



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.9.2014
COM(2014) 569 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

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

Rapporteringsperiod 2011-2012

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INLEDNING	3
2.	DIREKTIV 2000/30/EG	4
3.	UPPGIFTER FRÅN MEDLEMSSTATERNA	4
4.	KONTROLLENS INNEHÅLL.....	5
5.	STATISTISKA UPPGIFTER.....	5
5.1.	Procentandel fordon som kontrollerats.....	6
5.2.	Totalt antal kontrollerade fordon och deras ursprung	7
5.3.	Fordon med körförbud.....	8
5.4.	Typer av brister och uppgifter fördelade per medlemsstat	10
6.	TYPEN AV PÅFÖLJDER.....	10
7.	SAMMANFATTANDE SLUTSATSER.....	11

BILAGA I: UPPTÄCKTA BRISTER PER KONTROLLPUNKT

BILAGA II: KONTROLLERADE FORDON OCH ANDELEN KÖRFÖRBUD PER
MEDLEMSSTAT

1. INLEDNING

För att främja trafiksäkerhet, miljöskydd och rättvis konkurrens innehåller den europeiska lagstiftningen ett antal åtgärder som ska garantera att nyttofordon i trafik i EU hålls i gott skick. Åtgärderna omfattar följande:

- Regler för tillträde till yrket som säger att transportföretag ska ha tillräcklig ekonomisk kapacitet för att kunna garantera att fordonen underhålls på ett korrekt sätt (förordning (EG) nr 1072/2009/EG¹).
- Regelbundna trafiksäkerhetsprovningar som medlemsstaterna ska genomföra av fordon som är registrerade inom deras territorium, med ett lägsta intervall som fastställs på EU-nivå (direktiv 2009/40/EG²).
- Vägkontroller av trafiksäkerheten, som är föremålet för denna rapport, som ska säkerställa att nyttofordon används bara om de är underhållna så att de håller en hög trafiksäkerhetsnivå (direktiv 2000/30/EG³).

Enligt direktiv 2000/30/EG ska nyttofordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar i trafik på medlemsstaternas territorier omfattas av vägkontroller av trafiksäkerheten i syfte att förbättra trafiksäkerheten och skydda miljön.

I artikel 6 i direktiv 2000/30/EG föreskrivs att medlemsstaterna vartannat år till kommissionen ska överlämna de uppgifter som har insamlats för de två föregående åren i fråga om följande:

- Antalet kontrollerade nyttofordon, indelade i sju kategorier enligt direktivet och ytterligare indelade efter registreringsland.
- De punkter som kontrollerats.
- De fel som upptäckts.

I direktivet förtecknas nio olika punkter (se avsnitt 4 nedan) som kan bli föremål för vägkontroll av trafiksäkerheten. Om någon av de kontrollerade punkterna inte uppfyller de relevanta trafiksäkerhetskraven, kan fordonet beläggas med körförbud. Det kontrollerade fordonets brister bör tas upp i de rapporter om vägkontroller av trafiksäkerheten som ska överlämnas till föraren av fordonet. Enligt direktivet ska kommissionen på grundval av de uppgifter som lämnats in från medlemsstaterna inför Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om tillämpningen av direktivet, tillsammans med en sammanfattning av de resultat som uppnåtts.

Den 3 april 2014 reviderade Europaparlamentet och rådet direktivet om vägkontroller genom direktiv 2014/47/EU⁴. Genom det reviderade direktivet införs bland annat ett EU-omfattande mål för antalet vägkontroller som ska utföras. För att möjliggöra ett smidigt genomförande av detta nya krav när det börjar gälla år 2018, innehåller denna rapport information om det

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

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

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

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

framtida EU-omfattande målet att 5 % av de registrerade tunga nyttofordonen ska kontrolleras.

2. DIREKTIV 2000/30/EG

Direktiv 2000/30/EG, i sin ändrade lydelse,⁵ – som är tillämpligt till den 19 maj 2018 – innehåller ett antal villkor för vägkontroller av nyttofordon i trafik i EU.

En teknisk vägkontroll innebär en oanmäld undersökning av ett nyttofordon som är i trafik inom en medlemsstats territorium. Kontrollen, som utförs av myndigheterna eller ett annat organ som agerar under deras tillsyn, sker vanligen på allmän väg.

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

De nyttofordon som kontrolleras ska väljas ut genom ett riktat tillvägagångssätt, så att främst de fordon som förefaller dåligt underhållna blir undersökta.

Vägkontroller utförs i flera steg. En inledande kontroll omfattar en okulärbesiktning av nyttofordonets underhållsskick vid stillastående. Om fordonets skick verkar innebära en säkerhetsrisk som motiverar ytterligare undersökning, får fordonet underkastas en noggrannare trafiksäkerhetsprovning vid ett godkänt provningscentrum i närheten. Resultatet av varje vägkontroll ska dokumenteras i en rapport om vägkontroll av trafiksäkerheten som följer den förlaga som anges i direktivet. Denna information utgör grunden för den information som medlemsstaterna måste lämna till Europeiska kommissionen.

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

3. UPPGIFTER FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Detta är den fjärde rapporten om hur direktiv 2000/30/EG tillämpas i medlemsstaterna. Den omfattar perioden 2011–2012. De uppgifter som medlemsstaterna samlat in om denna period skulle ha lämnats in till kommissionen senast den 31 mars 2013.

Alla uppgifter lämnades dock inte in inom utsatt tid. Femton medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, Estland, Italien, Lettland, Malta, Nederländerna, Österrike, Polen, Rumänien, Slovakien och Sverige) höll tidsfristen och lämnade in uppgifter om antalet kontrollerade fordon indelade efter kategori och registreringsland samt uppgifter om vilka punkter som kontrollerats och vilka fel som konstaterats. Efter det att kommissionen hade inlett bilaterala dialoger med de återstående 12 medlemsstaterna tillhandahöll de de begärda uppgifterna. Den 6 maj 2014 inkom de sista uppgifterna från medlemsstaterna.

För att underlätta överlämnandet av uppgifter enligt artikel 6 i direktiv 2000/30/EG, har kommissionen tillsammans med experter från medlemsstaterna utvecklat ett standardiserat rapporteringsformulär. Användning av detta formulär underlättar i hög grad uppgiftsinsamlingen, men det är inte obligatoriskt att använda det. Majoriteten av rapporterna utformades enligt detta formulär, även när förtryckta tabeller lämnades in. Tjeckien, Tyskland, Spanien, Frankrike, Polen, Slovenien och Finland använde inte det standardiserade formuläret.

Uppgifterna från medlemsstaterna har varierat i fråga om fullständighet. Bara ett fåtal medlemsstater – Tjeckien, Grekland, Lettland, Österrike, Polen och Slovenien – lämnade in

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

uppgifter om fordon registrerade i tredjeland. Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Estland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Slovakien och Slovenien lämnade statistik för 2011 och 2012 separat. Vissa medlemsstater (Danmark, Spanien, Frankrike, Polen och Slovenien) rapporterade inte nyckeluppgifter om samtliga fordonskategorier, kontrollpunkter eller de kontrollerade fordonens ursprung. Spanien och Finland är de enda medlemsstater som överhuvudtaget inte lämnat information om fordon med körförbud. En del medlemsstater lämnade också flera uppsättningar uppgifter, t.ex. uppgifter som kommer från transportministeriet och den nationella polisen. Allmänt sett lämnade de medlemsstater som använder sig av de standardiserade formulären för uppgiftsinsamling mer kompletta uppgifter till kommissionen.

4. KONTROLLENS INNEHÅLL

De punkter som i första hand bör kontrolleras och ingå i de uppgifter som medlemsstaterna överlämnar är de som anges i punkt 10 i rapportformuläret i bilaga I till direktiv 2000/30/EG i dess ändrade lydelse: Punkterna är följande:

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

5. STATISTISKA UPPGIFTER

För att erhålla jämförbara uppgifter om fordon som kontrolleras av medlemsstaterna, var det nödvändigt att dela upp uppgifterna för fordonståg och ledade fordon i undergrupperna lastbilar med släp och lastbilar med påhängsvagnar. De uppgifter som erhållits genom denna uppdelning är kursiverade i denna rapport.

5.1. Procentandel fordon som kontrollerats

Det totala antal fordon som kontrollerades var **8 145 984** under perioden 2011–2012. Under denna period var antalet registrerade nyttofordon i EU **8 830 451**. Andelen fordon som kontrollerades under 2011–2012 av den totala fordonsflottan ligger på **92,25 %**, vilket innebär att **46,12 %** av den totala flottan vägkontrolleras varje år.

Mellan medlemsstaterna skiljer sig förhållandet mellan det genomsnittliga antalet fordon som kontrolleras varje år och antalet registrerade nyttofordon kraftigt åt, med en spridning från 0,3 % till över 100 %. Skillnaderna kan delvis förklaras av olika rapporteringsmetoder. I vissa medlemsstater, som Tyskland, Frankrike och Polen, omfattade uppgifterna grundläggande kontroller, medan andra bara rapporterade om mer ingående kontroller som utförts.

Skillnaderna kan också förklaras av olika kontrollsyst m som används av medlemsstaterna, från grundläggande kontroller utan någon utrustning till mycket sofistikerade, omfattande provningar med användning av mobila kontrollenheter eller provningscentrum i närheten.

Tabell 1: Procentandel fordon som kontrollerats

Medlemsstat	Kontrollerade fordon (2011–12)	Registrerade fordon i kategorierna N2, N3, M2, M3, O3 och O4	Andel totalt per �r*
Belgien	18 799	253 440	3,71 %
Bulgarien	595 905	293 930**	101,37 %
Tjeckien	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 %
Grekland	28 276	472 955**	2,99 %
Spanien	388 505	869 934**	22,33 %
Frankrike	1 431 117	758 788**	94,30 %
Italien	65 053	1 070 184**	3,04 %
Cypern	1 133	27 178	2,08 %
Lettland	5 822	47 272**	6,16:
Litauen	83 342	109 019**	38,22 %
Luxemburg	901	18 615**	2,42 %
Ungern	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Nederländerna	11 471	310 833	1,85 %
Österrike	32 227	98 897	16,29 %
Polen	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709	116 455**	0,30 %
Rumänien	22 260	346 418**	3,1 %
Slovenien	4 534	45 673**	4,96 %
Slovakien	18 074	271 770**	3,33 %
Finland	23 609	189 447	6,23 %
Sverige	39 597	148 528	13,33 %
Förenade kungariket	248 217	874 564**	14,19 %
Totalt	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Förhållandet totalt per  r  r lika med det genomsnittliga antalet enskilda kontroller per medlemsstat per  r delat med det totala antalet registrerade fordon i denna medlemsstat.

** Siffrorna härrör från uppgifter från Eurostat.

5.2. Totalt antal kontrollerade fordon och deras ursprung

I artikel 3 i direktiv 2000/30/EG fastställs att kontrollerna ska utföras utan diskriminering. Flera medlemsstater, särskilt Belgien, Luxemburg och Österrike, rapporterar att högre andelar utländska fordon underkastats vägkontroll, medan andra medlemsstater med betydande transittrafik rapporterar en jämnare fördelning av kontrollerna mellan inhemska och utländska fordon. Även om detta kan bero på andra faktorer, som inte har någon koppling till kontrolltypen, var Belgiens och Luxemburgs undersökningsresultat likartade i föregående rapport om genomförandet av direktivet⁶.

Tabell 2: De kontrollerade fordonens ursprung

Rapporterande medlemsstat (MS):	Registrerade i medlemsstaten	Registrerade i en annan medlemsstat	Registrerade utanför EU	Totalt	Fordon från medlemsstaten (%)
Belgien	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgarien	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Tjeckien	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 %
Grekland	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Spanien	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Frankrike	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 %
Lettland	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litauen	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxemburg	112	789		901	12,4 %
Ungern	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Nederländerna	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Österrike	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 %
Rumänien	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovenien	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slovakien	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 %
Förenade kungariket	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Totalt	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Danmark lämnade inga uppgifter om ursprunget för de flesta av de kontrollerade fordonen.

⁶COM(2013) 303.

5.3. Fordon med körförbud

Fordon med farliga fel som innebär en allvarlig risk för dem som färdas i fordonet eller för andra trafikanter får beläggas med körförbud tills felen har avhjälpes. Enligt uppgifterna från medlemsstaterna varierar andelen fordon som belagts med körförbud i förhållande till det totala antalet kontrollerade fordon betydligt från medlemsstat till medlemsstat, från en hög andel på **87,6 % i Estland** till bara **0,6 % i Polen**.

Uppgifterna tyder på att om man riktar vägkontroller av trafiksäkerheten på dåligt underhållna fordon, vilket sker i Luxemburg, Österrike och Förenade kungariket, blir kontrollerna effektivare och den administrativa bördan minskar. Medlemsstater som tillämpar denna metod tycks fånga upp fler bristfälliga fordon med hjälp av färre kontroller än andra medlemsstater som utför ett större antal kontroller. Detta gäller **Estland, Luxemburg** och **Malta**, som har den högsta andelen utfärdade körförbud, medan **Danmark, Tyskland, Nederländerna** och **Polen** uppvisar den lägsta andelen körförbud för EU-registrerade fordon. Medlemsstater som rapporterar ett särskilt högt antal kontroller tenderar att ha låga andelar körförbud eller upptäckta fel.

Tabell 3: Andelen fordon som belagts med körförbud i förhållande till det totala antalet kontrollerade fordon

Rapporterande medlemsstat	Fordon registrerade i den uppgiftslämnande medlemsstaten			Fordon registrerade i EU (inklusive uppgiftslämnande medlemsstat)		
	Antal kontrollerade fordon	Antal körförbud	Andel körförbud (%)	Antal kontrollerade fordon	Antal körförbud	Andel körförbud (%)
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 %
Tjeckien	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 %
Grekland	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Spanien	366 205			388 505		
Frankrike	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 %
Lettland	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litauen	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxemburg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Ungern	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 %
Nederländerna	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Österrike	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 %
Rumänien	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slovenien	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slovakien	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 %
Förenade kungariket	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Totalt	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Cypern rapporterade antalet fel i stället för antalet körförbud.

5.4. Typer av fel och uppgifter fördelade per medlemsstat

De mest frekventa fel som upptäckts vid kontroller gäller trafiksäkerhetsbrister i fråga om

- belysningsutrustning och elektriskt system (**47,0 %**),
- axlar, hjul, däck, fjädring (**24,6 %**), och
- chassi och chassiinfästningar (**1,8 %**).

Såsom framgår av bilaga I visar dessa siffror tydligt hur viktiga vägkontrollerna är för trafiksäkerheten. En jämförelse med uppgifterna från föregående rapporteringsperiod visar att liknande problemområden hittades även där.

Fel som rör **utsläpp och läckage** – som, förutom att det kan vara en trafiksäkerhetsrisk, också kan påverka miljön, – har minskat med tre procentenheter (från 4,1 % till 1,0 %) när det gäller kvoten bränsle- och/eller oljespill sedan förra rapporteringsperioden.

Även inom de olika punkter som ska kontrolleras, till exempel **bromsutrustning**, rapporterades betydande skillnader i felkvoter, från **1,9 % i Estland till 47,3 % i Förenade kungariket**. Detta kan bero på att medlemsstaterna använder sig av olika kontrollmetoder. När det börjar tillämpas, kommer direktiv 2014/47/EU att leda till ökad harmonisering av provningsmetoder, bedömning av fel och användning av utrustning för mer ingående tekniska vägkontroller.

Uppgifter från medlemsstaterna om det antal kontroller som genomförts av fordon registrerade i länder utanför EU är fortfarande inte tillräckliga för att avgöra om fordonen är trafiksäkra.

Bilaga II till denna rapport innehåller en översikt över antalet fordon som medlemsstaterna kontrollerat, indelade efter registreringsland och andelen körförbud som utfärdats.

6. TYPER AV PÅFÖLJDER

I direktivet fastställs inget påföljdssystem för konstaterade överträdelser. Medlemsstaterna ska fastställa påföljder utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket fordonet är registrerat eller tagits i bruk.

Om ett nyttofordon uppvisar stora brister som innebär en allvarlig trafiksäkerhetsrisk för dem som färdas i fordonet eller för andra trafikanter, får enligt direktiv 2000/30/EG den myndighet eller inspektör som genomför vägkontrollen av trafiksäkerhet tillfälligt belägga ett fordon med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats.

Allvarliga fel, i synnerhet sådana som ger körförbud, på nyttofordon som tillhör en person som inte är hemmahörande i medlemsstaten ska rapporteras till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat.

De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där det allvarliga felet har konstaterats får begära att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat vidtar lämpliga åtgärder, till exempel krav på att fordonet ska genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning. Det krävs inte någon rapportering om sådana fall.

7. SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

Efterlevandet av rapporteringsskyldigheterna har förbättrats, även om det i rapporterna från medlemsstaterna fortfarande saknas vissa viktiga statistiska uppgifter, särskilt när det gäller

fordonskategorier, kontrollpunkter, de kontrollerade fordonens ursprung och antal utfärdade körförbud. Medlemsstaterna höll inte alltid de lagstadgade tidsfristerna för inlämning av uppgifter. I vissa fall lämnades uppgifter in först när kommissionen hade begärt in uppgifterna på nytt från de berörda myndigheterna i medlemsstaten. Vissa medlemsstater använder fortfarande inte de standardiserade elektroniska format som kommissionen har rekommenderat för inlämnande av uppgifter. Kommissionen rekommenderar även fortsättningsvis att de standardiserade elektroniska formaten används, eftersom det stödjer inlämnandet av mer kompletta uppgifter.

Ett flertal slutsatser kan dras från denna rapport om vägkontroller av nyttofordon i trafik inom EU.

Det totala årliga antal fordon som kontrolleras i EU motsvarar över **40 %** av flottan av nyttofordon för EU som helhet, med en spridning från under 1 % i Portugal till över 100 % i Tyskland, Ungern och Bulgarien. Det kommande EU-målet på 5 % – som fastställs i det nya direktivet 2014/47/EU om vägkontroller – bör därför vara lätt att uppnå för alla medlemsstater. Dock är elva medlemsstater fortfarande långt under EU:s mål och de bör därför öka sina tekniska vägkontroller.

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

Andelen fordon med körförbud i förhållande till samtliga kontrollerade fordon varierar kraftigt, från under 1 % i Polen till över 80 % i Estland. De inrapporterade uppgifterna visar att vägkontroller kan bli effektivare om man bättre riktar de kontroller som utförs. Den administrativa bördan för både tillsynsmyndigheter och transportföretag skulle också kunna minskas genom riktade kontroller. Det nya direktivet 2014/47/EU om vägkontroller innehåller krav på att medlemsstaterna måste anpassa sina inspektionssystem, från stickprovskontroller till ett mer målinriktat tillvägagångssätt.

De mest frekventa fel som upptäckts vid kontroller gäller trafiksäkerhetsbrister i fråga om belysningssystem, hjul, däck och chassin. Det finns dock betydande skillnader i antalet fel mellan medlemsstaterna. Europeiska kommissionen uppmuntrar medlemsstaterna att ägna särskild uppmärksamhet åt de kategorier som fortsatt uppvisar flest fel och att anpassa kontrollmetoderna i enlighet med detta.