EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.3.2020
COM(2020) 107 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista 6 päivänä kesäkuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/30/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa

Raportointikausi 2017-2018

Sisällys

1. JOHDANTO 3
2. DIREKTIIVI 2000/30/EY 4
3. JÄSENVALTIOIDEN TOIMITTAMAT TIEDOT 5
4. TARKASTUKSEN SISÄLTÖ 7
5. TILASTOTIEDOT 7
5.1 Tarkastusmäärät 7
5.2 Tarkastettujen ajoneuvojen alkuperä 9
5.3 Käyttökieltojen määrät 10
5.4 Käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen alkuperä 12
5.5 Käyttökieltoon asetetut ajoneuvot ajoneuvoluokan ja rekisteröintijäsenvaltion mukaan 15
5.6 Jäsenvaltioiden ilmoittamien puutteiden tyypit 16
6. SEURAAMUSLAJIT 17
7. TIIVISTELMÄ JA PÄÄTELMÄT 18
7.1 Tarkastukset 18
7.2 Käyttökiellot 19
7.3 Puutteet 19

1. JOHDANTO

Euroopan unionin lainsäädäntöön sisältyy toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on varmistaa, että Euroopan teillä liikennöivät hyötyajoneuvot ovat liikenneturvallisuuden, ympäristönsuojelun tason ja tasavertaisten kilpailuedellytysten turvaamisen kannalta riittävässä teknisessä kunnossa. Näitä ovat

- ammattiin pääsyä koskevat säännöt, joissa edellytetään liikenteenharjoittajilta riittäviä taloudellisia valmiuksia ajoneuvojen kunnossa pitämiseksi (asetus (EY) N:o 1072/2009[1])

- jäsenvaltioiden alueella rekisteröityjen ajoneuvojen määräaikaiset katsastukset vähintään EU:n tasolla säädetyin määrävälein (direktiivi 2009/40/EY[2])

- tämän kertomuksen aiheena olevat tekniset tienvarsitarkastukset, joilla varmistetaan, että hyötyajoneuvoja käytetään ainoastaan, jos ne pidetään teknisten vaatimusten mukaisessa kunnossa (direktiivi 2000/30/EY[3]).

Jäsenvaltioissa liikennöiville hyötyajoneuvoille tehdään direktiivin 2000/30/EY nojalla liikennekelpoisuutta koskevia teknisiä tienvarsitarkastuksia, joiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja ympäristönsuojelua. Direktiivin 6 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kahden vuoden välein tiedot, jotka on kerätty kahden edeltävän vuoden ajalta ja joiden aiheena ovat

- tarkastettujen hyötyajoneuvojen lukumäärä ryhmiteltynä seitsemään ajoneuvoluokkaan ja rekisteröintimaan mukaisesti
- direktiivin mukaisesti tarkastetut kohdat ja
- todetut puutteet.

Kun nämä tiedot on kerätty, komissio esittää direktiivin 2000/30/EY mukaisesti neuvostolle jäsenvaltioilta saatuihin tietoihin perustuvan kertomuksen direktiivin soveltamisesta sekä yhteenvedon saaduista tuloksista. Tästä on kyse tässä kertomuksessa. Direktiivissä 2000/30/EY säädetään myös, että komissio toimittaa jäsenvaltioilta direktiivin 6 artiklan mukaisesti saadut tiedot Euroopan parlamentille.

Direktiivissä 2000/30/EY luetellaan yhdeksän tekniseen tienvarsitarkastukseen sisältyvää tarkastuskohdetta. Niitä käsitellään tarkemmin jäljempänä 4 jaksossa. Jos tarkastuksessa ilmenee, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, kyseisen ajoneuvon käyttö voidaan kieltää, kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu. Kun ajoneuvo on tarkastettu, mahdollisesti todetut puutteet on kirjattava tarkastusraporttiin, joka luovutetaan ajoneuvon kuljettajalle.

---

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto) (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta (uudelleenlaadittu toisinto) (EUVL L 141, 6.6.2009, s. 12).

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/30/EY, annettu 6 päivänä kesäkuuta 2000, Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista (EYVL L 203, 10.8.2000, s. 1).

Euroopan parlamentti ja neuvosto tarkistivat vuonna 2014 hyötyajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevat säännöt ja menettelyt. Direktiivi 2014/47/EU[4], jäljempänä ’direktiivi 2014/47/EU’, annettiin 3. huhtikuuta 2014, ja sitä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 alkaen. Direktiivillä 2014/47/EU otettiin muun muassa käyttöön kahdentyyppisiä tarkastuksia eli alustava tarkastus ja yksityiskohtaisempi tarkastus[5] sekä vaatimus, jonka mukaan EU:ssa on tehtävä kalenterivuosittain alustavia teknisiä tienvarsitarkastuksia yhteensä vähintään viidelle prosentille jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärästä. Jotta tämä tavoite saavutetaan, kunkin jäsenvaltion on pyrittävä tekemään tienvarsitarkastuksia riittävä määrä suhteessa asianomaisen jäsenvaltion alueella rekisteröityjen tällaisten ajoneuvojen kokonaismäärään. Tätä tavoitetta tarkastellaan ensimmäisen kerran vuosia 2019–2020 koskevan raportointivelvollisuuden yhteydessä, joka on täytettävä 31. maaliskuuta 2021 mennessä.

2. DIREKTIIVI 2000/30/EY

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun direktiivin 2009/40/EY mukaan hyötyajoneuvot on katsastettava vuosittain. Vuotuisen katsastuksen ei kuitenkaan katsota riittävän takaamaan, että ajoneuvot pysyvät liikennekelpoisina peräkkäisten katsastusten välillä, joten liikenneturvallisuuden vuoksi on tehtävä valvontatoimenpiteenä myös teknisiä tienvarsitarkastuksia.

Tekninen tienvarsitarkastus tarkoittaa ennalta varoittamatta tehtävää jäsenvaltion alueella liikennöivän hyötyajoneuvon tarkastusta. Tarkastuksen tekee joko viranomainen tai viranomaisen valvonnan alaisena toimiva muu elin useimmiten yleisten teiden varsilla.

Tekniset tienvarsitarkastukset on toteutettava ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottomaahan perustuvaa syrjintää. Tarkastuksissa on myös minimoitava kuljettajille ja yrityksille aiheutuvat kustannukset ja viivästykset.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia olisi kohdennettava valikoidusti siten, että pyritään löytämään erityisesti sellaiset hyötyajoneuvot, jotka todennäköisimmin on pidetty huonossa kunnossa.[6]

Tienvarsitarkastukset toteutetaan tavallisesti asteittain. Ensin tehdään silmämääräinen arviointi ajoneuvon kunnosta sen ollessa pysähdyksissä ja tarkastetaan viimeisintä tienvarsitarkastusta (soveltuvin osin) ja katsastusta koskevat asiakirjat. Direktiivissä 2000/30/EY olevan tarkastettavien kohteiden luettelon perusteella voidaan tehdä myös säännönvastaisuuksien yksityiskohtainen tarkastus itse paikalla tai lähellä sijaitsevalla katsastusasemalla. Yksityiskohtaisen tarkastuksen tulokset on kirjattava teknistä tienvarsitarkastusta koskevaan raporttiin, joka on direktiivissä annetun mallin mukainen.

---

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 134).

5 Alustavaan tarkastukseen kuuluu asiakirjojen tarkastus ja silmämääräinen arviointi ajoneuvon teknisestä kunnosta. Yksityiskohtaisempi tarkastus (joka suoritetaan tarvittaessa alustavan tarkastuksen tulosten perusteella) on tehtävä käyttäen liikuteltavaa tarkastusyksikköä tai tienvarsitarkastuksia varten osoitettuja tiloja, tai se on tehtävä katsastusasemalla.

6 Direktiivillä 2014/47/EU otettiin käyttöön pakollinen riskiluokitusjärjestelmä kaikissa jäsenvaltioissa 20. toukokuuta 2019 alkaen. Jos tienvarsitarkastusten tulokset ovat heikkoja sekä katsastuksissa että kuormankiinnityksen tarkastuksissa todettujen puutteiden lukumäärän ja vakavuuden osalta, se nostaa liikenteenharjoittajien riskiluokitusta. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tarkastavat silloin näiden tietojen perusteella useammin liikenteenharjoittajia, joiden riskiluokka on korkea.

Kyseiset tiedot ovat perustana tiedoille, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava Euroopan komissiolle.

Jos hyötyajoneuvo, jossa on vaarallisia puutteita, aiheuttaa merkittävää vaaraa liikenneturvallisuudelle, sen käyttö voidaan kieltää, kunnes kyseiset puutteet on korjattu. Lisäksi ulkomaisista ajoneuvoista, joissa on vakavia puutteita, on ilmoitettava rekisteröintijäsenvaltiolle asianmukaisia jatkotoimia varten.

Toukokuun 19. päivään 2018 sovelletussa direktiivissä 2000/30/EY, sellaisena kuin se on muutettuna[7], säädetään useista edellytyksistä EU:ssa liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisille tienvarsitarkastuksille. Direktiivillä 2010/47/EU muutettiin ajoneuvoluokkia ja liitteessä I olevaa tarkastuskohteiden luetteloa 1. tammikuuta 2012 alkaen.

Ennen muutosta tienvarsitarkastusraportissa (liite I) olevat ajoneuvot määritettiin luokkien mukaan, esimerkiksi perävaunuyhdistelmiin, joilla tarkoitettiin mitä tahansa tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettua moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia (ajoneuvoluokat N2 ja N3) ja johon on kytketty perävaunu (ajoneuvoluokat O3 ja O4). Luokan N2 ajoneuvot piti puolestaan ilmoittaa ”kevyinä hyötyajoneuvoina”, luokan N3 ajoneuvot ”kuorma-autoina” ja luokkien O3 ja O4 ajoneuvot ”perävaunuina” ja ”puoliperävaunuina”.

Direktiivillä 2010/47/EU tehdyllä muutoksella otettiin kuitenkin käyttöön erilainen ajoneuvojen ryhmittelytapa, jossa ajoneuvojen luokka nimetään tyyppihyväksyntälainsäädännön mukaan. Siten ajoneuvo, joka oli voitu ilmoittaa eri luokkiin, voidaan nyt ilmoittaa vain yhteen ajoneuvoluokkaan. Lisäksi vetoauto ja perävaunu on ilmoitettava erikseen. Koska vetoauto ja perävaunu voidaan rekisteröidä eri jäsenvaltioissa, tarkistetun luokituksen ansiosta saadaan aiempaa täsmällisempää tietoa. Tarkistettu luokitus parantaa myös jäsenvaltioiden tilannetta silloin, kun toiselle jäsenvaltiolle on ilmoitettava vakavista puutteista, jotka ovat löytyneet kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidystä ajoneuvosta.

3. JÄSENVALTIOIDEN TOIMITTAMAT TIEDOT

Tämä on seitsemäs kertomus direktiivin 2000/30/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa, ja se kattaa kalenterivuodet 2017–2018. Huomattakoon, että direktiivi 2000/30/EY kumottiin 20. toukokuuta 2018 direktiivillä 2014/47/EU, mutta ensimmäinen direktiiviin 2014/47/EU perustuva kertomus kattaa vasta vuodet 2019–2020. Tämä merkitsee sitä, että direktiivissä 2014/47/EU säädettyjen siirtymätoimenpiteiden puuttuessa jäsenvaltioita kehotettiin toimittamaan raporttinsa direktiivin 2000/30/EY vaatimusten mukaisesti myös 20. toukokuuta 2018 ja 31. joulukuuta 2018 väliseltä ajalta direktiivien 2000/30/EY ja 2014/47/EU samana pysyneiden tavoitteiden saavuttamiseksi, vaikka suoritetut tarkastukset ja jäsenvaltioiden keräämät tiedot perustuivat jo direktiiviin 2014/47/EU. Tämä oikeudellinen tyhjiö aiheutti jäsenvaltioille huomattavia käytännön ongelmia ja tuotti joissain tapauksissa virheellisiä raportteja, minkä vuoksi johtopäätöksiä tulisi tehdä varoen. Jäsenvaltioiden oli toimitettava tätä raportointikautta koskevat tietonsa komissiolle viimeistään 31. maaliskuuta 2019.

[7] Komission direktiivi 2010/47/EU, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2010, Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/30/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen (EUVL L 173, 8.7.2010, s. 33).

Helpottaakseen raportointivelvollisuuden täyttämistä komissio lähetti jäsenvaltioille aiemman käytännön mukaisesti ilmoituksen helmikuun 2019 puolivälissä. Ilmoituksen mukana oli (komission ja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden yhdessä kehittämä) esivalmisteltu malli, jota jäsenvaltioita kehotettiin käyttämään tietojen sähköistä toimittamista varten. Tarkoituksena oli näin yksinkertaistaa tietojen käsittelyä, kun kaikki tiedot oli saatu. Maaliskuussa 2019 jäsenvaltioille lähetettiin muistutus siitä, että tietojen toimittamisen määräaika oli päättymässä. Toukokuussa 2019 lähetettiin kolmas muistutus niille jäsenvaltioille, jotka eivät olleet toimittaneet raporttejaan määräpäivään mennessä. Komissio viesti sen jälkeen vielä erikseen eräiden jäsenvaltioiden kanssa. Kaikki jäsenvaltiot käyttivät esivalmisteltua mallia ja toimittivat tiedot sähköisesti, mikä oli myönteistä, koska se helpotti tietojen kokoamista ja järjestämistä.

Kaikki jäsenvaltiot eivät kuitenkaan noudattaneet tietojen toimittamisen määräaikaa. Viro, Kreikka, Kypros, Latvia, Liettua, Alankomaat, Itävalta, Puola, Portugali ja Ruotsi toimittivat tiedot oikea-aikaisesti määräpäivään 31. maaliskuuta 2019 mennessä. Eräät muut jäsenvaltiot (Bulgaria, Tanska, Saksa, Irlanti, Luxemburg, Slovenia ja Yhdistynyt kuningaskunta) myöhästyivät hieman, kun taas toiset (Espanja, Ranska, Unkari, Malta ja Suomi) toimittivat tiedot vasta syyskuussa 2019. Tänä aikana ei aloitettu mitään jäsenvaltiota vastaan rikkomusmenettelyä komission pyytämien tietojen toimittamatta jättämisen vuoksi.

Jäsenvaltioista 17 (Bulgaria, Tšekki, Tanska, Saksa, Viro, Irlanti, Latvia, Liettua, Luxemburg, Unkari, Alankomaat, Itävalta, Puola, Romania, Slovenia, Suomi ja Ruotsi) toimitti EU:n ulkopuolella rekisteröityjä ajoneuvoja koskevat tiedot luokiteltuina rekisteröintimaan mukaan. Belgia, Italia ja Yhdistynyt kuningaskunta toimittivat tiedot EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastusten kokonaismääristä täsmentämättä, mitä maita ne koskevat. Slovakia ei toimittanut EU:n ulkopuolisia ajoneuvoja koskevia yksityiskohtaisia tilastotietoja käyttökelpoisessa muodossa, joten tiedot oli jätettävä huomiotta.

Kreikka, Espanja ja Ranska eivät toimittaneet kolmansia maita ja Kroatiaa koskevia tietoja. Kreikka ilmoitti kuitenkin, ettei se tarkastanut yhtään ajoneuvoa näiltä maantieteellisiltä alueilta. Kypros ei toimittanut muita jäsenvaltioita koskevia tietoja, sillä se ilmoitti, että ainoastaan Kyproksen alueella rekisteröityjä ajoneuvoja oli tarkastettu. Malta ilmoitti, ettei kolmansien maiden ajoneuvoja koskevia tarkastuksia ollut tehty, eikä näin ollen toimittanut kolmansia maita koskevia tietoja. Malta ja Itävalta toimittivat myös T5-luokkaa koskevia tietoja direktiivissä 2014/47/EU säädetyn velvoitteen mukaisesti.

Jäsenvaltioista 12 (Bulgaria, Tšekki, Tanska, Ranska, Malta, Alankomaat, Itävalta, Portugali, Romania, Slovenia, Slovakia ja Yhdistynyt kuningaskunta) toimitti lisätietoja, jotka liittyvät tarkastettujen kohteiden puutteita koskeviin kohtiin (esimerkiksi 1. jarrulaitteet; 1.1.8. perävaunun jarrujen letkujen liittimet). Näistä tiedoista säädetään direktiivissä 2010/47/EU, jolla muutettiin direktiivin 2000/30/EY liitettä I 1. tammikuuta 2012 alkaen. Tällaisten lisätietojen toimittaminen ei kuitenkaan ole pakollista.

Analysoituaan kansallisia raportteja ensimmäisen kerran komissio otti yhteyttä useaan jäsenvaltioon selvittääkseen mahdollisia syitä tulosten puuttumiseen tai muutoksiin edelliseen raportointikauteen verrattuna. Jäsenvaltioiden antamien selitysten mukaan monet seikat vaikuttivat kielteisesti teknisten tienvarsitarkastusten määrään ja laatuun. Tällaisia seikkoja olivat muun muassa tietojen kerääminen direktiivin 2014/47/EU perusteella, toimivallan uudelleenjärjestely tai hajauttaminen ja taloudelliset rajoitukset, jotka johtivat henkilöstöpulaan, tarkastusten määrän vähenemiseen ja laitteiden saatavuuden heikkenemiseen. Jäsenvaltioiden kanssa käydyistä keskusteluista ilmeni myös, että

käsityksissä tietojen keräämisestä ja raportoinnista sekä tiedonkeruun ja raportoinnin toteuttamisessa oli huomattavia eroja, mikä saattaa myös olla osasyynä eroavuuksiin. Nämä eroavuudet saattavat vähetä 20. toukokuuta 2018 alkaen, sillä direktiivillä 2014/47/EU yhdenmukaistetaan testausmenetelmiä, puutteiden arviointia, testauslaitteiston käyttöä ja raportointivaatimuksia. Ensimmäinen direktiiviin 2014/47/EU perustuva kertomus kattaa vuodet 2019–2020, ja jäsenvaltioiden on toimitettava kansalliset raportit 31. maaliskuuta 2021 mennessä.

4. TARKASTUKSEN SISÄLTÖ

Komissiolle on toimitettava ainakin tiedot, jotka koskevat direktiivin 2000/30/EY liitteessä I olevan malliraportin 10 kohdassa mainittuja tarkastettavia kohteita. Nämä kohteet ovat

- ajoneuvon tunnistus
- jarrulaitteet
- ohjaus
- näkyvyys
- valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä
- akselit, pyörät, renkaat, pyöräntuenta
- runko ja kori varusteineen
- muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin
- ympäristöhaitat, mukaan luettuina päästöt ja polttoaine- ja/tai öljyvuodot.

Jotta tarkastajan olisi helpompi kirjata näissä kohteissa havaitut puutteet, tarkastusraportin kääntöpuolella olisi esitettävä kattava luettelo tarkastettavista kohteista. Tarkastajan on merkittävä (ennalta määritettyjä koodeja käyttäen) raporttiin kohteet, joissa hän on havainnut puutteita, ja annettava ajoneuvon kuljettajalle jäljennös tästä raportista tarkastuksen päätyttyä.

Jos havaitut puutteet aiheuttavat tarkastajan mielestä sellaisen turvallisuusriskin, että erityisesti jarrujen perinpohjaisempi tarkastus on aiheellinen, hän voi määrätä, että ajoneuvo on vietävä nimetylle katsastusasemalle yksityiskohtaisempaa tarkastusta varten.

Jos tarkastuksessa ilmenee, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, kyseisen ajoneuvon käyttö voidaan kieltää, kunnes todetut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu.

5. TILASTOTIEDOT

5.1 Tarkastusmäärät

Raportointikaudella 2017–2018 tarkastettiin **1 048 863 ajoneuvoa vähemmän** kuin raportointikaudella 2015–2016, mikä merkitsee **20,9 prosentin vähennystä.**

Huomattakoon, että jo vuosina 2015–2016 tehtiin **534 473 tarkastusta vähemmän** kuin vuosina 2013–2014. Vuosina 2011–2012 tarkastettiin **6 016 947** ajoneuvoa, mutta vuosina 2017–2018 vain **3 980 900. Tarkastusten määrä on siis vähentynyt kolmanneksen vuodesta 2011 vuoteen 2018**. Tarkastusten määrän väheneminen ei olisi huolestuttavaa, jos käyttökieltojen määrä olisi samalla kasvanut, mikä olisi osoitus tehokkaasta kohdentamisesta. Näin ei kuitenkaan välttämättä ole tapahtunut, kuten jäljempänä olevista luvuista käy ilmi.

Taulukko 1: Tarkastusmäärät – raportointikausien 2015–2016 ja 2017–2018 vertailu

Ilmoittava jäsenvaltio	Kaudella 2015–2016 tarkastetut ajoneuvot	Kaudella 2017-2018 tarkastetut ajoneuvot	Kausien 2015–2016 ja 2017–2018 välinen ero	Kausien 2015–2016 ja 2017–2018 välinen ero (%)
Itävalta	42 438	39 754	–2 684	–6,3 %
Belgia	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgaria	250 516	153 748	–96 768	–38,6 %
Kroatia	39 204	22 169	–17 035	–43,5 %
Kypros	6 214	5 984	–230	–3,7 %
Tšekki	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Tanska	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Viro	2 768	2 281	–487	–17,6 %
Suomi	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Ranska	996 892	612 476	–384 416	–38,6 %
Saksa	1 620 465	1 247 506	–372 959	–23,0 %
Kreikka	5 395	360	–5 035	–93,3 %
Unkari	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irlanti	29 840	27 501	–2 339	–4,5 %
Italia	5 514	5 446	–68	–1,2 %
Latvia	8 652	8 804	152	1,8 %
Liettua	70 586	50 238	–20 348	–28,8 %
Luxemburg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	–9,2 %
Alankomaat	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Puola	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugali	1 522	962	–560	–36,8 %
Romania	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovakia	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slovenia	4 945	5 402	457	9,2 %
Espanja	654 392	345 620	–308 772	–47,2 %
Ruotsi	45 417	44 711	–706	–1,6 %
Yhdistynyt kuningaskunta	265 535	260 026	–5 509	–2,1 %
Yhteensä	**5 029 763**	**3 980 900**	**–1 048 863**	**–20,9 %**

Jäsenvaltioista 16:ssa tehtiin vähemmän tarkastuksia raportointikaudella 2017–2018 kuin raportointikaudella 2015–2016.

Prosentuaalisesti vähennys oli pienin Italiassa (1,2 %) ja suurin Kreikassa (93,3 %). Huomattavaa vähenemistä tapahtui myös Espanjassa (47,2 %), Kroatiassa (43,5 %), Bulgariassa (38,6 %), Ranskassa (38,6 %) ja Portugalissa (36,8 %). Ruotsi ilmoitti vähenemisen syyksi direktiivin 2014/47/EU mukaisen riskiperusteisen lähestymistavan soveltamisen, kun taas muut jäsenvaltiot ilmoittivat, että syynä olivat niin resurssien väheneminen, uudelleenjärjestely, kansallisen lainsäädännön muutokset kuin sääntöjen soveltaminenkin.

Tehtyjen tarkastusten määrä kasvoi 12 jäsenvaltiossa raportointikaudella 2017–2018. Prosentuaalisesti kasvua oli vähiten Latviassa (1,8 %) ja eniten Luxemburgissa (429,4 %). Romaniassa kasvua oli 48,6 prosenttia ja Alankomaissa 63,8 prosenttia.

5.2 Tarkastettujen ajoneuvojen alkuperä

Taulukossa 2 esitetään yleiskatsaus jäsenvaltioissa tarkastettujen ajoneuvojen alkuperästä. Kuten aiemmin mainittiin, ainoastaan Kypros ei toimittanut tietoja ”muunmaalaisten” eli joko toisessa jäsenvaltiossa tai EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastuksista. Jäsenvaltioista 27 ilmoitti tietoja toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastuksista, ja 20 jäsenvaltiossa oli tehty tarkastuksia myös EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille, jotka liikennöivät niiden alueella.

Taulukossa 2 esitetyistä tiedoista voidaan havaita, että 57,7 prosenttia raportointikaudella 2017–2018 tehdyistä tarkastuksista koski tarkastuksen tehneessä jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, 34,1 prosenttia muussa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja ja vain 8,2 prosenttia EU:n ulkopuolella rekisteröityjä ajoneuvoja.

Luxemburgissa ainoastaan 14,4 prosenttia tehdyistä tarkastuksista koski Luxemburgissa rekisteröityjä ajoneuvoja ja 80,1 prosenttia tarkastuksista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja. Puolan viranomaisten tarkastamista ajoneuvoista puolestaan 49,4 prosenttia ja Bulgarian viranomaisten tarkastamista ajoneuvoista 63,4 prosenttia oli rekisteröity näissä jäsenvaltioissa. Kummassakin jäsenvaltiossa EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen osuus tarkastuksista oli suurempi kuin muussa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen osuus. Näiden tilastotietojen taustalla on luultavasti kyseisten jäsenvaltioiden maantieteellinen sijainti, jonka vuoksi niissä on paljon kauttakulkuliikennettä.

Taulukko 2: Tarkastettujen ajoneuvojen alkuperä

Ilmoittava jäsenvaltio	Rekisteröity jäsenvaltiossa	Rekisteröity muussa jäsenvaltiossa	Rekisteröity EU:n ulkopuolella	Yhteensä	Jäsenvaltion ajoneuvot (%)
Itävalta	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgia	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgaria	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %

Kroatia	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Kypros	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Tšekki	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Tanska	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Viro	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Suomi	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Ranska	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Saksa	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Kreikka	204	156	0	360	56,7 %
Unkari	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irlanti	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Italia	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Latvia	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Liettua	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luxemburg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Alankomaat	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Puola	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugali	935	27	0	962	97,2 %
Romania	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovakia	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovenia	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Espanja	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Ruotsi	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Yhdistynyt kuningaskunta	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Yhteensä	**2 297 213**	**1 356 324**	**327 363**	**3 980 900**	**57,7%**
Sveitsi	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Yhteensä	**2 383 086**	**1 448 238**	**331 298**	**4 162 622**	**57,2%**

5.3 Käyttökieltojen määrät

Raportointikaudella 2017–2018 asetettiin käyttökieltoon 99 617 **ajoneuvoa vähemmän** kuin raportointikaudella 2015–2016, mikä merkitsee **24,7 prosentin vähennystä.** Jäljempänä olevasta taulukosta 3 käy ilmi näiden ajoneuvojen jakautuminen kussakin jäsenvaltiossa. Koska myös tarkastettujen ajoneuvojen määrä pieneni samaan aikaan 20,9 prosenttia kaudesta 2015–2016, se voi merkitä sitä, ettei tarkastusten kohdentamisessa ole tapahtunut parannusta.

Taulukko 3: Käyttökiellot – raportointikausien 2015–2016 ja 2017–2018 vertailu

Ilmoittava jäsenvaltio	Kaudella 2015–2016 käyttökieltoon asetetut	Kaudella 2017–2018 käyttökieltoon asetetut	Kausien 2015–2016 ja 2017–2018 välinen ero	Kausien 2015–2016 ja 2017–2018 välinen ero

	ajoneuvot	ajoneuvot		(%)
Itävalta	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgia	691	1 015	324	46,9 %
Bulgaria	1 646	1 720	74	4,5 %
Kroatia	2 548	1 675	–873	–34,3 %
Kypros	1 232	1 012	–220	–17,9 %
Tšekki	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Tanska	1 192	1 292	100	8,4 %
Viro	2 636	2 067	–569	–21,6 %
Suomi	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Ranska	103 720	49 592	–54 128	–52,2 %
Saksa	26 768	26 912	–469	–1,7 %
Kreikka	71	12	–59	–83,1 %
Unkari	8 388	8 830	442	5,3 %
Irlanti	1 909	1 420	930	189,8 %
Italia	2 923	2 864	–59	–2,0 %
Latvia	61	833	772	1 265,6 %
Liettua	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxemburg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	–502	–13,7 %
Alankomaat	172	1 004	832	483,7 %
Puola	38 374	34 017	–4 357	–11,4 %
Portugali	776	8	–768	–99,0 %
Romania	3 825	1 804	–2 021	–52,8 %
Slovakia	5 955	4 575	–1 380	–23,2 %
Slovenia	109	154	45	41,3 %
Espanja	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Ruotsi	42 087	1 827	–40 260	–95,7 %
Yhdistynyt kuningaskunta	72 886	58 380	–14 506	–19,9 %
Yhteensä	**403 937**	**304 320**	**–99 617**	**–24,7 %**

Käyttökieltojen määrä kasvoi 14 jäsenvaltiossa raportointikaudella 2017–2018 verrattuna raportointikauteen 2015–2016. Prosentuaalisesti kasvua oli vähiten Itävallassa (4,1 %) ja eniten Suomessa (3 203 %) luultavasti riskiperusteisemman lähestymistavan vuoksi. Kasvu oli huomattavaa myös Tšekissä (1 932,0 %), Latviassa (1 265,6 %), Alankomaissa (483,7 %) ja Liettuassa (340,8 %).

Kun tätä kasvua verrataan vastaavaan tarkastusmäärien muutokseen kyseisissä jäsenvaltioissa, voidaan todeta, että Suomessa tarkastusten määrä kasvoi 43,7 prosenttia, Tšekissä 8,9 prosenttia, Latviassa 1,8 prosenttia ja Alankomaissa 63,8 prosenttia. Poikkeuksena oli Liettua,

jossa tarkastusten määrä väheni 28,8 prosenttia. Tietojen perusteella on ilmeistä, että ainakin Liettuassa tarkastuksissa on alettu noudattaa riskiperusteista lähestymistapaa, mikä on lisännyt käyttökieltojen määrää.

Käyttökieltojen määrä väheni 14 jäsenvaltiossa, ja vähennys oli pienin Saksassa (1,7 %) ja suurin Portugalissa (99,0 %). Portugalissa käyttökieltoja määrättiin tällä raportointikaudella vain kahdeksan, kun taas raportointikaudella 2015–2016 niitä määrättiin 776.

5.4 Käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen alkuperä

Taulukkoon 4 kootuista jäsenvaltioiden toimittamista tiedoista ilmenee, että käyttökieltoon asetettujen kotimaisten ajoneuvojen osuus oli Portugalissa vain 0,9 prosenttia, Bulgariassa 1,1 prosenttia, Saksassa 1,3 prosenttia ja Sloveniassa 2,3 prosenttia, kun taas Virossa, Italiassa, Maltalla ja Itävallassa niiden osuus oli yli 50,0 prosenttia. Käyttökieltoon asetettujen EU:n ajoneuvojen osuus (ilmoittava jäsenvaltio pois lukien) oli pienin Luxemburgissa (1,4 %), Bulgariassa (1,8 %) ja Puolassa (2,1 %) ja suurin Virossa ja Itävallassa (yli 50,0 %). Huomattakoon, että Viron käyttökieltoon asetettujen kotimaisten ajoneuvojen yli 90,0 prosentin osuus johtuu tiedonkeruumenetelmistä. Käyttökieltoon asetettujen kotimaisten ajoneuvojen kokonaisosuus kaikissa jäsenvaltioissa oli 8,1 prosenttia, mikä on hieman suurempi kuin raportointikauden 2015–2016 vastaava osuus 7,9 prosenttia.

Kun tarkastellaan käyttökieltoon asetettujen kotimaisten ajoneuvojen ja toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen osuuksien eroja, kuuden jäsenvaltion (Belgia, Saksa, Ranska, Luxemburg, Itävalta ja Yhdistynyt kuningaskunta) toimittamien tietojen perusteella voidaan päätellä, että toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyt ajoneuvot täyttävät tiukemmat liikennekelpoisuutta koskevat vaatimukset, sillä käyttökieltoja on ilmoitettu enemmän. Käyttökieltoon asetettujen kotimaisten ajoneuvojen osuuden ero oli yli kymmenen prosenttia Tanskassa (13,7 %), Virossa (23,9 %), Espanjassa (13,0 %), Italiassa (39,2 %) ja Maltalla (36,2 %). Ainoa jäsenvaltio, jossa käyttökieltoon asetettujen toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen osuuden ero oli noin 10,0 prosenttia, on Yhdistynyt kuningaskunta (9,2 %).

Käyttökieltoon asetettujen EU:n ajoneuvojen (kotimaiset ajoneuvot pois lukien) keskimääräinen osuus 28 jäsenvaltiossa oli 7,6 prosenttia, mikä on pienempi kuin raportointikauden 2015–2016 vastaava osuus 9,0 prosenttia.

Kyproksella ei tehty tarkastuksia muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyille ajoneuvoille, mikä johtuu todennäköisesti sen maantieteellisestä sijainnista unionissa. Portugali ei myöskään toimittanut tietoja EU:n ulkopuolella rekisteröidyistä ajoneuvoista, joten käyttökieltojen osuus 7,6 prosenttia voi olla erilainen, koska siitä puuttuvat yhden jäsenvaltion tiedot.

Taulukko 4: Kansallisten ja EU:n ajoneuvojen käyttökieltojen jakautuminen

Ilmoittava jäsenvaltio	Kansallisten ajoneuvojen käyttökiellot			EU:n ajoneuvojen käyttökiellot (ilmoittava jäsenvaltio pois lukien)		
	Tarkastettujen kansallisten ajoneuvojen määrä	Käyttökieltoon asetettujen kansallisten ajoneuvojen määrä	Kansallisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus (%)	Tarkastettujen EU:n ajoneuvojen määrä	Käyttökieltoon asetettujen EU:n ajoneuvojen määrä	EU:n ajoneuvojen käyttökieltojen osuus (%)
Itävalta	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgia	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgaria	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Kroatia	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Kypros	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Ei sovellu
Tšekki	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Tanska	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Viro	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Suomi	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Ranska	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Saksa	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Kreikka	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Unkari	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irlanti	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Italia	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Latvia	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Liettua	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luxemburg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Alankomaat	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Puola	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugali	935	8	0,9 %	27	0	Ei sovellu
Romania	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovakia	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slovenia	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Espanja	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Ruotsi	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Yhdistynyt kuningaskunta	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Yhteensä	**2 297 213**	**185 016**	**8,1 %**	**1 356 324**	**102 491**	**7,6 %**
Sveitsi	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Yhteensä	**2 383 086**	**188 452**	**7,9 %**	**1 448 238**	**110 983**	**7,7 %**

Kuten aiemmin mainittiin, 20 jäsenvaltiota toimitti tietoja myös EU:n ulkopuolisissa maissa rekisteröidyille ajoneuvoille tehdyistä tarkastuksista. Jäljempänä taulukossa 5 esitetään tarkempia tietoja. EU:n ulkopuolisia ajoneuvoja tarkastettiin 327 273, ja tarkastusten seurauksena määrättiin 16 813 käyttökieltoa, joten **käyttökieltojen osuus oli 5,1 prosenttia**. Vastaava osuus kotimaisten ajoneuvojen osalta oli 8,1 prosenttia ja EU:n ajoneuvojen osalta (kotimaiset ajoneuvot pois lukien) 7,6 prosenttia. EU:n ulkopuolisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus kasvoi EU:n ajoneuvoihin verrattuna yli 10,0 prosenttiyksikköä Virossa (23,1 %), Itävallassa (10,7 %) ja Suomessa (15,1 %), kun taas Italiassa se väheni 12,1 prosenttiyksikköä.

Jäsenvaltioiden toimittamat tiedot EU:n ulkopuolisissa maissa rekisteröidyille ajoneuvoille tehdyistä tarkastuksista eivät ole vielä riittäviä, jotta voitaisiin tehdä merkittäviä johtopäätöksiä niiden liikennekelpoisuudesta. EU:n ulkopuolisia ajoneuvoja koskevia tietoja toimittaneiden jäsenvaltioiden määrä kasvoi kuitenkin yhdeksällä raportointikaudesta 2015–2016.

Taulukko 5: EU:n ulkopuolisten ajoneuvojen käyttökieltojen jakautuminen

	Käyttökiellot (EU:n ulkopuolella rekisteröidyt ajoneuvot)		
Ilmoittava jäsenvaltio	**Tarkastettujen EU:n ulkopuolisten ajoneuvojen määrä**	**Käyttökieltoon asetettujen EU:n ulkopuolisten ajoneuvojen määrä**	**EU:n ulkopuolisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus (%)**
Itävalta	1 688	1 256	74,4 %
Belgia	339	29	8,6 %
Bulgaria	41 497	346	0,8 %
Kroatia	0	0	Ei sovellu
Kypros	0	0	Ei sovellu
Tšekki	2 863	132	4,6 %
Tanska	49	11	22,4 %
Viro	271	248	91,5 %
Suomi	2 550	1 269	49,8 %
Ranska	0	0	Ei sovellu
Saksa	36 573	1 202	3,3 %
Kreikka	0	0	Ei sovellu
Unkari	2 642	45	1,7 %
Irlanti	9	1	11,1 %
Italia	12	1	8,3 %
Latvia	405	62	15,3 %
Liettua	6 020	93	1,5 %

Luxemburg	78	0	0 %
Malta	0	0	Ei sovellu
Alankomaat	180	37	20, 6%
Puola	225 207	10 051	4,5 %
Portugali	0	0	Ei sovellu
Romania	336	47	14,0 %
Slovakia	0	0	Ei sovellu
Slovenia	103	7	6,8 %
Espanja	0	0	Ei sovellu
Ruotsi	326	15	4,6 %
Yhdistynyt kuningaskunta	6 125	1 961	31,6 %
Yhteensä	**327 273**	**16 813**	**5,1 %**
Sveitsi	3 935	530	13,5 %
Yhteensä	**331 208**	**17 343**	**5,2 %**

5.5 Käyttökieltoon asetetut ajoneuvot ajoneuvoluokan ja rekisteröintijäsenvaltion mukaan

Liitteessä 1 esitetään katsaus ajoneuvojen käyttökieltojen osuuksista rekisteröintijäsenvaltion mukaan. Käyttökieltojen keskimääräinen osuus kaikissa jäsenvaltioissa oli 7,9 prosenttia. Useimmin käyttökieltoon asetettiin luokan N2 ajoneuvoja (kokonaismassa yli 3,5 tonnia), joiden osalta käyttökieltojen osuus oli 11,4 prosenttia.

Määrittelemättömässä ajoneuvoluokassa ”Muut” ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli 9,4 prosenttia. Tähän luokkaan kuuluu todennäköisesti monentyyppisiä ajoneuvoja eli maatalousajoneuvoja (luokka T), kevyitä perävaunuja (luokat O1 ja O2) ja kevyitä pakettiautoja (luokka N1), ja niiden tarkastus perustuu kansallisiin lainsäädäntötoimiin.

Direktiivillä 2014/47/EU on kuitenkin tehty 20. toukokuuta 2018 alkaen pakollisiksi sellaisten nopeiden traktoreiden (nopeus yli 40 km/h) tarkastukset, joita käytetään pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä.

Tietoja analysoitaessa käy ilmi, että käyttökieltoon asetettiin eniten itävaltalaisia (37,5 %) ja maltalaisia (31,9 %) ajoneuvoja. Vähiten käyttökieltoon asetettiin saksalaisia (1,7 %) ja luxemburgilaisia (2,6 %) ajoneuvoja.

Erot käyttökieltojen osuuksissa voivat johtua siitä, että jäsenvaltioissa käytetään erilaisia valinta- ja tarkastusmenetelmiä ja puutteiden luokituksia.

Omassa maassa rekisteröityjen ajoneuvojen osuus omassa maassa tarkastetuista ajoneuvoista oli Saksassa 94,1 prosenttia, Yhdistyneessä kuningaskunnassa 93,4 prosenttia, Ranskassa 93 prosenttia ja Ruotsissa 85,8 prosenttia. Bulgariassa, Irlannissa, Espanjassa, Kroatiassa, Kyproksella, Maltalla, Itävallassa, Puolassa ja Suomessa vastaava osuus oli yli 50 prosenttia. Tämä osoittaa odotetusti sen, että ajoneuvot tarkastetaan useimmiten kotimaassa tapahtuvilla matkoilla.

Joitakin poikkeuksia kuitenkin on. Esimerkiksi Virossa, Kreikassa, Italiassa, Luxemburgissa, Portugalissa ja Romaniassa alle kymmenen prosenttia kaikista kansallisten viranomaisten tarkastamista ajoneuvoista oli kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjä.

Liitteessä 2 esitetään lisäksi käyttökieltoja koskevat tiedot ajoneuvoluokan ja tarkastusjäsenvaltion mukaan. Eniten käyttökieltoja määrättiin Virossa (90,6 %), Itävallassa (63,3 %), Italiassa (52,6 %) ja Maltalla (50,3 %), vähiten puolestaan Portugalissa (0,8 %), Bulgariassa (1,1 %), Luxemburgissa (1,6 %) ja Saksassa (2,2 %). Käyttökieltojen keskimääräinen osuus kaikissa EU:n jäsenvaltioissa oli 7,6 prosenttia eli suunnilleen sama kuin raportointikaudella 2015–2016. Käyttökieltojen osuus on odotetusti suurin niissä tarkastusjäsenvaltioissa, joissa myös omalla alueella rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuus on suurin (taulukko 4).

5.6 Jäsenvaltioiden ilmoittamien puutteiden tyypit

Liitteessä 3 esitetään jäsenvaltioiden raportointikaudella 2017–2018 tekemissä ajoneuvojen tarkastuksissa löytyneiden puutteiden osuudet yhdeksän tarkastettavan kohteen osalta.

Tällä raportointikaudella tarkastuksissa löytyi useimmin puutteita seuraavien osien liikennekelpoisuudessa:

– valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä (26,4 % kaikista kirjatuista puutteista)

– akselit, pyörät, renkaat, pyöräntuenta (16,5 % kaikista kirjatuista puutteista)

– jarrulaitteet (15,1 % kaikista kirjatuista puutteista)

– runko ja kori varusteineen (12,3 %).

Puutteiden esiintymisessä yhdeksässä tarkastuskohteessa oli jäsenvaltioiden ilmoitusten mukaan huomattavia eroja. Esimerkiksi Espanjassa tarkastuskohteesta ”muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin” löytyneiden puutteiden osuus kaikista raportointikaudella ilmoitetuista puutteista oli 64,9 prosenttia, kun taas Yhdistyneessä kuningaskunnassa näiden puutteiden osuus oli vain 0,8 prosenttia. Tämä johtuu todennäköisesti jälleen kerran jäsenvaltioiden käyttämistä erilaisista testausmenetelmistä ja mahdollisesti siitä, että kansallisena toimintaperiaatteena on kiinnittää tarkastuksessa enemmän huomiota tiettyyn kohteeseen. On kuitenkin huomattava, että direktiivillä 2014/47/EU yhdenmukaistetaan testausmenetelmiä, puutteiden arviointia ja testauslaitteiston käyttöä 20. toukokuuta 2018 alkaen.

Edelliseen raportointikauteen verrattuna puutteet ovat vähentyneet eniten tarkastuskohteissa ”akselit, pyörät, renkaat, pyöräntuenta” (edellisellä kaudella 21,8 prosenttia, nyt 16,5 prosenttia) sekä ”muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin” (edellisellä kaudella 15,5 prosenttia, nyt 11,5 prosenttia). Eniten puutteita on kuitenkin edelleen tarkastuskohteessa ”valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä”, ja niiden osuus on kasvanut 3,4 prosenttiyksikköä 26,4 prosenttiin (edellisellä raportointikaudella 23 prosenttia). Muissa tarkastuskohteissa muutokset edelliseen raportointikauteen verrattuna eivät ole niin suuria, että niistä olisi syytä olla huolissaan. Ne eivät myöskään viittaa siihen, että jäsenvaltioiden toimintaperiaatteet olisivat muuttuneet merkittävästi.

Yhdeksästä tarkastuskohteesta neljässä eli kohteissa ”ajoneuvon tunnistus”, ”näkyvyys”, ”valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä” ja ”muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin” puutteiden osuus on pienentynyt edellisestä raportointikaudesta. Kohteessa ”ohjaus” osuus on pysynyt samana eli 2,3 prosentissa. Kaikissa niissä tarkastuskohteissa, joissa puutteiden osuus kasvoi hieman edellisestä raportointikaudessa, eli kohteissa ”jarrulaitteet”, ”valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä”, ”runko ja kori varusteineen” ja ”ympäristöhaitat, mukaan luettuina päästöt ja polttoaine- ja/tai öljyvuodot” kasvu jäi alle viiteen prosenttiyksikköön.

Tarkastuskohteeseen ”valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä” liittyvät puutteet ovat kaikkein yleisimpiä, sillä niiden osuus on suurin 12 jäsenvaltiossa. Tarkastuskohteisiin ”ajoneuvon tunnistus”, ”ohjaus” ja ”ympäristöhaitat, mukaan luettuina päästöt ja polttoaine- ja/tai öljyvuodot” liittyvien puutteiden osuus on alle kymmenen prosenttia useimmissa jäsenvaltiossa lukuun ottamatta Ranskaa, missä puutteiden osuus viimeksi mainitussa tarkastuskohteessa on 25 prosenttia. Tämä johtuu todennäköisesti tiukemmasta suhtautumisesta ajoneuvojen ympäristötehokkuuteen. Tarkastuskohteeseen ”ympäristöhaitat, mukaan luettuina päästöt ja polttoaine- ja/tai öljyvuodot” liittyvillä puutteilla on niiden liikenneturvallisuudelle aiheuttaman vaaran lisäksi myös vaikutusta ympäristöön. Edellisellä raportointikaudella näiden puutteiden osuus pieneni 0,8 prosenttiyksikköä (4,1 prosentista 3,3 prosenttiin), kun taas tällä raportointikaudella niiden osuus kasvoi 3,0 prosenttiyksikköä (3,3 prosentista 6,3 prosenttiin).

Kuten taulukosta 2 käy ilmi, 20 jäsenvaltiossa tehtiin tarkastuksia EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille. Koska näiden tarkastusten osuus raportointikaudella tehtyjen tarkastusten kokonaismäärästä on kuitenkin vain noin kahdeksan prosenttia, ajoneuvojen liikennekelpoisuudesta on mahdotonta tehdä mitään vankkoja johtopäätöksiä.

Tämän kertomuksen liitteessä 4 esitetään täydellisyyden vuoksi vielä katsaus jäsenvaltioiden tarkastamien ajoneuvojen määristä ja käyttökieltojen osuuksista rekisteröintivaltion mukaan.

6. SEURAAMUSLAJIT

Direktiivissä 2000/30/EY ei säädetä havaittujen rikkomusten seuraamusjärjestelmästä, vaan jäsenvaltioiden on määrättävä seuraamukset ilman kuljettajan kansallisuuteen tai ajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottomaahan perustuvaa syrjintää.

Kuten jo aiemmin todettiin, jos on ilmeistä, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, tarkastuksen tekevällä viranomaisella tai tarkastajalla on direktiivin 2000/30/EY nojalla valta kieltää ajoneuvon käyttö, kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu.

Jos jäsenvaltion ulkopuolella asuvan henkilön omistamassa hyötyajoneuvossa on havaittu vaarallisia puutteita, varsinkin ajoneuvon käyttökiellon aiheuttaneista puutteista on ilmoitettava sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa ajoneuvo on rekisteröity.

Vaarallisen puutteen havainneet jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia toteuttamaan asianmukaiset toimenpiteet, esimerkiksi katsastuttamaan ajoneuvon uudelleen. Rekisteröintijäsenvaltion tehtävänä on kuitenkin huolehtia sopivaksi katsotuista toimista, eikä niistä tarvitse raportoida.

Tarkastuksen suorittaneen jäsenvaltion viranomaisten mahdollisesti määräämä sakko liikenteenharjoittajalle, jonka ajoneuvo on asetettu käyttökieltoon vaarallisten puutteiden

vuoksi, ei käytännössä ole ainoa liikenteenharjoittajalle aiheutuva taloudellinen seuraus. Kustannuksia voi aiheutua myös muun muassa ajoneuvon hinaamisesta tarkastustiloihin yksityiskohtaisempaa tarkastusta varten sekä itse tarkastuksesta ja puutteiden poistamiseen tarvittavista korjauksista. Lisäksi liikenteenharjoittajalle voi aiheutua välillisiä kustannuksia siitä, ettei aikataulua pystytä noudattamaan.

Puutteiden lukumäärää ja vakavuutta koskevat tiedot on direktiivin 2014/47/EU mukaan sisällytettävä 20. toukokuuta 2019 alkaen direktiivin 2006/22/EY[8] nojalla perustettuun riskiluokitusjärjestelmään. Korkean riskiluokituksen yritysten ajoneuvot voidaan valita tienvarsitarkastukseen muita useammin.

7. TIIVISTELMÄ JA PÄÄTELMÄT

Kuten tämän kertomuksen 3 jaksossa todettiin, tarkastusmenetelmässä, tietojen keräämisessä ja raportoinnissa paljastui eroja, joiden vuoksi kertomuksen perusteella ei pitäisi tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä ja saatuihin tuloksiin olisi suhtauduttava varovasti. Tämä huomioon ottaen raportointikautta 2017–2018 varten kerätyistä tiedoista voidaan tehdä seuraavat tärkeimmät havainnot.

7.1 Tarkastukset

Raportointikaudella 2017–2018 tarkastettiin **1 048 863 ajoneuvoa vähemmän** kuin kaudella 2015–2016, mikä merkitsee **20,9 prosentin vähennystä.** Jäsenvaltioiden antamien selitysten mukaan syynä tähän olivat niin resurssien väheneminen, uudelleenjärjestely, kansallisen lainsäädännön muutokset kuin sääntöjen soveltaminenkin.

Tarkastuksia tehtiin aiempaa vähemmän 16 jäsenvaltiossa. Prosentuaalisesti vähennys oli pienin Italiassa (1,2 %) ja suurin Kreikassa (93,3 %). Tarkastusten määrä sitä vastoin kasvoi 12 jäsenvaltiossa. Prosentuaalisesti kasvua oli vähiten Latviassa (1,8 %) ja eniten Luxemburgissa (429,4 %).

Raportointikaudella 2017–2018 tehdyistä tarkastuksista 57,7 prosenttia koski tarkastuksen tehneessä jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, 34,1 prosenttia muussa jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja ja 8,2 prosenttia EU:n ulkopuolella rekisteröityjä ajoneuvoja.

Myös kotimaisten ajoneuvojen osuus tarkastettujen ajoneuvojen kokonaismäärästä vaihtelee huomattavasti. Belgiassa, Ranskassa, Luxemburgissa, Itävallassa ja jossain määrin Puolassa, joissa kotimaisten ajoneuvojen tarkastusten osuus on alle 50 prosenttia, olisi pyrittävä tasapainottamaan tarkastussuhdetta siihen suuntaan, millainen se on muissa jäsenvaltioissa, joissa on paljon kauttakulkuliikennettä.

[8] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

7.2 Käyttökiellot

Käyttökieltoon asetettiin 99 617 **ajoneuvoa vähemmän** kuin edellisellä raportointikaudella, mikä merkitsee **24,7 prosentin vähennystä.**

Käyttökieltojen määrä kasvoi 14 jäsenvaltiossa. Prosentuaalisesti kasvua oli vähiten Itävallassa (4,1 %) ja eniten Suomessa (3 203 %). Käyttökieltojen määrä sitä vastoin väheni 14 jäsenvaltiossa. Vähennys oli pienin Saksassa (1,7 %) ja suurin Portugalissa (99,0 %). Ranskaa, Kyprosta ja Slovakiaa lukuun ottamatta käyttökieltojen määrät yleisesti ottaen lisääntyivät tai vähenivät samalla tavoin kuin tarkastusmäärät, mikä viittaa siihen, että jäsenvaltioiden toimintaperiaatteet ovat muuttuneet.

Käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen alkuperästä voidaan todeta, että käyttökieltoon määrättyjen kotimaisten ajoneuvojen kokonaisosuus oli 8,1 prosenttia, EU:n ajoneuvojen osuus (kotimaiset ajoneuvot pois lukien) 7,6 prosenttia ja EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen osuus 5,1 prosenttia. Tästä voidaan päätellä, että vaatimuksia sovelletaan yleensä samalla tavoin EU:n ajoneuvoihin riippumatta ajoneuvon alkuperämaasta. Käyttökieltoon asetettujen EU:n ulkopuolisten ajoneuvojen pienempi osuus saattaa johtua siitä, että liikenteenharjoittajat käyttävät uusimpia ja parhaiten kunnossa pidettyjä ajoneuvojaan EU:ssa tapahtuvilla matkoilla. Käyttökieltojen pienempi osuus osoittaa, että kohdennetumman lähestymistavan soveltaminen ei ole yleistynyt. Tilanteen odotetaan kuitenkin muuttuvan, kun jäsenvaltioiden on direktiivin 2014/47/EU täytäntöönpanon vuoksi mukautettava tarkastusjärjestelmiään.

Käyttökieltoon asetettujen EU:n ajoneuvojen keskimääräinen osuus kaikissa jäsenvaltioissa oli 7,9 prosenttia. Useimmin käyttökieltoon asetettiin luokan N2 ajoneuvoja (raskaita tavarankuljetusajoneuvoja), joiden osalta käyttökieltojen osuus oli 11,4 prosenttia. Käyttökieltoon asetettiin eniten itävaltalaisia (37,5 %) ja maltalaisia (31,9 %) ajoneuvoja. Vähiten käyttökieltoon asetettiin saksalaisia (1,7 %) ja luxemburgilaisia (2,6 %) ajoneuvoja. Komission tiedossa ei ole, mistä nämä erot määrätyissä käyttökielloissa johtuvat. Oletettavaa on, että niiden syynä on erilaisten tarkastusmenetelmien ja puutteiden luokitusten käyttäminen jäsenvaltioissa.

7.3 Puutteet

Yleisimmät raportointikaudella tehdyissä tarkastuksissa havaitut puutteet liittyivät tarkastuskohteisiin ”valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä” ja ”akselit, pyörät, renkaat, pyöräntuenta”. Niiden osuudet olivat 26,4 prosenttia ja 16,5 prosenttia kaikista kirjatuista puutteista. Tarkastuskohteeseen ”muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin” liittyvien puutteiden osuus oli 11,5 prosenttia kaikista jäsenvaltioissa kirjatuista puutteista (edellisellä raportointikaudella 15,5 prosenttia). Merkille pantavaa on, että tarkastuskohteeseen ”ympäristöhaitat, mukaan luettuina päästöt ja polttoaine- ja/tai öljyvuodot” liittyvät tarkastukset ovat lähes kaksinkertaistuneet raportointikaudesta 2015–2016 (3,3 %) tähän raportointikauteen (6,3 %). Tästä voi päätellä, että ajoneuvojen ympäristötarkastuksiin suhtaudutaan myönteisesti.

Käyttökieltoon asettamisessa on kuitenkin tarkastuskohteittain tarkasteltuna edelleen huomattavia eroja jäsenvaltioiden välillä. Esimerkiksi Espanjassa tarkastuskohteesta

”muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin” löytyneiden puutteiden osuus kaikista raportointikaudella kirjatuista puutteista oli 64,9 prosenttia, kun taas Yhdistyneessä kuningaskunnassa näiden puutteiden osuus oli vain 0,8 prosenttia. Tämä johtuu todennäköisesti jälleen kerran jäsenvaltioiden käyttämistä erilaisista tarkastusmenetelmistä Näiden erojen odotetaan kuitenkin vähenevän 20. toukokuuta 2018 alkaen direktiivin 2014/47/EU voimaantulon myötä, sillä direktiivillä yhdenmukaistetaan testausmenetelmiä, puutteiden arviointia ja testauslaitteiston käyttöä.