



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.9.2014
COM(2014) 569 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/30/EÜ (ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta) kohaldamise kohta liikmesriikides

Aruandlusperiood 2011–2012

SISUKORD

1.	SISSEJUHATUS.....	3
2.	DIREKTIIV 2000/30/EÜ	4
3.	LIIKMESRIIKIDE ESITATUD ANDMED	4
4.	TEHNOKONTROLI SISU	5
5.	STATISTILISED ANDMED	5
5.1.	Kontrollitavate sõidukite protsent	5
5.2.	Kontrollitud sõidukite koguarv ja nende päritolu	7
5.3.	Liiklusest kõrvaldatud sõidukid	8
5.4.	Puuduste liigid ja liikmesriikide esitatud andmed	10
6.	KARISTUSTE LIIGID	10
7.	KOKKUVÕTLIKUD JÄRELDUSED.....	11

I LISA: TUVASTATUD PUUDUSED KONTROLLITUD PUNKTIDE KAUPA

II LISA: KONTROLLITUD SÕIDUKID JA LIIKLUSEST KÕRVALDATUD
SÕIDUKITE OSAKAAL LIIKMESRIIKIDE KAUPA

1. SISSEJUHATUS

Liiklusohutuse, keskkonnakaitse ja õiglase konkurentsi huvides on Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud mitmeid meetmeid, millega tagada, et Euroopa teedel liiklevad tarbesõidukid oleksid heas korras. Nende meetmete hulka kuuluvad:

- eeskirjad, millega transpordiettevõtjatelt nõutakse piisavat finantssuutlikkust, et tagada sõidukite nõuetekohane hooldamine (määrus (EÜ) nr 1072/2009¹);
- liikmesriikide territooriumil registreeritud sõidukite korrapärane tehnoülevaatus, mida tuleb teha vastavalt Euroopa tasandil kindlaksmääratud miinimumsagedusele (direktiiv 2009/40/EÜ²);
- käesolevas aruandes käsitletav liiklevate sõidukite tehnokontroll, millega tagatakse, et tarbesõidukeid kasutatakse ainult juhul, kui nende tehnoseisundit hoitakse kõrgel tasemel (direktiiv 2000/30/EÜ³)

Vastavalt direktiivile 2000/30/EÜ kohaldatakse liikmesriikide territooriumidel liiklevate tarbesõidukite ning nende haagiste ja poolhaagiste suhtes tehnokontrolle, et parandada liiklusohutust ja keskkonna olukorda.

Direktiivi 2000/30/EÜ artiklis 6 on sätestatud, et liikmesriigid esitavad komisjonile iga kahe aasta järel andmed kahe eelneva aasta jooksul

- kontrollitud tarbesõidukite arvu kohta nii direktiivis nimetatud seitsme kategooria kui ka registreerimisriigi kaupa,
- andmed kontrollitud punktide ja
- tuvastatud puuduste kohta.

Direktiivis on loetletud üheksa punkti (vt 4. jagu), mida liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus võidakse kontrollida. Kui mis tahes kontrollitud punkt ei vasta asjaomastele liiklusohutuse nõuetele, siis võib sõiduki liiklusest kõrvaldada. Sõiduki kontrollimise käigus tuvastatud mistahes puudused märgitakse ära tehnokontrolli aruandes, mis tuleb anda sõiduki juhile. Direktiivis on sätestatud, et komisjon esitab nõukogule ja Euroopa Parlamendile direktiivi kohaldamise aruande, mis on koostatud liikmesriikidelt saadud andmete põhjal, ja lisab sellele tulemuste kokkuvõtte.

3. aprillil 2014 vaatasid Euroopa Parlament ja nõukogu läbi sõidukite tehnokontrolli käsitleva direktiivi ning asendasid selle direktiiviga 2014/47/EL⁴. Direktiivi läbivaadatud versioonis on muu hulgas sisse viidud kogu ELis kehtiv eesmärk selles osas, kui palju tuleb liiklevate sõidukite tehnokontrolle teha. Et alates 2018. aastast kehtima hakkavale uuele nõudele sujuvalt üle minna, on käesolevas aruandes esitatud andmed, mis käsitlevad tulevikus kogu ELis kehtima hakkavat eesmärki, et kontrollida tuleb 5 % registreeritud raskeveokitest.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1072/2009, 21. oktoober 2009, rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/40/EÜ, 6. mai 2009, mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 141, 6.6.2009, lk 12).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/30/EÜ, 6. juuni 2000, ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta (EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/47/EL, 3. aprill 2014, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatus (ELT L 127, 29.4.2014, lk 134).

2. DIREKTIIV 2000/30/EÜ

Muudetud direktiiviga 2000/30/EÜ,⁵ mida kohaldatakse 19. maini 2018, on kindlaks määratud ELi territooriumil liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli teostamise teatavad tingimused.

Liiklevate sõidukite tehnokontroll tähendab liikmesriigi territooriumil liikleva tarbesõiduki etteteatamata kontrollimist. Tehnokontrollle teevad asjaomased ametiasutused või nende järelevalve all tegutsevad muud organid ning tavaliselt toimub kontrollimine avalikel teedel.

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus ei tohi esineda diskrimineerimist sõidukijuhi kodakondsuse alusel ega tarbesõiduki registreerinud või kasutusele võtnud riigi alusel. Kontrollida tuleb nii, et sõidukijuhile ja ettevõtjale tekitatud raha- ja ajakulu oleksid võimalikult väikesed.

Tarbesõidukite väljavalimisel liiklevate sõidukite tehnokontrolliks tuleks kasutada suunatud lähenemisviisi, pannes erilist rõhku selliste sõidukite kindlakstegemisele, mis on kõige tõenäolisemalt halvasti hooldatud.

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemisel järgitakse järk-järgulist lähenemisviisi. Esialgu hinnatakse seisva sõiduki seisundit visuaalselt. Kui sõiduki põhjalikum kontrollimine tundub ohutusrisi tõttu olevat põhjendatud, võib sõiduki saata põhjalikumaks läbivaatuseks lähedalasuvasse ülevaatuspunkti. Liiklevate sõidukite kõik tehnokontrollide tulemused tuleb dokumenteerida liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruandes, mis on koostatud kõnealuses direktiivis esitatud näidise järgi. Aruannetes sisalduva teabe põhjal esitavad liikmesriigid Euroopa Komisjonile teabe, mida nad peavad edastama.

Kui ohtlike puudustega tarbesõiduk kujutab tõsist riski liiklusohutusele, võib sõiduki kasutamise keelata kuni asjaomaste puuduste kõrvaldamiseni. Välisriigis registreeritud tõsiste puudustega sõidukitest tuleb teatada liikmesriigile, kust sõiduk pärit on, et sõiduki suhtes saaks kohaldada järelkontrolli.

3. LIIKMESRIIKIDE ESITATUD ANDMED

Käesolev aruanne on neljas aruanne direktiivi 2000/30/EÜ liikmesriikides kohaldamise kohta; aruanne hõlmab ajavahemikku 2011–2012. Liikmesriigid oleksid pidanud kõnealuse ajavahemiku kohta kogunud andmed komisjonile edastama hiljemalt 31. märtsiks 2013.

Siiski ei esitatud kõiki andmeid õigeaegselt. 15 liikmesriiki (Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Saksamaa, Eesti, Itaalia, Läti, Malta, Madalmaad, Austria, Poola, Rumeenia, Slovakkia ja Rootsi) pidasid tähtajast kinni ja esitasid andmed kontrollitud sõidukite arvu kohta (liigitatuna kategooriate ja registreerimisriigi kaupa), samuti kontrollitud punktide ja tuvastatud puuduste kohta. Pärast seda kui komisjon alustas kahepoolseid dialooge ülejäänud 12 liikmesriigiga, esitasid ka nemad nõutud andmed. Viimased andmed saadi liikmesriikidelt 6. mail 2014.

Selleks et lihtsustada direktiivi 2000/30/EÜ artiklis 6 nõutud teabe edastamist, on komisjon koostöös liikmesriikide ekspertidega välja töötanud aruande standardvormi. Standardvormi kasutamine on andmete kogumise oluliselt lihtsamaks muutnud, samas ei ole selle kasutamine kohustuslik. Enamik liikmesriike järgis andmete esitamisel komisjoni soovitatud vormi, isegi kui esitati trükitud tabeleid. Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Hispaania, Prantsusmaa, Poola, Sloveenia ja Soome ei kasutanud standardvormi.

Teatavate liikmesriikide esitatud andmed varieerusid täielikkuse osas. Ainult vähesed liikmesriigid — Tšehhi Vabariik, Kreeka, Läti, Austria, Poola ja Sloveenia — esitasid

⁵ Komisjoni direktiiv 2010/47/EL, 5. juuli 2010, millega kohandatakse tehnika arenguga Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/30/EÜ ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta (ELT L 173, 8.7.2010, lk 33).

andmeid väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta. Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Eesti, Prantsusmaa, Luksemburg, Madalmaad, Slovakkia ja Sloveenia esitasid andmeid 2011. ja 2012. aasta kohta eraldi. Mõni liikmesriik (Taani, Hispaania, Prantsusmaa, Poola ja Sloveenia) jättis esitamata peamised andmed kõigi sõidukikategooriate, kontrollitavate punktide või kontrollitud sõidukite päritoluriigi kohta. Hispaania ja Soome on ainsad liikmesriigid, kes ei esitanud üldse andmeid liiklusest kõrvaldatud sõidukite kohta. Samuti esitas mõni liikmesriik mitu andmekogumit, näiteks transpordiministeeriumilt ja riigi politseilt saadud andmed. Üldjuhul esitasid aruande standardvormi kasutanud liikmesriigid komisjonile täielikuma andmekogumi.

4. TEHNOKONTROLLI SISU

Liikmesriikides tõenäoliselt kontrollitavad punktid ja liikmesriikide poolt edastatav teave hõlmab vähemalt direktiivi 2000/30/EÜ I lisa näidisaruande punktis 10 loetletud kontrollitavaid punkte. Need on:

- sõiduki identifitseerimine;
- pidurisüsteem;
- rooliseadmed;
- nähtavus;
- valgustusseadmed ja elektrisüsteem;
- teljed, veljed, rehvid, vedrustus;
- šassii ja selle kinnitused;
- muu varustus (sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirikud);
- saaste (sealhulgas heited ning kütuse- ja/või õlilekked).

5. STATISTILISED ANDMED

Selleks et saada liikmesriikides kontrollitud sõidukite kohta võrreldavat teavet, tuli autorongid jaotada veoautodeks ja haagisteks ning liigendsõidukid veoautodeks ja poolhaagisteks. Sellise jaotamise tulemusel saadud näitajad on aruandes esitatud kaldkirjas.

5.1. Kontrollitavate sõidukite protsent

Ajavahemikus 2011–2012 kontrolliti kokku **8 145 984** sõidukit. Sel ajavahemikul oli ELis registreeritud tarbesõidukeid kokku **8 830 451**. Ajavahemikus 2011–2012 kontrollitud sõidukid moodustavad **92,25 %** kogu sõidukipargist, see tähendab, et **46,12 %** kõikidest tarbesõidukitest läbis kummalgi aastal liiklevate sõidukite tehnokontrolli.

Liikmesriikide hulgas on kummalgi aastal kontrollitud sõidukite suhtarv registreeritud tarbesõidukitesse väga erinev ulatudes 0,3 %-st üle 100 %-ni. Erinevust saab osaliselt selgitada aruandlusel kasutatud meetodite erinevusega: näiteks mõni liikmesriik (nt Saksamaa, Prantsusmaa ja Poola) esitas andmed, mis sisaldasid esmaseid kontrole, samas ülejäänud liikmesriigid esitasid andmed üksnes põhjalikumate kontrollide kohta. Erinevust võib veel selgitada ka tehtavate tehnokontrollide erinevusega liikmesriikides, kontrollid ulatuvad lihtkontrollidest, kus ei kasutata mingisugust varustust, kuni väga keeruliste ja

põhjalike kontrollideni, mille käigus kasutatakse liikuvaid kontrolliüksusi või saadetakse sõidukid lähedalasuvaisse ülevaatuspunktidesse.

Tabel 1. Kontrollitavate sõidukite protsent

Liikmesriik	Kontrollitud sõidukid (2011–2012)	Registreeritud sõidukite kategooria N2, N3, M2, M3, O3 ja O4	Liikmesriigis registreeritud sõidukite arvu ja aastas tehtud kontrollide suhe*
Belgia	18 799	253 440	3,71 %
Bulgaaria	595 905	293 930**	101,37 %
Tšehhi Vabariik	160 285	211 794**	37,84 %
Taani	27 781	92 911	14,95 %
Saksamaa	2 881 859	963 763**	149,51 %
Eesti	1 791	44 596**	2,01 %
Iirimaa	11 988	107 610**	5,57 %
Kreeka	28 276	472 955**	2,99 %
Hispaania	388 505	869 934**	22,33 %
Prantsusmaa	1 431 117	758 788**	94,30 %
Itaalia	65 053	1 070 184**	3,04 %
Küpros	1 133	27 178	2,08 %
Läti	5 822	47 272**	6,16 %
Leedu	83 342	109 019**	38,22 %
Luksemburg	901	18 615**	2,42 %
Ungari	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Madalmaad	11 471	310 833	1,85 %
Austria	32 227	98 897	16,29 %
Poola	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709	116 455**	0,30 %
Rumeenia	22 260	346 418**	3,21 %
Sloveenia	4 534	45 673**	4,96 %
Slovakkia	18 074	271 770**	3,33 %
Soome	23 609	189 447	6,23 %
Rootsi	39 597	148 528	13,33 %
Ühendkuningriik	248 217	874 564**	14,19 %
Kokku	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Liikmesriigis registreeritud sõidukite arvu ja aastas tehtud kontrollide suhe saadakse jagades igas liikmesriigis kummalgi aastal keskmiselt tehtud kontrollide arvu selles liikmesriigis registreeritud sõidukite koguarvuga.

** Numbrid on tuletatud Eurostati andmete põhjal.

5.2. Kontrollitud sõidukite koguarv ja nende päritolu

Direktiivi 2000/30/EÜ artiklis 3 on sätestatud, et tehnikontrollide käigus ei tohi esineda diskrimineerimist. Mõne liikmesriigi, eelkõige Belgia, Luksemburgi ja Austria esitatud andmed näitavad, et suur osa kontrollitud liiklevatest sõidukitest oli registreeritud välismaal, teiste märkimisväärse transiitliiklusega liikmesriikide puhul oli asukohariigis ja väljaspool asukohariiki registreeritud kontrollitud sõidukite suhe tasakaalustatum. Ehkki see võib olla tingitud muudest kui kontrolli laadiga seotud asjaoludest, on Belgia ja Luksemburgi esitatud andmed väga sarnased eelmises direktiivi rakendamist käsitlevas aruandes sisalduvate andmetega⁶.

Tabel 2. Kontrollitud sõidukite päritolu

Aruandev liikmesriik	Registreeritud samas liikmesriigis	Registreeritud teises liikmesriigis	Registreeritud väljaspool ELi	Kokku	Liikmesriigi sõidukid (%)
Belgia	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgaaria	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Tšehhi Vabariik	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Taani*				27 781	
Saksamaa	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Eesti	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Iirimaa	11 988			11 988	100,0 %
Kreeka	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Hispaania	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Prantsusmaa	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Itaalia	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Küpros	1 133			1 133	100,0 %
Läti	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Leedu	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luksemburg	112	789		901	12,4 %
Ungari	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Madalmaad	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Austria	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Poola	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugal	657	52		709	92,7 %
Rumeenia	21 987	273		22 260	98,8 %
Sloveenia	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slovakkia	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Soome	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Rootsi	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Ühendkuningriik	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Kokku	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Taani ei esitanud enamiku kontrollitud sõidukite puhul andmeid nende päritolu kohta.

⁶ COM(2013) 303.

5.3. Liiklusest kõrvaldatud sõidukid

Sõidukid, mis kujutavad ohtlike puuduste tõttu märkimisväärset riski sõidukis viibijatele või teistele liiklejatele, võib liiklusest kõrvaldada kuni kõnealuste puuduste kõrvaldamiseni. Liikmesriikide esitatud andmete kohaselt on liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal kõikide kontrollitud sõidukite hulgas liikmesriigiti väga erinev, ulatudes **87,6 %-st Eestis kuni 0,6 %-ni Poolas**.

Näitajad tunduvad osutavat sellele, et kui liiklevate sõidukite tehnokontroll on suunatud halvas seisukorras sõidukitele, nagu see on praegu Luksemburgis, Austrias ja Ühendkuningriigis, on kontrollimistegevus efektiivsem ja halduskoormus väiksem. Tundub, et selle lähenemisviisi valinud liikmesriigid on väiksema arvu tehnokontrollidega tuvastanud rohkem puudusega sõidukeid kui suurema arvu tehnokontrollide teinud liikmesriigid. Eespool öeldu kehtib **Eesti, Luksemburgi ja Malta** kohta, kus liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal on kõige suurem, samas kuuluvad **Taani, Saksamaa, Madalmaad ja Poola** nende liikmesriikide hulka, kus liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal on ELis registreeritud sõidukitest kõige väiksem. Liikmesriikides, kus kontrollide arv on eriti suur, on kõrvaldatud sõidukite või puuduste tuvastamise osakaal pigem väike.

Tabel 3. Liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal kõigi kontrollitud sõidukite koguarvust

Aruandev liikmesriik	Andmed esitanud liikmesriigis registreeritud sõidukid			ELis registreeritud sõidukid (ka andmed esitanud liikmesriigis)		
	Kontrollitud sõidukite arv	Liiklusest kõrvaldatud sõidukite arv	Liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal (%)	Kontrollitud sõidukite arv	Liiklusest kõrvaldatud sõidukite arv	Liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal (%)
Belgia	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgaaria	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Tšehhi Vabariik	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Taani				27 781	211	0,8 %
Saksamaa	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Eesti	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Iirimaa	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Kreeka	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Hispaania	366 205			388 505		
Prantsusmaa	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Itaalia	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Küpros*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Läti	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Leedu	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luksemburg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Ungari	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 %
Madalmaad	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Austria	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Poola	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugal	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Rumeenia	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Sloveenia	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slovakkia	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Soome	13 156			15 258		
Rootsi	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Ühendkuningriik	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Kokku	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Küpros teatas liiklusest kõrvaldatud sõidukite arvu asemel puuduste arvu.

5.4. Puuduste liigid ja liikmesriikide esitatud andmed

Tehnokontrolli käigus tuvastatud puudused on kõige sagedamini seotud

- valgustusseadmete ja elektrisüsteemide seisundiga (**47,0 %**);
- telgede, velgede, rehvide ja vedrustusega (**24,6 %**) ja
- šassii ja selle kinnitustega (**11,8 %**).

Nagu I lisast on näha, tõestavad need näitajad liiklevate sõidukite tehnokontrollide vajalikkust liiklusohutuse tagamisel. Kui võrrelda andmeid eelmise aruandlusperioodi omadega, siis selgub, et probleemsed valdkonnad on sarnased.

Mis puutub heite ja leketega seotud puudustesse, mis lisaks liiklusohutusele võivad kahjustada ka keskkonda, siis on kütuse- ja/või õlilekete osakaal eelmise aruandlusperioodiga võrreldes vähenenud kolme protsendipunkti võrra (4,1 %-lt 1,0 %-le).

Isegi erinevate kontrollitavate punktide puhul, näiteks **pidurisüsteemi** puhul, olid aruannetes esitatud puuduste osakaalud väga erinevad ja algasid **Eesti** puhul **1,9 %**-st ning ulatusid **Ühendkuningriigis 47,3 %**-ni. See võib olla tingitud eri liikmesriikides kasutatavatest eri kontrollimeetoditest. Kui hakatakse kohaldama direktiivi 2014/47/EL, siis hakatakse kasutama paremini ühtlustatud kontrollimeetodeid, samuti on siis paremini ühtlustatud puuduste hindamine ja kontrollimisseadmete kasutamine liiklevate sõidukite põhjalikumaks kontrollimiseks.

Liikmesriikide esitatud andmed väljaspool ELi liikmesriike registreeritud sõidukite tehnokontrollide kohta ei ole ikka veel piisavad selleks, et kõnealuste sõidukite tehnoseisundi suhtes olulisi järeldusi teha.

Käesoleva aruande II lisas antakse ülevaade liikmesriikides kontrollitud sõidukitest registreerimisriikide kaupa ning esitatakse liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal.

6. KARISTUSTE LIIGID

Direktiiviga ei ole ette nähtud karistuste kohaldamise korda tuvastatud rikkumiste korral. Liikmesriigid peavad ise määrama karistused, ilma et sõidukijuhte diskrimineeritaks kodakondsuse alusel ega tarbesõiduki registreerinud või kasutusele võtnud riigi alusel.

Kui selgub, et tarbesõiduk kujutab tõsist riski sõidukis viibijatele või teistele liiklejatele, võib pädev asutus või tehnokontrolli teostav kontrollija direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt sõiduki liiklusest kõrvaldada kuni ohtlike puuduste kõrvaldamiseni.

Kui mitteresidendile kuuluval tarbesõidukil tuvastatakse tõsiseid puudusi, mille tagajärjel tuleb sõiduk liiklusest kõrvaldada, tuleb tekkinud olukorrast teatada sõiduki registreerinud liikmesriigi pädevatele asutustele.

Selle liikmesriigi pädevad asutused, kus mitteresidendile kuuluva sõidukiga seotud ohtlik puudus tuvastati, võivad paluda sõiduki registreerinud liikmesriigi pädevatel asutustel võtta rikkuja suhtes asjakohaseid meetmeid, näiteks saates sõiduki täiendavale tehnoülevaatusele. Samas andmeid selliste juhtude kohta esitama ei pea.

7. KOKKUVÕTLIKUD JÄRELDUSED

Aruandluskohustuste täitmine on paranenud, siiski puuduvad liikmesriikide esitatud aruannetes mõningad olulised statistilised andmed, nimelt andmed sõiduki kategooriate,

kontrollitavate punktide, kontrollitud sõidukite päritolu ja liiklusest kõrvaldatud sõidukite arvu kohta. Mitte alati ei esitanud liikmesriigid andmeid õigusaktis ettenähtud tähtjaks, mõnel juhul esitati andmed alles siis, kui komisjon oli esitanud asjaomase liikmesriigi ametiasutusele päringu. Mõni liikmesriik ei kasuta ikka veel elektroonilist standardvormi, mida komisjon soovitas andmete esitamiseks kasutada. Komisjon soovitab veelkord elektroonilise standardvormi kasutamist, sest selle kasutamine aitab esitada täielikumaid andmeid.

Aruande põhjal võib teha mitmeid järeldusi ELi territooriumil liiklevate tarbesõidukite tehnokontrollide kohta.

ELis kontrollitud sõidukite koguarv aastas ületab **40 %** ELi tarbesõidukite pargist ja ulatub 1 %-st Portugalis kuni üle 100 %-ni Saksamaal, Ungaris ja Bulgaarias. Uues sõidukite tehnokontrollide käsitlevas direktiivis 2014/47/EL sätestatud ELi tulevikueesmärk, mis on 5 %, peaks seega olema kõigi liikmesriikide jaoks hõlpsasti saavutatav. 11 liikmesriigi näitajad jäävad siiski ELi eesmärgist oluliselt allapoole ning need liikmesriigid peaksid liiklevate sõidukite tehnokontrollide intensiivsust suurendama.

Ka varieerub märgatavalt kontrollitud sõidukite koguarvu ja liikmesriigis endas registreeritud sõidukite suhe. Belgias, Luksemburgis ja Austrias, kus omamaiste sõidukite kontrollimise osakaal on alla 50 %, tuleks püüda saavutada tasakaalustatum kontrollide suhe, mis vastaks paremini muude riikide omale, kus transiitliikluse osakaal on samuti suur.

Liiklusest kõrvaldatud sõidukite osakaal kõigi kontrollitud sõidukite hulgas on samuti suuresti erinev, Poolas on see alla 1 % ja Eestis ulatub see 80 %-ni. Aruandes esitatud andmete põhjal võib oletada, et liiklevate sõidukite tehnokontrollide tõhusust saab suurendada kontrollimist paremini suunates. Suunatud kontrollide kohaldades saab vähendada nii täitevasutuste kui ka transpordiettevõtjate halduskoormust. Uues sõidukite tehnokontrollide käsitlevas direktiivis 2014/47/EL on liikmesriikidelt nõutud, et nad muudaksid oma kontrollisüsteeme liikudes juhukontrollide tegemiselt suunatud lähenemisviisile.

Tehnokontrolli käigus tuvastatud puudused on kõige sagedamini seotud valgustusseadmete, velgede, rehvide ja šassii tehnoseisundiga. Nende puuduste osakaalud on liikmesriigiti siiski väga erinevad. Euroopa Komisjon soovitab liikmesriikidel pöörata rohkem tähelepanu neile puuduste kategooriatele, mis on jätkuvalt problemaatilised, ning kohandada vastavalt kasutatavaid kontrollimise meetodeid.