



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.5.2007
KOM(2007) 270 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**OM MEDLEMSSTATERNES GENNEMFØRELSE
AF EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/30/EF AF 6. JUNI
2000 OM SYN VED VEJSIDEN AF ERHVERVSKØRETØJER, DER KØRER PÅ
FÆLLESSKABETS OMRÅDE**

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	3
2.	DIREKTIV 2000/30/EF	4
3.	OPLYSNINGER FORELAGT AF MEDLEMSSTATERNE	4
4.	TYPER AF OVERTRÆDELSER	5
5.	STATISTISKE OPLYSNINGER	6
6.	SANKTIONSTYPER	14
7.	KONKLUSIONER	14

1. INDLEDNING

En række foranstaltninger er fastsat i EU-lovgivningen for at sikre, at erhvervskøretøjerne på de europæiske veje er i god stand af hensyn til trafiksikkerheden, miljøet og en loyal konkurrence:

- reglerne for adgang til erhvervet, hvorved transportørerne forpligtes til at have en tilstrækkelig finansiel kapacitet til at vedligeholde køretøjerne på korrekt vis (direktiv 96/26/EF¹)
- regelmæssige kontroleftersyn af køretøjer i medlemsstaterne med faste tidsintervaller, jf. en mindstefrekvens på EU-niveau for køretøjer, der er indregistreret på deres territorium (direktiv 96/96/EF²)
- syn ved vejsiden, som er emnet for denne rapport, og som gør det muligt på ethvert tidspunkt at forsikre sig om, at erhvervskøretøjer kun benyttes, hvis de vedligeholdes i overensstemmelse med de tekniske forskrifter (direktiv 2000/30/EF³).

Ved direktiv 2000/30/EF forpligtes medlemsstaterne til at sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette inden den 10. august 2002.

Ifølge artikel 6 i direktiv 2000/30/EF meddeler medlemsstaterne hvert andet år Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet vedrørende de to foregående år om antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer, opdelt efter syv typer af erhvervskøretøjer, jf. definitionen i direktivet, og registreringsland, samt de punkter, der er kontrolleret, og de mangler, der er konstateret. I direktivet opstilles tolv punkter, som kan kontrolleres i forbindelse med et syn ved vejsiden. Mangler, hvad angår de kontrollerede punkter, skal nævnes i synsrapporterne tillige med en eventuel suspension af brugen af køretøjer med alvorlige mangler. I direktivets artikel 11 er det fastsat, at Kommissionen på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne forelægger Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet ledsaget af et resumé af de opnåede resultater.

Nærværende rapport fra Kommissionen er den første rapport om gennemførelsen af direktiv 2000/30/EF i medlemsstaterne, og den dækker perioden 2003-2004. De af medlemsstaterne indsamlede oplysninger for denne periode skulle have været meddelt Kommissionen senest den 31. marts 2005.

På denne dato havde blot tre medlemsstater afgivet oplysninger om syn ved vejsiden. Med henblik på at skabe et så fuldstændigt billede som muligt af situationen på området rykkede

¹ Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport, *EFT L 124 af 23.5.1996 s. 1*

² Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, *EFT L 46 af 17.2.1997 s.1 – 19*.

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 -8*.

Kommissionen flere gange fra udgangen af marts 2005 for derigennem at opnå flest mulige statistiske oplysninger. Ved udgangen af 2005 havde ni medlemsstater forelagt oplysninger om gennemførelsen af direktiv 2000/30/EF. Efter en sidste rykker, der blev afsendt i begyndelsen af april 2006, steg dette antal til sytten medlemsstater ved udgangen af juni 2006.

Kommissionen er af den opfattelse, at den nærværende rapport med baggrund i svarene fra sytten medlemsstater åbner mulighed for en første, omfattende analyse, og at dette legitimerer den forsinkelse, der påløb ved indhentningen af de oplysninger, som var nødvendige for at udarbejde rapporten.

2. DIREKTIV 2000/30/EF

Direktiv 2000/30/EF, som ændret⁴, fastsætter visse betingelser for gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område.

Et syn ved vejsiden er en af myndighederne uanmeldt og dermed uventet kontrol af teknisk karakter af et erhvervskøretøj, der kører på en medlemsstats område; synet foretages på offentlig vej af myndighederne eller under disses tilsyn.

Syn ved vejsiden skal gennemføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland og under hensyn til, at det er nødvendigt at mindske omkostninger og forsinkelser for førere og virksomheder mest muligt.

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

Hvis erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige mangler kan udgøre en så stor risiko for trafiksikkerheden, at yderligere undersøgelser er berettiget, kan erhvervskøretøjet underkastes en mere omfattende kontrol på et kontrolcenter i nærheden. Brugen af et køretøj med alvorlige mangler kan suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er blevet udbedret, hvis køretøjet udgør en alvorlig risiko for trafiksikkerheden.

3. OPLYSNINGER FORELAGT AF MEDLEMSSTATERNE

Situationen vedrørende medlemsstaternes meddelelse til Kommissionen af oplysninger for perioden 2003-2004 er som følger:

Medlemsstater, som har forelagt oplysninger	Belgien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Tyskland, Estland, Grækenland, Italien, Letland, Luxembourg, Ungarn, Malta, Nederlandene, Østrig, Slovenien, Slovakiet, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige
Medlemsstater, som ikke har forelagt	Spanien, Frankrig, Irland, Cypern, Litauen²,

⁴ Kommissionens direktiv 2003/26/EF af 3. april 2003 om tilpasning til den tekniske udvikling af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF for så vidt angår hastighedsbegrænsende anordninger og emissioner fra udstødningen på erhvervskøretøjer, *EUT L 90 af 8.4.2003, s. 37-40.*

¹ Oplysningerne er uanvendelige.

² Undtagelsesbestemmelse.

4. TYPER AF OVERTRÆDELSER

Som minimum består de punkter, som skal kontrolleres, og som de pågældende medlemsstater skal meddele oplysninger om, af de aspekter, der nævnes i nr. 10), i modellen til individuel rapport, jf. direktivets bilag I:

- (1) bremsesystem og komponenter
- (2) udstødningssystem
- (3) røgtæthed (diesel)
- (4) gasformige emissioner [benzin, naturgas eller LPG (flydende gas)]
- (5) styreapparat
- (6) lamper, lygter og lyssignaler
- (7) hjul/dæk
- (8) affjedring (synlige defekter)
- (9) chassis (synlige defekter)
- (10) fartskriver (installation)
- (11) hastighedsbegrænsende anordning (installation)
- (12) udslip af brændstof og/eller olie.

5. STATISTISKE OPLYSNINGER

Sammenfattende oplysninger.

Antal kontrollerede køretøjer.

Antallet af EU-registrerede køretøjer, der er kontrolleret i perioden 2003-2004, varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat (se tabel 1 nedenfor).

Tabel 1: Medlemsstater opstillet efter antal gennemførte syn ved vejsiden i faldende orden

Meddelende medlemsstat	Antal kontrollerede, EU-registrerede køretøjer		Vejtrafik 2003-2004 ² (mio. vognkm)	Antal kontrollerede køretøjer/trafikmængde (x100)
	I alt	heraf busser		
Tyskland	1.826.219	78.873	1.379.363	132
Ungarn	670.225	65.891	i.o.	i.o.
Det Forenede Kongerige	221.875	34.255	988.933	22
Belgien ¹	104.621	6.211	187.634	56
Østrig	53.942	4.814	160.708	34
Sverige	41.903	2.310	148.459	28
Finland	7.804	21	100.680	8
Slovakiet	4.853	20	i.o.	i.o.
Italien	2.633	1.082	i.o.	i.o.
Nederlandene	1.730	1	269.980	1
Estland	1.705	144	i.o.	i.o.
Danmark	1.485	13	95.880	2
Slovenien	1.313	182	29.625	4
Litauen	458	0	i.o.	i.o.
Grækenland	306	i.o.	i.o.	i.o.
Malta	137	13	i.o.	i.o.
Luxembourg	40	2	i.o.	i.o.

¹ Belgien udfører et betydeligt antal kontroller ved vejsiden, men disse omfatter ikke alle et syn ved vejsiden, som det forklares nærmere i det følgende.

² Kilde: OECD's International Road Traffic and Accident Database (international trafik- og personskadedatabase).

i.o.: ikke oplyst.

Antallet af syn ved vejsiden stemmer overens med vejtrafikmængden i alle medlemsstaterne med undtagelse af Nederlandene, der målt på trafikmængden indtager tredje eller fjerdepladsen (trafikmængden i Ungarn er ikke oplyst). Foruden Nederlandene foretager også Finland, Danmark og Slovenien relativt få syn ved vejsiden i forhold til deres vejtrafikmængde. Blandt

de seks medlemsstater, der foretager de fleste syn ved vejsiden, varierer kontrolintensiteten i forhold til vejtrafikmængden med en faktor 1 til 6.

Andelen af busser i forhold det samlede antal køretøjer, der kontrolleres af hver medlemsstat, er generelt set lav. Andelen overstiger kun 10 % af de kontrollerede køretøjer i Slovenien (11,4 %), Det Forenede Kongerige (15,4 %) og Italien (37,6 %). Busser udgør mindre end 1 % af det samlede antal køretøjer, der kontrolleres i Letland, Nederlandene, Finland, Slovakiet og Danmark.

De kontrollerede køretøjers indregistreringsland.

Forholdet mellem andelen af kontrollerede køretøjer, der er indregistreret i den kontrollerende medlemsstat, i forhold til det samlede antal køretøjer, der synes ved vejsiden, varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat (se tabel 2 nedenfor).

Seks af de fjorten medlemsstater, som har afgivet oplysninger om registreringslandet, kontrollerer i mere end 80 % af tilfældene køretøjer, der er indregistreret på deres område. Der mangler statistiske oplysninger for at kunne sammenkoble disse oplysninger med den konstaterede vejtrafik i hver medlemsstat opdelt på køretøjernes registreringsland.

Tabel 2: De kontrollerede køretøjers indregistreringsland

Meddelende medlemsstat	Indregistreret i samme medlemsstat	Indregistreret i EU	Indregistreret uden for EU	I alt	% køretøjer fra medlemsstaten
Belgien	54.356	50.265	7.358	111.979	48,54%
Danmark	1.398	87	7	1.492	93,70%
Tyskland	1.414.943	411.276	226.046	2.052.265	68,95%
Estland	1.235	470	i.o.	i.o.	i.o.
Grækenland	299	7	286	592	50,51%
Italien	2.337	296	247	2.880	81,15%
Letland	349	109	99	557	62,66%
Luxembourg	14	26	0	40	35,00%
Ungarn	653.041	17.184	i.o.	i.o.	i.o.
Malta	137	0	0	137	100,00%
Nederlandene	1.607	123	6	1.736	92,57%
Østrig	35.319	18.623	11.701	65.643	53,80%
Slovenien	1.140	173	285	1.598	71,34%
Slovakiet	3.972	881	85	4.938	80,44%
Finland	6.993	811	2.234	10.038	69,67%
Sverige	34.702	7.201	1.016	42.919	80,85%
Det Forenede Kongerige	211.822	10.053	i.o.	i.o.	i.o.

Køretøjer, som ikke opfylder kravene.

Det fremgår af oplysningerne, som Kommissionen har modtaget fra medlemsstaterne, at andelen af køretøjer, der vurderes ikke at opfylde kravene i direktiv 2000/30/EF, i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer, som er indregistreret i EU, varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat; fra den betydelige andel på 72,1 % i Danmark til blot 2,6 % i Belgien (se tabel 3 nedenfor).

Tabel 3: Andel af køretøjer, som ikke opfylder kravene i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer

Meddelende medlemsstat	Køretøjer, der er indregistreret i EU (inkl. i den meddelende medlemsstat)		Køretøjer, der er indregistreret i den meddelende medlemsstat	
	Antal kontrollerede køretøjer	% køretøjer, der ikke opfylder kravene	Antal kontrollerede køretøjer	% køretøjer, der ikke opfylder kravene
Danmark	1.485	72,1 %	1.398	73,0 %
Malta	137	65,0 %	137	65,0 %
Sverige	41.903	46,9 %	34.702	47,6 %
Det Forenede Kongerige	221.875	36,9 %	211.822	35,5 %
Estland	1.705	11,9 %	1.235	i.o.
Slovenien	1.313	11,0 %	1.140	9,8 %
Ungarn	670.225	10,4 %	653.041	10,6 %
Tyskland	1.826.219	10,3 %	1.414.943	10,1 %
Luxembourg	40	10,0 %	14	i.o.
Letland	458	8,5 %	349	10,6 %
Belgien	104.621	2,6 %	54.356	4,9 %
Østrig	53.942	i.o.	35.319	i.o.
Finland	7.804	i.o.	6.993	i.o.
Slovakiet	4.853	i.o.	3.972	i.o.
Italien	2.633	i.o.	2.337	i.o.
Nederlandene	1.730	i.o.	1.607	i.o.
Grækenland	306	i.o.	299	i.o.

i.o.: ikke oplyst.

Disse forskelle kan afspejle forskelle i den vægt, som hver medlemsstat lægger på syn ved

vejsiden i forhold til andre kontroller, der udføres ved vejsiden i relation til andre aspekter af vejtrafikken. Således vedrører Belgiens rapport ikke udelukkende syn ved vejsiden, men omhandler alle kontroller, der er udført ved vejsiden: i rapporten skelnes der generelt mellem kontroller i medfør af arbejdsmarkedslovgivningen, af særlige transportere, af transport af farligt gods, af Eurovignetten og de øvrige. Syn ved vejsiden angives almindeligvis ikke særskilt, og der gives ikke nærmere oplysninger herom.

Af de elleve medlemsstater, som har forelagt oplysninger om antallet af køretøjer, der ikke opfylder kravene, og om det samlede antal kontrollerede køretøjer, der er indregistreret i EU, har seks medlemsstater noteret en andel, der ikke opfylder kravene, på mellem 8,5 % og 11,9 % (se tabel 3).

Der er konstateret en betydelig andel af køretøjer, der ikke opfylder kravene, i Danmark (72,1 %), Malta (65,0 %), Sverige (46,9 %) og Det Forenede Kongerige (36,9 %). Medens Danmark og Malta kontrollerer relativt få køretøjer, omfatter Sveriges og Det Forenede Kongeriges statistikker over syn ved vejsiden et stort antal køretøjer, henholdsvis 41.903 og 221.875 kontrollerede køretøjer, som er indregistreret i EU. Den relativt høje andel af køretøjer, der vurderes ikke at opfylde kravene i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer, kunne være resultatet af disse to medlemsstaters særlige metode til at udvælge køretøjer med henblik på syn ved vejsiden. Eksempelvis er Det Forenede Kongerige opmærksom på, at tilbageholdelsen af et køretøj med henblik på et syn ved vejsiden kan få betydelige økonomiske konsekvenser, efterhånden som 'just-in-time'-leveringssystemer bliver stadig mere udbredte, og der er derfor udviklet en fremgangsmåde med en risikoanalyse over operatørerne, som bygger på parametre for deres tidligere præstationer.

Oplysninger opdelt på medlemsstater.

De enkelte medlemsstaters oplysninger om syn ved vejsiden, der udføres på køretøjer indregistreret i de øvrige medlemsstater – i det omfang, de foreligger – omfatter normalt et mindre antal køretøjer, og der kan dermed ikke opstilles statistisk signifikante konklusioner om den gennemsnitlige fysiske stand af køretøjer, der færdes uden for deres registreringsland. De konklusioner, som kunne drages ud fra nogle af disse oplysninger for det internationale niveau, er tilsyneladende i modstrid med de nyeste og mest detaljerede undersøgelser⁵, hvori det konkluderes, at den tekniske stand er mindre tilfredsstillende for køretøjer, der færdes uden for deres registreringsland.

Ungarn, Sverige og Det Forenede Kongerige forelægger statistikker opdelt på registreringsmedlemsstater over et relativt stort antal køretøjer.

For **Ungarns** vedkommende (se nedenstående tabel 4) er forholdet *antal køretøjer, der ikke opfylder kravene / antal kontrollerede køretøjer* generelt set lavere end det tilsvarende forhold for køretøjer, der er indregistreret i Ungarn (10,6 %). Antallet af kontrollerede EU-køretøjer,

⁵ "South East International Pilot", der er gennemført af *Vehicle and Operator Services Agency* og *Highway Agency* i 2005 og 2006. Af denne undersøgelse fremgår det, at 30,60 % af de ikke-britiske tunge erhvervskøretøjer og 42,79 % af de ikke-britiske anhängere ikke opfylder kravene, hvorimod disse andele udgør henholdsvis 24,60 % og 30,10 % for de britiske tunge erhvervskøretøjer og anhängere.

som ikke er indregistreret i Ungarn (17.184), er imidlertid lavt i forhold til det samlede antal syn ved vejsiden, som de ungarske myndigheder har meddelt (670.225).

Tabel 4: Antal køretøjer, som er kontrolleret af Ungarn

Indregistrerings-medlemsstat	Antal kontrollerede køretøjer	Antal køretøjer, der ikke opfylder kravene	Antal køretøjer, der ikke opfylder kravene / antal kontrollerede køretøjer
Belgien	34	0	0,0 %
Tjekkiet	1.272	13	1,0 %
Danmark	167	0	0,0 %
Tyskland	634	4	0,6 %
Estland	317	7	2,2 %
Grækenland	27	1	3,7 %
Spanien	41	0	0 %
Frankrig	13	0	0 %
Irland	0	i.r.	i.r.
Italien	162	5	3,1 %
Cypern	0	i.r.	i.r.
Letland	246	6	2,4 %
Litauen	225	4	1,8 %
Luxembourg	31	0	0 %
Ungarn	653.041	69.438	10,6 %
Malta	0	i.r.	i.r.
Nederlandene	1.202	7	0,6 %
Østrig	122	0	0,0 %
Polen	2.010	13	0,6 %
Portugal	36	0	0,0 %
Slovenien	4.565	13	0,3 %
Slovakiet	5.979	25	0,4 %
Finland	21	0	0,0 %
Sverige	79	0	0,0 %
Det Forenede Kongerige	1	0	0,0 %
EU i alt	670.225	69.536	10,4 %

i.r.: ikke relevant.

For **Sveriges** vedkommende (se tabel 5), varierer forholdet *antal køretøjer, der ikke opfylder kravene / antal kontrollerede køretøjer* opdelt på medlemsstater mellem 24,2 % for de

køretøjer, der er indregistreret i Østrig (95 køretøjer er kontrolleret) og 91,7 % for Irland (12 køretøjer er kontrolleret). Samme forhold for de svensk indregistrerede køretøjer er 47,6 %. Oplysningerne opdelt på indregistreringsmedlemsstater omfatter dog generelt set kun et mindre antal kontrollerede køretøjer, hvilket ikke giver mulighed for at opstille statistisk signifikante konklusioner. Det må imidlertid bemærkes, at de svenske myndigheder for et relativt stort antal kontrollerede køretøjer har konstateret en høj andel af køretøjer, som vurderes ikke at opfylde kravene, og som er indregistreret i Polen, Letland, Estland og Litauen.

Tabel 5: Antal køretøjer, som er kontrolleret af Sverige

Indregistrerings-medlemsstat	Antal kontrollerede køretøjer	Antal køretøjer, der ikke opfylder kravene	Antal køretøjer, der ikke opfylder kravene / antal kontrollerede køretøjer
Belgien	94	48	51,1 %
Tjekkiet	55	17	30,9 %
Danmark	1.536	536	34,9 %
Tyskland	587	208	35,4 %
Estland	285	159	55,8 %
Grækenland	6	2	33,3 %
Spanien	50	22	44,0 %
Frankrig	26	7	26,9 %
Irland	12	11	91,7
Italien	28	15	53,6 %
Cypern	0	i.r.	i.r.
Letland	186	106	57,0 %
Litauen	373	203	54,4 %
Luxembourg	1	0	0,0 %
Ungarn	34	14	41,2 %
Malta	0	i.r.	i.r.
Nederlandene	558	230	41,2 %
Østrig	95	23	24,2 %
Polen	1.281	766	59,8 %
Portugal	16	4	25,0 %
Slovenien	38	25	65,8 %
Slovakiet	18	13	72,2 %
Finland	1.865	700	37,5 %
Sverige	34.702	16.514	47,6 %
Det Forenede Kongerige	57	31	54,4 %

EU i alt	41.903	19.654	46,9 %
-----------------	---------------	---------------	---------------

i.r.: ikke relevant.

Hvad angår de køretøjer fra en anden medlemsstat, som er kontrolleret i **Det Forenede Kongerige** (se tabel 6), overstiger forholdene *antal køretøjer, der ikke opfylder kravene og køretøjer med kørselsforbud* stadig de tilsvarende forhold for de køretøjer, som er indregistreret i Det Forenede Kongerige, og som er henholdsvis 35,5 % og 27,5 %. Dette er især tilfældet for et relativt stort antal køretøjer, som Det Forenede Kongerige har kontrolleret, og som er indregistreret i Portugal, Spanien, Irland, Italien, Belgien, Tjekkiet, Polen og Frankrig.

Tabel 6: Antal køretøjer, som er kontrolleret af Det Forenede Kongerige

Indregistrerings-medlemsstat	Antal kontrollerede køretøjer	Antal køretøjer, der ikke opfylder kravene	Antal køretøjer, der ikke opfylder kravene / antal kontrollerede køretøjer	Køretøjer med kørselsforbud	Antal køretøjer med kørselsforbud / antal kontrollerede køretøjer
Belgien	699	521	74,5 %	428	61,2 %
Tjekkiet	181	128	70,7 %	105	58,0 %
Danmark	60	23	38,3 %	22	36,7 %
Tyskland	797	324	40,7 %	287	36,0 %
Estland	26	16	61,5 %	10	38,5 %
Grækenland	34	29	85,3 %	24	70,6 %
Spanien	476	405	85,1 %	341	71,6 %
Frankrig	885	446	50,4 %	398	45,0 %
Irland	3.480	2.894	83,2	2.250	64,7 %
Italien	448	355	79,2 %	301	67,2 %
Cypern	2	2	100,0 %	2	100,0 %
Letland	18	11	61,1 %	10	55,6 %
Litauen	87	59	67,8 %	46	52,9 %
Luxembourg	75	32	42,7 %	29	38,7 %
Ungarn	134	51	38,1 %	46	34,3 %
Malta	6	6	100,0 %	6	100,0 %
Nederlandene	1.750	891	50,9 %	712	40,7 %
Østrig	172	70	40,7 %	64	37,2 %
Polen	397	258	65,0 %	210	52,9 %
Portugal	193	172	89,1 %	132	68,4 %
Slovenien	51	30	58,8 %	25	49,0 %
Slovakiet	65	40	61,5 %	33	50,8 %
Finland	0	i.r.	i.r.	i.r.	i.r. %
Sverige	17	11	64,7 %	6	35,3 %
Det Forenede Kongerige	211.822	75.151	35,5 %	58.229	27,5 %
EU i alt	221.875	81.925	36,9 %	63.716	28,7 %

i.r.: ikke relevant.

6. SANKTIONSTYPER

Direktivet indeholder ingen sanktionsordninger i relation til de konstaterede overtrædelser. Medlemsstaterne fastsætter sanktioner uden forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet, eller erhvervskøretøjets indregistrerings- eller ibrugtagsningsland.

Ifølge direktiv 2000/30/EF kan myndigheden eller inspektøren, der udfører synet ved vejsiden, suspendere brugen af køretøjet, indtil de afslørede farlige mangler er udbedret, hvis det bliver klart, at erhvervskøretøjet udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter.

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

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret alvorlige mangler ved ikke-hjemmehørende virksomheders erhvervskøretøjer, kan anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er indregistreret, om at træffe passende foranstaltninger over for lovovertræderen, f.eks. underkaste køretøjet en ny teknisk kontrol.

7. KONKLUSIONER

1. Hovedparten af medlemsstaterne gennemfører ikke direktiv 2000/30/EF korrekt med hensyn til forpligtelserne vedrørende statistikker og oplysning:

- ikke alle medlemsstaterne meddeler oplysningerne
- når der meddeles oplysninger, er disse ikke tilstrækkeligt detaljerede, hvilket hindrer en nøjere evaluering af fællesskabspolitikernes effektivitet, hvad angår trafikikkerhed og miljøbeskyttelse.

Kommissionen iværksætter nu overtrædelsesprocedurer for manglende opfyldelse af de forpligtelser, der påhviler dem i medfør af direktiv 2000/30/EF mod de medlemsstater, der ikke eller ikke fyldestgørende har meddelt de oplysninger, der stilles krav om i det nævnte direktiv (overtrædelse nr. 2007-2041 til 2007-2045).

2. Direktivet indeholder en model til rapportering om det enkelte syn ved vejsiden. De opnåede erfaringer har vist, at denne formular ikke i den foreliggende form egner sig til edb-overførsel af alle de statistiske oplysninger til Kommissionen. Da der ikke præciseres et format for fremsendelse af de samlede statistiske oplysninger i direktivet, meddeler medlemsstaterne oplysningerne i ekstremt forskellige formater, hvilket gør det vanskeligt at konsolidere resultaterne.

Det ville være bedre, hvis oplysningerne fremover meddeles i et format, der direkte kan behandles elektronisk. Dette forudsætter, at der defineres et fælles udvekslingsformat. På grundlag af erfaringerne med denne første fase kunne Kommissionen foreslå et fælles format for elektronisk meddelelse af de statistiske oplysninger til Kommissionen.

Skønt der i direktivet stilles krav om, at oplysningerne meddeles med et vist detaljeringsniveau (køretøjer klassificeres pr. køretøjstype og registreringsland, nærmere oplysninger om

kontrollerede punkter og konstaterede mangler på grundlag af bilag I i direktiv 2000/30/EF) meddeles de krævede oplysninger ofte i ekstremt aggregeret form, hvilket ikke giver mulighed for en nøjere analyse.

Kommissionens tjenestegrene kunne overveje at indkalde "Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling", der har til opgave at bistå med gennemførelsen af direktiv 2000/30/EF ved at finde løsninger på de problemer, som medlemsstaterne støder på i forbindelse med indsamling, sammenstilling og meddelelse af de statistiske oplysninger om syn ved vejsiden, herunder eventuelle ændringer af modellen til rapport om syn ved vejsiden i bilag I til direktiv 2000/30/EF. De store indbyrdes forskelle mellem medlemsstaterne i andelen, der ikke opfylder kravene, lader sig ikke forklare ved analyse af de meddelte oplysninger. Der søges en nærmere forklaring sammen med medlemsstaterne.

3. Mange medlemsstater kontrollerer hovedsagelig køretøjer, der er indregistreret på deres eget område. Andelen af kontrollerede køretøjer, som ikke er indregistreret på deres område, i forhold til det samlede antal kontrollerede køretøjer, varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat (se tabel 2). Medlemsstaternes opmærksomhed henledes på, at kontrol af køretøjer, som ikke er indregistreret i deres område, bidrager til at udbrede bedste praksis. Denne andel burde derfor være i samme størrelsesorden som de konstaterede trafikstrømme.