



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.9.2014
COM(2014) 569 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 2011-2012

Bruxelles,

udkast

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 2011-2012

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	3
2.	DIREKTIV 2000/30/EF	4
3.	OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE	4
4.	SYNETS INDHOLD	5
5.	STATISTISKE OPLYSNINGER	5
5,1.	Procentdel af synede køretøjer	6
5,2.	Samlet antal kontrollerede køretøjer og deres oprindelse	7
5,3.	Suspenderede køretøjer	8
5,4.	Typer af konstaterede mangler og oplysninger meddelt af medlemsstaten	10
6.	SANKTIONERNES ART	10
7.	KONKLUSIONER	11

BILAG I: KONSTATEREDE MANGLER PR. KONTROLSTED

BILAG II: KONTROLLEREDE KØRETØJER OG ANDEL AF SUSPENDEREDE
KØRETØJER FORDELT PÅ MEDLEMSSTATER

1. INDLEDNING

Af hensyn til trafiksikkerheden, miljøet og loyal konkurrence er der i EU-lovgivningen indført en række foranstaltninger for at sikre, at erhvervskøretøjer på de europæiske veje er i god stand. Disse omfatter:

- regler for adgang til erhvervet, ifølge hvilke transportvirksomhederne skal have en tilstrækkelig finansiell kapacitet til at vedligeholde køretøjerne på korrekt vis (forordning (EF) nr. 1072/2009¹)
- regelmæssige kontroleftersyn af køretøjer, der skal udføres i medlemsstaterne for køretøjer, som er indregistreret på deres territorium, med en mindstefrekvens på EU-niveau (direktiv 2009/40/EU²)
- syn ved vejsiden – der er emnet for denne rapport – og som sikrer, 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 og påhængskøretøjer samt sættevogne dertil, som kører på Fællesskabets område, syn ved vejsiden af hensyn til trafiksikkerheden og miljøet.

I henhold til artikel 6 i direktiv 2000/30/EF meddeler medlemsstaterne hvert andet år Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet for de to foregående år om:

- antal kontrollerede erhvervskøretøjer, opdelt i syv kategorier i henhold til direktivet og endvidere efter registreringsland,
- de punkter, der er kontrolleret, og
- de mangler, der er konstateret.

Direktivet omfatter ni forskellige punkter (se afdeling 4 nedenfor), der kan være genstand for syn ved vejsiden. Hvis nogle af de kontrollerede punkter ikke overholder de relevante krav til trafiksikkerhed, kan brugen af køretøjet suspenderes. Eventuelle mangler ved det synede køretøj skal anføres i de synsrapporter, der udleveres til køretøjets fører. Ifølge direktivet skal Kommissionen forelægge Rådet og Europa-Parlamentet en rapport om, hvordan direktivet er blevet anvendt, på grundlag af oplysningerne fra medlemsstaterne, ledsaget af et resumé af de opnåede resultater.

Den 3. april 2014 reviderede Europa-Parlamentet og Rådet direktivet om syn ved vejsiden ved direktiv 2014/47/EU.⁴ Med den reviderede udgave af direktivet indføres der bl.a. et EU-mål for det antal syn ved vejsiden, der skal udføres. Af hensyn til en gnidningsløs gennemførelse af dette nye krav, når det træder i kraft i 2018, indeholder denne rapport oplysninger om det fremtidige EU-mål om, at 5 % af de indregistrerede tunge erhvervskøretøjer skal kontrolleres.

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 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.

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

2. DIREKTIV 2000/30/EF

Direktiv 2000/30/EC, som ændret,⁵ der gælder indtil den 19. maj 2018, fastsætter visse betingelser for gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på EU's område.

Ved syn ved vejsiden forstås en uanmeldt kontrol af et erhvervskøretøj, der kører på en medlemsstats område. Synet foretages generelt på offentlig vej af myndighederne eller et andet organ under disses tilsyn.

Alle syn ved vejsiden skal foretages uden forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets indregistrerings- eller ibrugtagningsland. De skal foretages på en sådan måde, at omkostninger og forsinkelser for føreren og transportvirksomheden mindskes mest muligt.

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

Syn ved vejsiden foretages efter en trinvis fremgangsmåde. Det indledende syn omfatter en visuel vurdering af køretøjets vedligeholdelsesmæssige stand, når det holder stiller. Hvis køretøjets stand ser ud til at udgøre en risiko for trafiksikkerheden, der berettiger en yderligere undersøgelse, kan køretøjet underkastes en mere omfattende kontrol på et kontrolcenter i nærheden. Resultatet af hvert syn ved vejsiden skal dokumenteres i en teknisk synsrapport, der følger den model, som er fastsat i direktivet. Disse oplysninger danner grundlag for de oplysninger, medlemsstaterne skal meddele Europa-Kommissionen.

Brugen af et erhvervskøretøj med farlige mangler kan suspenderes, indtil de konstaterede alvorlige mangler er blevet udbedret, hvis køretøjet udgør en alvorlig risiko for trafiksikkerheden. Udenlandske køretøjer med alvorlige mangler skal anmeldes til oprindelsesmedlemsstaten, så der kan foretages fornøden opfølgning.

3. OPLYSNINGER MEDDELT AF MEDLEMSSTATERNE

Dette er den fjerde rapport om, hvordan direktiv 2000/30/EF anvendes i medlemsstaterne, og den dækker perioden 2011-2012. De oplysninger, som medlemsstaterne har indsamlet om denne periode, skulle have været meddelt Kommissionen senest den 31. marts 2013.

Oplysningerne blev dog ikke altid meddelt rettidigt. 15 medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Tyskland, Estland, Italien, Letland, Malta, Nederlandene, Østrig, Polen, Rumænien, Slovakiet og Sverige) overholdt fristen og meddelte oplysninger om antallet af kontrollerede køretøjer opdelt efter kategori og indregistreringsland samt oplysninger om de kontrollerede punkter og de konstaterede mangler. Efter at Kommissionen havde indledt bilaterale dialoger med de resterende tolv medlemsstater, meddelte de også de krævede oplysninger. De sidste oplysninger fra medlemsstaterne blev endelig modtaget den 6. maj 2014.

For at lette meddelelsen af oplysninger som krævet i artikel 6 i direktiv 2000/30/EF har eksperter fra Kommissionen og medlemsstaterne udviklet et standardiseret format til rapportering. Anvendelsen af dette standardiserede format letter indsamlingen af oplysninger betydeligt, men er dog ikke obligatorisk. Størstedelen af rapporterne fra medlemsstaterne fulgte det anbefalede format, selv når der blev fremsendt trykte tabeller. Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Spanien, Frankrig, Polen, Slovenien og Finland anvendte ikke det standardiserede format.

⁵ Kommissionens direktiv 2010/47/EØF af 5. juli 2010 om tilpasning til den tekniske udvikling af direktiv 2000/30/EF, EUT L 173 af 8.7.2010, s. 33.

De forskellige medlemsstater meddelte oplysninger, der ikke altid var lige fuldstændige. Kun nogle få medlemsstater – Den Tjekkiske Republik, Grækenland, Letland, Østrig, Polen og Slovakiet – fremsendte oplysninger om køretøjer, der er indregistreret uden for EU. Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Estland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene, Slovakiet og Slovenien fremsendte statistikker for 2011 og 2012 separat. Nogle medlemsstater (Danmark, Spanien, Frankrig, Polen og Slovenien) fremsendte ikke centrale oplysninger om alle køretøjskategorier, kontrolsteder eller de kontrollerede køretøjers oprindelse. Spanien og Finland var de eneste medlemsstater, der overhovedet ikke meddelte oplysninger om suspenderede køretøjer. Enkelte medlemsstater fremsendte også flere datasæt, f.eks. oplysninger fra deres transportministerium og deres nationale politi. Generelt var det datasæt, der blev meddelt Kommissionen, mere komplet fra medlemsstater, som anvendte det standardiserede format til dataindsamling.

4. SYNETS INDHOLD

De punkter, der skal kontrolleres, og som skal indgå i de datasæt, som de pågældende medlemsstater skal fremsende, er som minimum dem, der er nævnt i punkt 10 i den model til rapport, som findes i bilag I til direktiv 2000/30/EF, som ændret. Det drejer sig om:

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

5. STATISTISKE OPLYSNINGER

For at opnå sammenlignelige oplysninger om de køretøjer, der kontrolleres af medlemsstaterne, var det nødvendigt at opdele tallene for vogntog og leddelte køretøjer i henholdsvis lastbiler og påhængsvogne og lastbiler og sættevogne. De tal, der er resultatet af denne opdeling, er vist i kursiv i hele denne rapport.

5.1. Procentdel af synede køretøjer

Antallet af kontrollerede køretøjer var **8 145 984** for 2011-2012. I denne periode var antallet af indregistrerede erhvervskøretøjer i EU **8 830 451**. Forholdet mellem de køretøjer, der blev kontrolleret i 2011-2012, og det samlede antal køretøjer udgør **92,25 %** svarende til **46,12 %** af det samlede køretøjer, der underkastes syn ved vejsiden hvert år.

Blandt medlemsstaterne afviger forholdet mellem det gennemsnitlige antal køretøjer, der kontrolleres hvert år, og antallet af indregistrerede erhvervskøretøjer betydeligt, fra 0,3 % og op til over 100 %. Disse forskelle kan delvist forklares ved, at der anvendes forskellige

rapporteringsmetoder. F.eks. indsendte nogle medlemsstater (Tyskland, Frankrig og Polen) oplysninger, der omfattede den indledende kontrol, mens andre kun indsendte oplysninger om de mere omfattende kontroller, de udførte. Afvigelserne kan også forklares ved de forskellige kontrolsystemer, som medlemsstaterne anvender, og som strækker sig fra grundlæggende kontroller uden udstyr til meget avancerede og omfattende kontroller, hvor der benyttes mobile synsenheder eller kontrolcentre i nærheden.

Tabel 1: Procentdel af synede køretøjer

Medlemsstat	Kontrollerede køretøjer (2011–2012)	Kategori af indregistrerede køretøjer N2, N3, M2, M3, O3 og O4	Samlet antal pr. år*
Belgien	18 799	253 440	3,71 %
Bulgarien	595 905	293 930**	101,37 %
Den Tjekkiske Republik	160 285	211 794**	37,84 %
Danmark	27 781	92 911	14,95 %
Tyskland	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estland	1 791	44 596**	2,01 %
Irland	11 988	107 610**	5,57 %
Grækenland	28 276	472 955**	2,99 %
Spanien	388 505	869 934**	22,33 %
Frankrig	1 431 117	758 788**	94,30 %
Italien	65 053	1 070 184**	3,04 %
Cypern	1 133	27 178	2,08 %
Letland	5 822	47 272**	6,16 %
Litauen	83 342	109 019**	38,22 %
Luxembourg	901	18 615**	2,42 %
Ungarn	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Nederlandene	11 471	310 833	1,85 %
Østrig	32 227	98 897	16,29 %
Polen	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709	116 455**	0,30 %
Rumænien	22 260	346 418**	3,21 %
Slovenien	4 534	45 673**	4,96 %
Slovakiet	18 074	271 770**	3,33 %
Finland	23 609	189 447	6,23 %
Sverige	39 597	148 528	13,33 %
Det Forenede Kongerige	248 217	874 564**	14,19 %
I alt	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Det samlede antal pr. år svarer til det gennemsnitlige antal kontroller i den enkelte medlemsstat hvert år divideret med det samlede antal indregistrerede køretøjer i denne medlemsstat.

** Tallene er afledt af oplysninger, som Eurostat har stillet til rådighed.

5.2. Samlet antal kontrollerede køretøjer og deres oprindelse

I henhold til artikel 3 i direktiv 2000/30/EF skal syn ved vejsiden foretages uden forskelsbehandling. Flere medlemsstater, navnlig Belgien, Luxembourg og Østrig, rapporterede om en større andel af udenlandske køretøjer, som havde været underkastet syn ved vejsiden, mens andre medlemsstater med betydelig transittrafik rapporterede om en mere ligelig fordeling af kontroller mellem hjemmehørende og ikkehjemmehørende køretøjer. Selv om dette kan skyldes andre faktorer, der ikke har nogen forbindelse med kontrollens art, svarede resultaterne for Belgien og Luxembourg til resultaterne i den foregående rapport om gennemførelsen af direktivet.⁶

Tabel 2: De kontrollerede køretøjers oprindelse

Meddelende medlemsstat	Indregistre- ret i medlems- staten	Indregistre- ret i en anden medlems- stat	Indregistre- ret uden for EU	I alt	Køretøjer fra medlemsstaten (i procent)
Belgien	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgarien	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Tjekkiet	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Danmark*				27 781	
Tyskland	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estland	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Irland	11 988			11 988	100,0 %
Grækenland	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Spanien	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Frankrig	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Italien	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Cypern	1 133			1 133	100,0 %
Letland	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litauen	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxembourg	112	789		901	12,4 %
Ungarn	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Nederlandene	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Østrig	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Polen	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugal	657	52		709	92,7 %
Rumænien	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovenien	3 298	1 236		4 534	72,7 %

⁶ COM(2013) 303.

Meddelende medlemsstat	Indregistre- ret i medlems- staten	Indregistre- ret i en anden medlems- stat	Indregistre- ret uden for EU	I alt	Køretøjer fra medlemsstaten (i procent)
Slovakiet	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Finland	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Sverige	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Det Forenede Kongerige	126 502	121 715		248 217	51,0 %
I alt	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Danmark meddelte ikke oplysninger om oprindelsen af størstedelen af de kontrollerede køretøjer.

5.3. Suspenderede køretøjer

Køretøjer med farlige mangler kan suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er blevet udbedret, hvis køretøjet udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter. Ifølge medlemsstaternes oplysninger varierer andelen af suspenderede køretøjer i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat, fra en stor andel på **87,6 % i Estland** til kun **0,6 % i Polen**.

Tallene tyder på, at målrettet syn ved vejsiden af dårligt vedligeholdte køretøjer, sådan som det på nuværende tidspunkt praktiseres i Luxembourg, Østrig og Det Forenede Kongerige, øger den operationelle effektivitet og mindsker den administrative byrde. Medlemsstater, der benytter denne fremgangsmåde, lader til at afsløre en større andel af køretøjer med mangler gennem færre kontroller end andre medlemsstater, der udfører et større antal kontroller. Dette gælder for **Estland, Luxembourg og Malta**, som har den højeste andel af suspenderede køretøjer, mens **Danmark, Tyskland, Nederlandene og Polen** har de laveste andele af suspenderede køretøjer, som er indregistreret i EU. Medlemsstater, der rapporterer om et særligt stort antal kontroller, er tilbøjelige til at have en lav andel af suspenderede køretøjer eller afslørede defekter.

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

Meddelende medlemsstat	Køretøjer, der er indregistreret i den meddelende medlemsstat			Køretøjer, der er indregistreret i EU (inkl. den meddelende medlemsstat)		
	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspensioner	Andel af suspensioner (i procent)	Antal kontrollerede køretøjer	Antal suspensioner	Andel af suspensioner (i procent)
Belgien	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgarien	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Den Tjekkiske Republik	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Danmark				27 781	211	0,8 %
Tyskland	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estland	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Irland	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Grækenland	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Spanien	366 205			388 505		
Frankrig	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Italien	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Cypern*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Letland	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litauen	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxembourg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Ungarn	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malta	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Nederlande	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Østrig	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Polen	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugal	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Rumænien	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slovenien	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slovakiet	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Finland	13 156			15 258		
Sverige	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Det Forenede Kongerige	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
I alt	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Cypern oplyste antal fejl i stedet for antal suspenderede køretøjer.

5.4. Typer af konstaterede mangler og oplysninger meddelt af medlemsstaten

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

- lys og lyssignaler (**47,0 %**)
- aksler, hjul, dæk og affjedring (**24,6 %**) og
- chassis og dele fastgjort til chassis (**11,8 %**).

Som vist i bilag I fremhæver disse tal betydningen af syn ved vejsiden for trafiksikkerheden. En sammenligning med den foregående rapporteringsperiode viser, at der også dengang blev konstateret lignende problemer.

For så vidt angår mangler vedrørende **emissioner og utætheder** – der ud over at være til fare for trafiksikkerheden også kan indvirke på miljøet – er antallet af udslip af brændstof og/eller olie faldet med 3 procentpoint (fra 4,1 % to 1,0 %) siden den foregående rapporteringsperiode.

Selv inden for de forskellige punkter, der skal kontrolleres – f.eks. **bremseudstyr** – er der betydelige forskelle mellem andelen af mangler, fra **1,9 %** i **Estland** til **47,3 %** i **Det Forenede Kongerige**. Det kan skyldes de forskellige kontrolmetoder, som medlemsstaterne anvender. Når direktiv 2014/47/EU er blevet gennemført, vil der blive indført en højere grad af harmonisering af kontrolmetoderne, vurderingen af mangler og anvendelsen af synsudstyr til mere detaljerede syn ved vejsiden.

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

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

6. SANKTIONERNES ART

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

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

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

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

7. KONKLUSIONER

Overholdelsen af rapporteringsforpligtelserne er blevet forbedret, selv om der fortsat mangler visse centrale statistiske oplysninger i medlemsstaternes indberetninger, navnlig om køretøjskategorier, kontrolsteder, de kontrollerede køretøjers oprindelse og antallet af suspensioner. Medlemsstaterne overholdt ikke altid fristen i lovgivningen for meddelelse af

oplysninger, og i nogle tilfælde blev disse oplysninger først meddelt, efter at Kommissionen havde fremsat bilaterale anmodninger til de relevante nationale myndigheder. Nogle medlemsstater anvender fortsat ikke det standardiserede elektroniske format, som Kommissionen har anbefalet for fremsendelse af oplysninger. Kommissionen anbefaler fortsat, at det standardiserede elektroniske format anvendes, da dette vil gøre det muligt at fremsende mere fuldstændige data.

Der kan drages flere konklusioner af denne rapport om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, som kører på EU's område.

Det årlige antal køretøjer, der kontrolleres i EU, udgør over **40 %** af det samlede antal erhvervskøretøjer i EU som helhed, fra under 1% i Portugal til over 100% i Tyskland, Ungarn og Bulgarien. Det fremtidige EU-mål på 5% – der er fastsat i det nye direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden – burde derfor være let at nå for alle medlemsstater. Mere end 11 medlemsstater ligger fortsat betydeligt under EU-målet og bør derfor forbedre deres indsats med hensyn til syn ved vejsiden.

Andelen af indenlandske køretøjer i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer varierer også betydeligt. I Belgien, Luxembourg og Østrig, hvor andelen af kontroller af indenlandske køretøjer er på under 50 %, bør der gøres en indsats for at sikre en mere ligelig kontrolprocent, der ligger mere på linje med procenterne i andre medlemsstater med betydelig transittrafik.

Andelen af suspenderede køretøjer i forhold til alle kontrollerede køretøjer er kendetegnet ved mærkbare udsving, fra under 1% i Polen til over 80% i Estland. De meddelte tal tyder på, at effektiviteten af syn ved vejsiden kan øges ved bedre at målrette de kontroller, der udføres. Den administrative byrde for såvel håndhævelsesmyndighederne som transportvirksomhederne kunne også mindskes ved en mere målrettet indsats. I henhold til det nye direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden skal medlemsstaterne ændre deres synsordninger og gå fra kun at udføre rene stikprøvekontroller til en mere målrettet fremgangsmåde.

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