringskrav.