EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 23.3.2020
COM(2020) 107 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 2017-2018

Sisukord

1. SISSEJUHATUS 2
2. DIREKTIIV 2000/30/EÜ 3
3. LIIKMESRIIKIDE ESITATUD ANDMED 4
4. TEHNOKONTROLLI SISU 5
5. STATISTILISED ANDMED 6
5.1. Kontrollide hulk 6
5.2. Kontrollitud sõidukite päritolu 7
5.3. Kasutuskeeldude hulk 8
5.4. Kasutuskeelu saanud sõidukite päritolu 9
5.5. Kasutuskeelu saanud sõidukid kategooriate ja registreerimisliikmesriikide kaupa ... 12
5.6. Liikmesriikide esitatud puuduste liigid 13
6. KARISTUSTE LIIGID 14
7. KOKKUVÕTVAD JÄRELDUSED 14
7.1 Kontrollid 15
7.2 Kasutuskeelud 15
7.3 Puudused 16

1. SISSEJUHATUS

Liiklusohutuse, keskkonnakaitse ja õiglase konkurentsi huvides on Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud meetmete kogum, millega tagatakse, et Euroopa teedel liiklevad tarbesõidukid on sobivas tehnilises korras. Need meetmed hõlmavad järgmist:

- eeskirjad, millega nõutakse veoettevõtjatelt piisavat finantssuutlikkust, et tagada sõidukite nõuetekohane hooldus (määrus (EÜ) nr 1072/2009[1]);

- liikmesriikide territooriumil registreeritud sõidukite korrapärane tehnoülevaatus, mida tuleb teha vastavalt Euroopa tasandil kindlaksmääratud miinimumsagedusele (direktiiv 2009/40/EÜ[2]);

- käesolevas aruandes käsitletav liiklevate sõidukite tehnokontroll, millega tagatakse, et tarbesõidukeid kasutatakse ainult juhul, kui need on heas tehnoseisundis (direktiiv 2000/30/EÜ[3]).

Direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt peavad liikmesriikides liiklevad tarbesõidukid läbima liiklevate sõidukite tehnokontrolli, st tehnoülevaatuse, mille eesmärk on suurendada liiklusohutust ja kaitsta keskkonda. Selle artiklis 6 on sätestatud, et liikmesriigid peavad esitama komisjonile iga kahe aasta järel kahe eelneva aasta jooksul kogutud andmed järgmise kohta:

- kontrollitud tarbesõidukite arv nii seitsme sõidukikategooria kui ka registreerimisriikide kaupa,
- direktiivi kohaselt kontrollitud detailid ning
- avastatud puudused.

Direktiiviga 2000/30/EÜ on nõutud, et pärast andmete kogumist esitab komisjon nõukogule liikmesriikidelt saadud andmete põhjal aruande direktiivi kohaldamise kohta koos saadud tulemuste kokkuvõttega. See ongi käesoleva aruande teema. Samuti on direktiiviga 2000/30/EÜ nõutud, et komisjon edastab Euroopa Parlamendile direktiivi artikli 6 kohaselt liikmesriikidelt saadud teabe.

Direktiivis 2000/30/EÜ on loetletud üheksa liiklevate sõidukite tehnokontrolli valdkonda. Täpsemad üksikasjad on esitatud 4. jaos. Kui kontrollimise käigus selgub, et tarbesõiduk kujutab endast tõsist ohtu selles viibijatele või teistele liiklejatele, võib selle sõiduki kasutamise keelata seni, kuni kõik avastatud ohtlikud puudused on kõrvaldatud. Pärast sõiduki kontrolli tuleb kõik avastatud puudused dokumenteerida juhile antavas tehnokontrolliaktis.

Euroopa Parlament ja nõukogu vaatasid 2014. aastal läbi liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli eeskirjad ja menetlused. 3. aprillil 2014 võeti vastu direktiiv 2014/47/EL[4] (edaspidi „direktiiv 2014/47/EL“). Seda on kohaldatud alates 20. maist 2018. Direktiiviga

---

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

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

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

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

2014/47/EL võeti muu hulgas kasutusele kaks kontrolliliiki – esmane ja üksikasjalikum tehnokontroll[5] – ning kehtestati nõue, et liiklevate sõidukite esmaste tehnokontrollide koguarv ELis peab kalendriaastal vastama vähemalt 5 %-le liikmesriikides registreeritud sõidukite koguarvust. Selle eesmärgi saavutamiseks peab iga liikmesriik tegema jõupingutusi, et teha vajalik arv tehnokontrolle, mis on proportsionaalne tema territooriumil registreeritud sõidukite koguarvuga. Eesmärgi täitmist tuleb esimest korda käsitleda 31. märtsiks 2021 aastate 2019–2020 kohta esitatavas aruandes.

2. DIREKTIIV 2000/30/EÜ

Vastavalt direktiivile 2009/40/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta) tuleb tarbesõidukeid kontrollida igal aastal. Kuna aga iga-aastast ülevaatust peetakse ebapiisavaks tagamaks, et need sõidukid on sõidukorras järjestikuste tehnoülevaatuste vahelisel ajal, tuleb vajaliku liiklusohutuse meetmena teha liiklevate sõidukite tehnokontrolli ka täitemeetmena.

Liiklevate sõidukite tehnokontroll tähendab liikmesriigi territooriumil liikleva tarbesõiduki etteteatamata kontrollimist. Tehnokontrolli teevad kas ametiasutused või mõni muu nende järelevalve all tegutsev asutus peamiselt avalikul maanteel.

Liiklevate sõidukite tehnokontrollide tegemisel ei tohi esineda diskrimineerimist sõidukijuhi kodakondsuse ega tarbesõiduki registreerimise või kasutuselevõtmise riigi alusel. Kontrollida tuleb nii, et sõidukijuhile ja ettevõtjale tekitataks võimalikult vähe kulutusi ja ajakulu.

Liiklevate sõidukite tehnokontrolliks tuleks tarbesõidukeid valida sihipäraselt ja eelkõige on vaja kindlaks teha sellised sõidukid, mis kõige tõenäolisemalt on halvasti hooldatud[6].

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tehakse tavaliselt mitmes järgus. Kõigepealt hinnatakse seisva sõiduki seisundit visuaalselt ja kontrollitakse viimase tehnokontrolli (kui see on asjakohane) ja -ülevaatuse dokumente. Samuti võib kontrollida kohapeal või lähedal asuvas ülevaatuspunktis üksikasjalikult direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt kontrollitavate punktide loetelu põhjal, kas tehnoseisundis esineb puudusi. Üksikasjaliku kontrolli korral tuleb tulemused dokumenteerida tehnokontrolliaktis, mis koostatakse direktiivis esitatud näidise järgi. Aktis sisalduvad andmed on aluseks teabele, mida liikmesriigid peavad komisjonile esitama.

Kui ohtlike puudustega tarbesõiduk kujutab liiklusohutusele suurt riski, võib sõiduki kasutamise keelata kuni asjaomaste puuduste kõrvaldamiseni. Lisaks tuleb välisriigis registreeritudsõidukitest, millel esineb tõsiseid puudusi, teatada registreerimisliikmesriigile, et sõiduki suhtes saaks kohaldada asjakohast järelkontrolli.

Muudetud direktiivis 2000/30/EÜ,[7] mida kohaldati 19. maini 2018, on kehtestatud ELis liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli teatavad tingimused. Direktiiviga 2010/47/EL muudeti alates 1. jaanuarist 2012 I lisas esitatud sõidukikategooriaid ja kontrollitavate punktide loetelu.

---

[5] Esmane tehnokontroll hõlmab dokumentatsiooni kontrolli ja sõiduki tehnilise seisundi visuaalset hindamist; üksikasjalikum tehnokontroll (vajaduse korral pärast esmast kontrolli) tuleb teha liikuvas kontrolliüksuses, liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatises või ülevaatuspunktis.

[6] Direktiiviga 2014/47/EL on kehtestatud kohustuslik riskiastme hindamise süsteem kõigis liikmesriikides alates 20. maist 2019. Kui liiklevate sõidukite tehnokontrolli ja koorma turvalisuse kontrolli käigus avastatakse palju või raskeid puudusi, määratakse ettevõtjale kõrgem riskiprofiil. Liikmesriigi pädevad asutused kasutavad seejärel seda teavet, et kõrge riskiprofiiliga ettevõtjaid sagedamini kontrollida.

[7] Komisjoni 5. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/47/EL, 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).

Enne muutmist jaotati sõidukeid tehnokontrolliaktis (I lisa) klassidesse, nt autorong, mis tähendas kaubaveoks ettenähtud mootorsõidukit, mille täismass on üle 3,5 tonni (N2- ja N3-kategooria) ja mis on ühendatud haagisega (O3- ja O4-kategooria). Samal ajal tuli N2-kategooria sõidukid märkida kergete kaubaveokite alla, N3-kategooria sõidukid veoautode alla ning O3- ja O4-kategooria sõidukid haagiste ja poolhaagiste alla.

Direktiivi 2010/47/EL ühe muudatusena võeti aga kasutusele teistsugune sõidukite liigitamise viis, kasutades nendele määratud kategooriat vastavalt tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele. Selle tulemusena tohib sellise sõiduki, mis võis olla märgitud eri klassidesse, kanda nüüd ainult ühe sõidukikategooria alla. Lisaks tuleb eraldi märkida pukseerivad sõidukid ja haagised. Võttes arvesse, et pukseeriv sõiduk ja haagis võivad olla registreeritud eri liikmesriikides, annavad need ümbertöötatud liigitused täpsemat teavet, samuti parandab see liikmesriikide olukorda, kui on vaja teavitada teist liikmesriiki selles liikmesriigis registreeritud sõidukil leitud tõsistest puudustest.

3. LIIKMESRIIKIDE ESITATUD ANDMED

Käesolev on seitsmes aruanne direktiivi 2000/30/EÜ kohaldamise kohta liikmesriikides ja see hõlmab kalendriaastaid 2017–2018. Tuleb märkida, et kuigi direktiiv 2000/30/EÜ tunnistati direktiiviga 2014/47/EL kehtetuks 20. mail 2018, hõlmab esimene direktiivil 2014/47/EL põhinev aruanne ainult aastaid 2019–2020. See tähendab, et kuna direktiivis 2014/47/EL ei sätestatud üleminekumeetmeid, soovitati liikmesriikidel esitada direktiivi 2000/30/EÜ nõuete kohane aruanne ka ajavahemiku kohta alates 20. maist 2018 kuni 31. detsembrini 2018, et saavutada direktiivi 2000/30/EÜ ja direktiivi 2014/47/EL eesmärk, mis ei ole muutunud, kuigi tehtud kontrollid ja kogutud andmed põhinesid juba direktiivil 2014/47/EL. Selline õiguslik vaakum tekitas liikmesriikidele märkimisväärseid praktilisi probleeme ning seetõttu on aruanded mõnel juhul ekslikud ja järeldusi tuleks teha ettevaatlikult. Liikmesriigid pidid komisjonile esitama andmed käesoleva aruandeperioodi kohta 31. märtsiks 2019.

Aruandluskohustuse lihtsustamiseks ja kooskõlas varasema tavaga saatis komisjon liikmesriikidele 2019. aasta veebruari keskel teavituskirja. Kirjale oli lisatud ettevalmistatud vorm (mille töötasid koos välja komisjon ja liikmesriikide eksperdid) ning liikmesriike julgustati kasutama seda elektrooniliseks andmete esitamiseks, et lihtsustada andmete töötlemist pärast kogu teabe saamist. Seejärel saadeti 2019. aasta märtsis liikmesriikidele meeldetuletus, et aruande esitamise tähtaeg läheneb kiiresti. 2019. aasta mais saadeti kolmas meeldetuletus nendele liikmesriikidele, kes ei olnud oma aruannet tähtajaks esitanud. Edasi järgnes konkreetne teabevahetus komisjoni ja teatavate liikmesriikide vahel. Kõik liikmesriigid kasutasid andmete elektrooniliseks esitamiseks ettevalmistatud vormi, mis oli tervitatav, kuna see lihtsustas andmete sortimist.

Siiski ei pidanud kõik liikmesriigid kinni andmete esitamise tähtajast. Eesti, Kreeka, Küpros, Läti, Leedu, Madalmaad, Austria, Poola, Portugal ja Rootsi esitasid andmed õigel ajal, st enne 31. märtsi 2019. Mõned liikmesriigid hilinesid veidi (nimelt Bulgaaria, Taani, Saksamaa, Iirimaa, Luksemburg, Sloveenia ja Ühendkuningriik), samas kui teised (Malta, Ungari, Prantsusmaa, Hispaania ja Soome) esitasid oma andmed alles 2019. aasta septembris. Selle aja jooksul ei algatatud ühegi liikmesriigi suhtes rikkumismenetlust andmete komisjonile edastamata jätmise pärast.

Seitseteist liikmesriiki, täpsemalt Austria, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Eesti, Soome, Saksamaa, Ungari, Iirimaa, Läti, Leedu, Luksemburg, Madalmaad, Poola, Rumeenia, Sloveenia ja Rootsi, esitasid andmed väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta, liigitatuna

registreerimisriigi järgi. Belgia, Itaalia ja Ühendkuningriik esitasid täieliku kontrolli andmed väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta, täpsustamata, millistele liikmesriikidele viidatakse. Slovakkia esitatud üksikasjalikud andmed väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta ei olnud kasutatavas vormingus, seega tuli need andmed kõrvale jätta.

Prantsusmaa, Hispaania ja Kreeka ei edastanud teavet kolmandate riikide ja Horvaatia sõidukite kohta, kusjuures Kreeka teatas, et ei kontrollinud ühtegi kõnealustest geograafilistest piirkondadest pärit sõidukit. Küpros ei esitanud teavet ühegi teise liikmesriigi sõidukite kohta ja kinnitas, et ei teinud muid kontrolle kui oma territooriumil registreeritud sõidukite kontroll. Ka Malta ei esitanud andmeid kolmandate riikide kohta ja kinnitas, et selliseid kontrolle ei tehtud. Lisaks esitasid Malta ja Austria teavet ka T5-kategooria sõidukite kohta; see kohustus kuulub direktiivi 2014/47/EL kohaldamisalasse.

Kaksteist liikmesriiki – Austria, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Prantsusmaa, Malta, Madalmaad, Portugal, Rumeenia, Sloveenia, Slovakkia ja Ühendkuningriik – esitasid lisateabena kontrollitud elementide veakoodid (nt 1. piduriseadmed; 1.1.8. haagisepidurite ühendused). Need koodid kehtestati direktiiviga 2010/47/EL, millega muudeti direktiivi 2000/30/EÜ I lisa alates 1. jaanuarist 2012, kuid sellist täiendavat teavet ei ole kohustuslik esitada.

Pärast liikmesriikide aruannete esimest analüüsi võttis komisjon ühendust mitme liikmesriigiga, et mõista eelmise perioodiga võrreldes väga erinevate tulemuste või suurte muutuste võimalikke põhjuseid. Liikmesriikide selgituste kohaselt mõjutasid mitmed asjaolud liiklevate sõidukite tehnokontrolli mahtu ja kvaliteeti negatiivselt. Muu hulgas olid sellisteks ajaoludeks direktiivil 2014/47/EL põhinev andmekogumine, pädevusvaldkondade ümberkorraldamine või detsentraliseerimine ning rahalised piirangud, millega kaasnesid töötajate puudus, vähene arv kontrolle ja seadmete piiratud kättesaadavus. Teabevahetuses liikmesriikidega ilmnes ka, et erinevusi võivad põhjustada märkimisväärselt erinevad arusaamad andmekogumisest ja aruandlusest ning nende teostamisest. Need erinevused võivad alates 2018. aasta 20. maist väheneda, kuna direktiiviga 2014/47/EL ühtlustatakse paremini ülevaatusmeetodid, puuduste hindamine, kontrolliseadmete kasutamine ja aruandlusnõuded. Esimene direktiivil 2014/47/EL põhinev aruanne hõlmab ajavahemikku 2019–2020 ja liikmesriigid peavad esitama oma aruande 31. märtsiks 2021.

4. TEHNOKONTROLLI SISU

Komisjonile tuleb edastada vähemalt andmed direktiivi 2000/30/EÜ I lisas esitatud aruande näidise punktis 10 loetletud kontrollitavate valdkondade kohta. Need valdkonnad on järgmised:

- identifitseerimine;
- pidurisüsteem;
- rooliseade;
- nähtavus;
- valgustusseadmed ja elektrisüsteem;

- teljed, veljed, rehvid, vedrustus;
- šassii ja selle kinnitused;
- muu varustus (sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirik);
- saaste (sealhulgas heide ning kütuse- ja/või õlilekked).

Neis valdkondades kontrollijate avastatud vigade registreerimise hõlbustamiseks peaks tehnokontrollakti pöördel olema märgitud kontrollitavate detailide täielik loetelu. Inspektorid peavad aruandesse märkima (eelnevalt kindlaksmääratud koode kasutades) kõik valdkonnad, kus nad on puuduseid avastanud, ja andma aruande koopia pärast kontrolli lõpetamist sõiduki juhile.

Kui inspektor leiab, et mõni avastatud puudus võib kujutada endast sellist ohutusriski, eriti pidurite puhul, et lisakontroll on õigustatud, võib ta suunata sõiduki üksikasjalikumaks kontrollimiseks ettenähtud tehnoülevaatuspunkti.

Kui kontrollimise käigus selgub, et tarbesõiduk kujutab endast tõsist ohtu selles viibijatele või teistele liiklejatele, võib selle sõiduki kasutamise keelata seni, kuni kõik avastatud ohtlikud puudused on kõrvaldatud.

5. STATISTILISED ANDMED

5.1. Kontrollide hulk

Võrreldes aruandeperioodiga 2015–2016 kontrolliti aruandeperioodil 2017–2018 **1 048 863 sõidukit vähem**, st et tegemist on **20,9 % langusega**.

Tuleb märkida, et 2015.–2016. aastal juba tehti **534 473 vähem kontrolle** kui 2013.–2014. aastal. Kui 2011.–2012. aastal kontrolliti **6 016 947** sõidukit, siis 2017.–2018. aastal ainult **3 980 900** sõidukit, **mis tähendab, et ajavahemikul 2011–2018 vähenes kontrollide arv 1/3 võrra**. Kui kontrollide arvu vähenemisega kaasneksid kõrgemad kasutuskeeldude määrad, mis viitaksid täiustatud avastamissüsteemile, ei tekitaks kontrollide arvu vähenemine ärevust, kuid nagu arvud näitavad, ei ole see tingimata nii.

Tabel 1. Kontrollide hulk – võrdlus ajavahemike 2015–2016 ja 2017–2018 vahel

Aruandev liikmesriik	2015.–2016. aastal kontrollitud sõidukid	2017.–2018. aastal kontrollitud sõidukid	Erinevus ajavahemike 2015–2016 ja 2017–2018 vahel	Protsentuaalne erinevus ajavahemike 2015–2016 ja 2017–2018 vahel
Austria	42 438	39 754	−2 684	−6,3 %
Belgia	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgaaria	250 516	153 748	−96 768	−38,6 %
Horvaatia	39 204	22 169	−17 035	−43,5 %
Küpros	6 214	5 984	−230	−3,7 %

Tšehhi Vabariik	88 389	96 261	7872	8,9 %
Taani	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Eesti	2 768	2 281	−487	−17,6 %
Soome	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Prantsusmaa	996 892	612 476	−384 416	−38,6 %
Saksamaa	1 620 465	1 247 506	−372 959	−23,0 %
Kreeka	5 395	360	−5 035	−93,3 %
Ungari	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Iirimaa	29 840	27 501	−2 339	−4,5 %
Itaalia	5 514	5 446	−68	−1,2 %
Läti	8 652	8 804	152	1,8 %
Leedu	70 586	50 238	−20 348	−28,8 %
Luksemburg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	−9,2 %
Madalmaad	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Poola	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugal	1 522	962	−560	−36,8 %
Rumeenia	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovakkia	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Sloveenia	4 945	5 402	457	9,2 %
Hispaania	654 392	345 620	−308 772	−47,2 %
Rootsi	45 417	44 711	−706	−1,6 %
Ühendkuningriik	265 535	260 026	−5 509	−2,1 %
Kokku	**5 029 763**	**3 980 900**	**−1 048 863**	**−20,9 %**

Kuusteist liikmesriiki tegid aastatel 2017–2018 vähem kontrolle kui aastatel 2015–2016.

Protsentuaalne vähenemine ulatus 1,2 %-st Itaalia puhul kuni 93,3 %-ni Kreeka puhul. Teised liikmesriigid, kus toimus märkimisväärne vähenemine, olid Hispaania (47,2 %), Horvaatia (43,5 %), Bulgaaria (38,6 %), Prantsusmaa (38,6 %) ja Portugal (36,8 %). Liikmesriigid põhjendasid vähenemist ressursside vähenemisega, ümberkorraldamisega, siseriiklike õigusaktide muutumisega ja eeskirjade ebatõhusa kohaldamisega (välja arvatud Rootsi, kes selgitas, et kohaldas direktiivi 2014/47/EL kohast riskipõhist lähenemisviisi).

Teisest küljest registreeriti kaheteistkümnes liikmesriigis ajavahemikul 2017–2018 kontrollide arvu kasv. Protsentuaalne tõus ulatus 1,8 %-st Läti puhul kuni 48,6 %-ni Rumeenia puhul, 63,8 %-ni Madalmaade puhul ja 429,4 %-ni Luksemburgi puhul.

5.2. Kontrollitud sõidukite päritolu

Tabelis 2 on esitatud ülevaade liikmesriikides kontrollitud sõidukite päritolust. Nagu eespool märgitud, ei esitanud ainult Küpros andmeid teises liikmesriigis või väljaspool ELi registreeritud sõidukite kontrollimise kohta. Kakskümmend seitse liikmesriiki esitasid andmed teises liikmesriigis registreeritud sõidukite kontrollimise kohta ning kakskümmend

liikmesriiki kontrollisid ka oma territooriumil liiklevaid, kuid väljaspool ELi registreeritud sõidukeid.

Tabelis 2 esitatud andmete põhjal saab teha mõned olulised tähelepanekud — 2017.–2018. aastal kontrollitud sõidukitest 57,7 % olid registreeritud kontrollivas liikmesriigis, 34,1 % sõidukitest mõnes teises liikmesriigis ning ainult 8,2 % väljaspool ELi.

Luksemburgis hõlmas ainult 14,4 % tehtud kontrollidest seal registreeritud sõidukeid ja 80,1 % kontrollidest mõnes teises liikmesriigis registreeritud sõidukeid. Poola ja Bulgaaria ametiasutused kontrollisid vastavalt 49,4 % ja 63,4 % oma liikmesriikides registreeritud sõidukitest, samas kui nad kontrollisid teiste liikmesriikidega võrreldes protsentuaalselt rohkem väljaspool ELi registreeritud sõidukeid. Selliseid andmeid selgitab arvatavasti kõnealuste liikmesriikide geograafiline asukoht ja sellest tulenev suur transiitliiklus.

Tabel 2. Kontrollitud sõidukite päritolu

Aruandev liikmesriik	Registreeritud samas liikmesriigis	Registreeritud teises liikmesriigis	Registreeritud väljaspool ELi	Kokku	Liikmesriigi sõidukid (%)
Austria	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgia	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgaaria	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Horvaatia	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Küpros	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Tšehhi Vabariik	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Taani	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Eesti	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Soome	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Prantsusmaa	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Saksamaa	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Kreeka	204	156	0	360	56,7 %
Ungari	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Iirimaa	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Itaalia	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Läti	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Leedu	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luksemburg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Madalmaad	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Poola	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Rumeenia	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovakkia	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Sloveenia	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Hispaania	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %

Rootsi	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Ühendkuningriik	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Kokku	**2 297 213**	**1 356 324**	**327 363**	**3 980 900**	**57,7 %**
Šveits	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Kokku	**2 383 086**	**1 448 238**	**331 298**	**4 162 622**	**57,2 %**

5.3. Kasutuskeeldude hulk

Aruandeperioodil 2017–2018 sai kasutuskeelu 99 617 **sõidukit vähem** kui 2015.–2016. aastal, st et tegemist on **24,7 % langusega**. Tabelis 3 on esitatud andmed liikmesriikide kaupa. Võttes arvesse, et samal ajal vähenes ka kontrollitud sõidukite arv 20,9 % võrreldes 2015.–2016. aastaga, ei pruugi see osutada paremale avastamismeetodile.

Tabel 3. Kasutuskeeldude hulk – võrdlus ajavahemike 2015–2016 ja 2017–2018 vahel

Aruandev liikmesriik	2015.-2016. aastal kasutuskeelu saanud sõidukid	2017.-2018. aastal kasutuskeelu saanud sõidukid	Erinevus ajavahemike 2015–2016 ja 2017–2018 vahel	Protsentuaalne erinevus ajavahemike 2015–2016 ja 2017–2018 vahel
Austria	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgia	691	1 015	324	46,9 %
Bulgaaria	1 646	1 720	74	4,5 %
Horvaatia	2 548	1 675	−873	−34,3 %
Küpros	1 232	1 012	−220	−17,9 %
Tšehhi Vabariik	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Taani	1 192	1 292	100	8,4 %
Eesti	2 636	2 067	−569	−21,6 %
Soome	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Prantsusmaa	103 720	49 592	−54 128	−52,2 %
Saksamaa	26 768	26 912	−469	−1,7 %
Kreeka	71	12	−59	−83,1 %
Ungari	8 388	8 830	442	5,3 %
Iirimaa	1 909	1 420	930	189,8 %
Itaalia	2 923	2 864	−59	−2,0 %
Läti	61	833	772	1 265,6 %
Leedu	311	1 371	1 060	340,8 %
Luksemburg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	−502	−13,7 %
Madalmaad	172	1 004	832	483,7 %
Poola	38 374	34 017	−4 357	−11,4 %
Portugal	776	8	−768	−99,0 %
Rumeenia	3 825	1 804	−2 021	−52,8 %

Slovakkia	5 955	4 575	−1 380	−23,2 %
Sloveenia	109	154	45	41,3 %
Hispaania	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Rootsi	42 087	1 827	−40 260	−95,7 %
Ühendkuningriik	72 886	58 380	−14 506	−19,9 %
Kokku	**403 937**	**304 320**	**−99 617**	**−24,7 %**

Võrreldes aruandeperioodiga 2015–2016 suurenes aruandeperioodil 2017–2018 kasutuskeeldude hulk neljateistkümnes liikmesriigis. Protsentuaalne kasv ulatus 4,1 %-st Austrias kuni ligikaudu 3 203 %-ni Soomes, mis tõenäoliselt tulenes riskipõhisemast lähenemisviisist. Teised liikmesriigid, kus registreeriti märkimisväärne suurenemine, olid Tšehhi Vabariik (1932,0 %), Läti (1265,6 %), Madalmaad (483,7 %) ja Leedu (340,8 %).

Võrreldes seda kasvu kontrollide hulga vastava muutusega asjaomastes liikmesriikides (välja arvatud Leedu, kus registreeriti 28,8 % langus), registreeriti Soomes, Tšehhi Vabariigis, Lätis ja Madalmaades kontrollide hulga kasv vastavalt 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % ja 63,8 %. Seetõttu ilmneb andmetest, et vähemalt Leedu peab olema muutnud oma kontrollipoliitikat, võttes kasutusele riskipõhise lähenemisviisi, mille tagajärjel on kehtestatud rohkem kasutuskeelde.

Teisest küljest vähenes neljateistkümnes liikmesriigis kasutuskeeldude arv, jäädes vahemikku 1,7 %-st Saksamaal kuni 99,0 %-ni Portugalis, kes teatas kõigest kaheksast keelust käesoleval aruandeperioodil võrreldes 776 keeluga aruandeperioodil 2015–2016.

5.4. Kasutuskeelu saanud sõidukite päritolu

Tabelis 4 võetakse kokku liikmesriikide esitatud andmed ja märgitakse, et kasutuskeelu saanud sõidukite osakaal jääb vahemikku alates 0,9 %-st Portugalis, 1,1 %-st Bulgaarias, 1,3 %-st Saksamaal ja 2,3 %-st Sloveenias kuni üle 50,0 %-ni Austrias, Eestis, Itaalias ja Maltal. ELis registreeritud sõidukite kasutuskeeldude osakaal (v.a andmeid esitav liikmesriik) on vahemikus alates 1,4 %-st Luksemburgis, 1,8 %-st Bulgaarias, 2,1 %-st Poolas kuni üle 50,0 %-ni Austrias ja Eestis. Tuleb märkida, et Eestis on kodumaiste sõidukite kasutuskeeldude määrad üle 90,0 %, mis tuleneb andmekogumise metoodikast, samas kui kõigis liikmesriikides kokku on kodumaiste sõidukite kasutuskeeldude üldmäär 8,1 %, mis on veidi rohkem kui 7,9 % määr aruandeperioodil 2015–2016.

Võrreldes erinevusi kodumaiste sõidukite ja teises liikmesriigis registreeritud sõidukite kasutuskeeldude määrade vahel, jääb kuue liikmesriigi, nimelt Austria, Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Luksemburgi ja Ühendkuningriigi esitatud andmetest mulje, et teises liikmesriigis registreeritud sõidukitele esitatakse rangemaid tehnonõudeid, kuna nende puhul teatati rohkematest keeldudest. Liikmesriigid, kus kodumaiste sõidukite kasutuskeeldude määr oli üle 10 % suurem kui mujal registreeritud sõidukite oma, olid Taani (13,7 % suurem), Eesti (23,9 % suurem), Itaalia (39,2 % suurem), Malta (36,2 % suurem) ja Hispaania (13,0 % suurem). Teisest küljest oli ainus liikmesriik, kus mõnes teises liikmesriigis registreeritud sõidukite kasutuskeeldude määr oli ligikaudu 10,0 % suurem (9,2 %) kui kodumaiste oma, Ühendkuningriik.

ELi (v.a kodumaiste) sõidukite keskmine kasutuskeeldude määr 28 liikmesriigis on 7,6 %, mis on väiksem kui 9,0 % määr aruandlusperioodil 2015–2016.

Küpros ei kontrollinud mujal ELis registreeritud sõidukeid, mis tuleneb arvatavasti tema geograafilisest asukohast liidus. Ka Portugal ei esitanud andmeid väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta, mistõttu võiks 7,6 % kasutuskeeldude määra diferentseerida, kuna see ei sisalda ühe liikmesriigi andmeid.

Tabel 4. Kasutuskeeldude jaotus – liikmesriik *vs*. EL

	Liikmesriigis registreeritud sõidukite kasutuskeelud			ELis registreeritud sõidukite kasutuskeelud (v.a aruandev liikmesriik)		
Andmed esitanud liikmesriik	**Liikmesriigis registreeritud kontrollitud sõidukite arv**	**Kasutuskeeldude arv liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul**	**Kasutuskeelu saanud liikmesriigi sõidukite osakaal (%)**	**ELis registreeritud kontrollitud sõidukite arv**	**Kasutuskeeldude arv ELis registreeritud sõidukite puhul**	**Kasutuskeelu saanud ELi sõidukite osakaal (%)**
Austria	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgia	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgaaria	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Horvaatia	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Küpros	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Ei kohaldata
Tšehhi Vabariik	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Taani	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Eesti	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Soome	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Prantsusmaa	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Saksamaa	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Kreeka	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Ungari	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Iirimaa	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Itaalia	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Läti	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Leedu	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luksemburg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Madalmaad	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Poola	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugal	935	8	0,9 %	27	0	Ei kohaldata
Rumeenia	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovakkia	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Sloveenia	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Hispaania	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Rootsi	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Ühendkuningriik	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Kokku	**2 297 213**	**185 016**	**8,1 %**	**1 356 324**	**102 491**	**7,6 %**
Šveits	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %

Kokku	**2 383 086**	**188 452**	**7,9 %**	**1 448 238**	**110 983**	**7,7 %**

Nagu eespool märgitud, esitasid kakskümmend liikmesriiki ka andmed väljaspool ELi registreeritud sõidukite kontrollimise kohta. Täpsemad üksikasjad on esitatud tabelis 5. Kontrolliti 327 273 väljaspool ELi registreeritud sõidukit, mille tagajärjel kehtestati 16 813 kasutuskeeldu, st et **keeldude määr oli 5,1 %** võrreldes 8,1 % kodumaiste sõidukite puhul ja 7,6 % ELi (v.a kodumaiste) sõidukite puhul. Võrreldes ELis registreeritud sõidukite keelumääraga suurenes väljaspool ELi registreeritud sõidukite kasutuskeeldude määr üle 10,0 % Austrias(10,7 %), Eestis (23,1 %) ja Soomes (15,1 %), samas kui Itaalias vähenes see 12,1 %.

Liikmesriikide esitatud andmed väljaspool ELi liikmesriike registreeritud sõidukite tehnokontrollide arvu kohta ei ole ikka veel piisavad selleks, et kõnealuste sõidukite tehnoseisundi suhtes olulisi järeldusi teha. Kuid võrreldes aruandeperioodiga 2015–2016 esitasid väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta andmeid üheksa liikmesriiki rohkem.

Tabel 5. Kasutuskeeldude jaotus – väljaspool ELi registreeritud sõidukid

	Kasutuskeelud (väljaspool ELi registreeritud sõidukid)		
Andmed esitanud liikmesriik	**Väljaspool ELi registreeritud kontrollitud sõidukite arv**	**Kasutuskeeldude arv väljaspool ELi registreeritud sõidukite puhul**	**Kasutuskeelu saanud väljaspool ELi registreeritud sõidukite osakaal (%)**
Austria	1 688	1256	74,4 %
Belgia	339	29	8,6 %
Bulgaaria	41 497	346	0,8 %
Horvaatia	0	0	Ei kohaldata
Küpros	0	0	Ei kohaldata
Tšehhi Vabariik	2 863	132	4,6 %
Taani	49	11	22,4 %
Eesti	271	248	91,5 %
Soome	2 550	1269	49,8 %
Prantsusmaa	0	0	Ei kohaldata
Saksamaa	36 573	1 202	3,3 %
Kreeka	0	0	Ei kohaldata
Ungari	2 642	45	1,7 %
Iirimaa	9	1	11,1 %
Itaalia	12	1	8,3 %
Läti	405	62	15,3 %
Leedu	6 020	93	1,5 %
Luksemburg	78	0	0 %
Malta	0	0	Ei kohaldata
Madalmaad	180	37	20,6 %

Poola	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	Ei kohaldata
Rumeenia	336	47	14,0 %
Slovakkia	0	0	Ei kohaldata
Sloveenia	103	7	6,8 %
Hispaania	0	0	Ei kohaldata
Rootsi	326	15	4,6 %
Ühendkuningriik	6 125	1 961	31,6 %
Kokku	**327 273**	**16 813**	**5,1 %**
Šveits	3 935	530	13,5 %
Kokku	**331 208**	**17 343**	**5,2 %**

5.5. Kasutuskeelu saanud sõidukid kategooriate ja registreerimisliikmesriikide kaupa

1. lisas on esitatud ülevaade kasutuskeeldude määradest sõiduki registreerimise liikmesriikide kaupa. Kõigi liikmesriikide keskmine kasutuskeeldude määr oli 7,9 %, kusjuures kõige sagedamini anti kasutuskeeld N2-kategooria sõidukitele (sõidukid massiga üle 3,5 tonni), nende kasutuskeelu määr oli 11,4 %.

Määramata kategooriasse „muud“ kuuluvate sõidukite kasutuskeelu määr oli 9,4 %. See kategooria hõlmab tõenäoliselt paljusid sõidukitüüpe, st põllumajandussõidukeid (T-kategooria), kerghaagiseid (O1- ja O2-kategooria) ja kergkaubikuid (N1-kategooria), ning nende tehnokontroll põhineb siseriiklikel seadusandlikel meetmetel.

Alates 20. maist 2018 tuleb direktiivi 2014/47/EL alusel kontrollida kiirtraktoreid (suudavad ületada kiirust 40 km/h), kui neid kasutatakse peamiselt avalikel teedel kaubaveoks.

Analüüsist nähtub, et Austriast ja Maltalt pärit sõidukid said kasutuskeelu sagedamini, nende kasutuskeeldude määr oli vastavalt 37,5 % ja 31,9 %. Saksamaa ja Luksemburgi sõidukid aga said kasutuskeelu kõige harvem – kasutuskeeldude määr vastavalt 1,7 % ja 2,6 %.

Erinevusi kasutuskeeldude määrades võib selgitada erinevate valiku- ja kontrollimeetodite kasutamisega ning puuduste erineva liigitamisega liikmesriikides.

Saksamaa, Ühendkuningriik, Prantsusmaa ja Rootsi kontrollisid oma territooriumil vastavalt 94,1 %, 93,4 %, 93 % ja 85,8 % kõigist riikliku registreerimisnumbriga sõidukitest. Austrias, Bulgaarias, Soomes, Horvaatias, Iirimaal, Maltal, Poolas, Hispaanias ja Küprosel kontrolliti üle 50 % sellistest sõidukitest. Nagu eeldatud, näitab see, et enamikul juhtudel kontrollitakse sõidukeid riigisisestel vedudel.

On siiski mõned erandid. Näiteks kontrollisid Eesti, Itaalia, Luksemburgi, Portugali, Rumeenia ja Kreeka ametiasutused vähem kui 10 % kõigist kontrollitud sõidukitest, mis olid registreeritud oma liikmesriikides.

2. lisas on esitatud kasutuskeeldude üksikasjad sõidukikategooriate ja kontrolli teinud liikmesriikide kaupa. Kõige rohkem kohaldati kasutuskeelde Eestis (90,6 %), Austrias (63,3 %), Itaalias (52,6 %) ja Maltal (50,3 %) ning vähem Portugalis (0,8 %), Bulgaarias (1,1 %), Luksemburgis (1,6 %) ja Saksamaal (2,2 %). Kõigi ELi liikmesriikide keskmine keelumäär on 7,6 %, mis on enam-vähem sama kui aruandeperioodil 2015–2016. Nagu

eeldati, on suurema kasutuskeeldude suhtarvuga liikmesriigid need samad, kus on ka suurim kasutuskeeldude osakaal oma liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul (tabel 4).

5.6. Liikmesriikide esitatud puuduste liigid

3. lisas on esitatud liikmesriikide poolt aruandeperioodil 2017–2018 tehtud kontrollide käigus üheksas kontrollitavas valdkonnas sõidukitel avastatud puuduste määrad.

Sellel aruandeperioodil olid tehnokontrolli käigus avastatud puudused kõige sagedamini seotud järgmiste elementide tehnoseisundiga:

– valgustusseadmed ja elektrisüsteemid (26,4 % kõigist registreeritud puudustest);
– teljed, veljed, rehvid, vedrustus (16,5 % kõigist registreeritud puudustest);
– pidurisüsteem (15,1 % kõigist registreeritud puudustest) ja
– šassii ja selle kinnitused (12,3 %).

Üheksas kontrollitavas valdkonnas esitasid liikmesriigid märkimisväärselt erinevaid andmeid puuduste avastamise sageduse kohta. Näiteks Hispaanias moodustasid puudused „muu varustuse, sealhulgas sõidumeeriku ja kiiruspiiriku“ osas 64,9 % kõigist aruandeperioodil teatatud puudustest, samas kui Ühendkuningriigis moodustasid puudused selles valdkonnas vaid 0,8 % kõigist avastatud puudustest. Jällegi võib see kõige tõenäolisemalt olla põhjustatud liikmesriikide erinevatest kontrollimeetoditest ja lisaks sellele riigi põhimõttest pöörata kontrolli käigus suuremat rõhku konkreetsele valdkonnale. Tuleb siiski tunnistada, et alates 20. maist 2018 toob direktiiv 2014/47/EL kaasa ühtsemad kontrollimeetodid ning ühtsema puuduste hindamise ja ülevaatusseadmete kasutamise.

Võrreldes neid andmeid eelmise aruandeperioodi andmetega, on näha, et kõige suurem langus on toimunud punktis „teljed, veljed, rehvid, vedrustus“, kus puuduste osakaal on langenud eelmise aruandperioodi 21,8 %-lt 16,5 %-le käesolevas aruandes, ning samuti punktis „muu varustus (sh sõidumeerik ja kiiruspiirik)“, kus puuduste osakaal langes samal ajal 15,5 %-lt 11,5 %-le. Kõige levinumad on siiski puudused punktis „valgustusseadmed ja elektrisüsteem“, kus toimus kasv 26,4 %-ni (3,4 % võrra rohkem võrreldes 23 %-ga eelmisel aruandeperioodil). Muudes punktides ei ole muutused võrreldes eelmise aruandeperioodiga murettekitavalt suured või viitavad liikmesriikides rakendatavate põhimõtete olulistele muudatustele.

Üheksast kontrollitavast punktist neljas, nimelt „identifitseerimine“, „nähtavus“, „valgustusseadmed ja elektrisüsteem“ ning „muu varustus, sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirik“, on puuduste määrad eelmise aruandeperioodiga võrreldes kahanenud. Punktis „rooliseade“ jäi puuduste määr samaks (2,3 %). Neis punktides, milles toimus väike kasv võrreldes eelmise aruandeperioodiga, nimelt „pidurisüsteem“, „valgustusseadmed ja elektrisüsteem“, šassii ja selle kinnitused“ ning „saaste (sh heide ning kütuse- ja/või õlileke)“, jäi see kasv alla 5 %.

Peamised puudused esinevad punktis „valgustusseadmed ja elektrisüsteem“, kus puuduste määr on 12 liikmesriigis kõrgeim, samas kui punktides „sõiduki identifitseerimine“, „rooliseade“ ja „saaste (sh heide ning kütuse- ja/või õlileke)“ jääb see enamikes

liikmesriikides alla 10 %, välja arvatud Prantsusmaa, kus viimati nimetatud punktis on puuduste määr 25 %, mis tõenäoliselt tuleneb rangemast suhtumisest sõidukite keskkonnamõjusse. Saastega (sh heide ja lekked) seotud puudused võivad lisaks liiklusohutusele kahjustada ka keskkonda; selliste puuduste osakaal on pärast eelmise perioodi vähenemist 0,8 % võrra (4,1 %-lt 3,3 %-le) kasvanud 3,0% võrra, s.o 3,3 %-lt 6,3 %-le.

Nagu nähtub tabelist 2, kontrollisid 20 liikmesriiki väljaspool ELi registreeritud sõidukeid. Kuna aga selliste kontrollide koguarv moodustab ainult ligikaudu 8 % aruandeperioodil tehtud kontrollide koguarvust, ei ole võimalik teha kindlaid järeldusi selliste sõidukite tehnoseisundi kohta.

Täielikkuse huvides sisaldab käesoleva aruande 4. lisa siiski täiendavaid üksikasju, mis annavad ülevaade liikmesriikides kontrollitud sõidukite arvust registreerimisriikide kaupa ja kasutuskeelu saanud sõidukite osakaalust.

6. KARISTUSTE LIIGID

Direktiiviga 2000/30/EÜ ei ole ette nähtud karistuste kohaldamise korda avastatud rikkumiste korral. Selle asemel peavad liikmesriigid ise määrama karistused ilma diskrimineerimata sõidukijuhte kodakondsuse ega sõiduki registreerinud või kasutusele võtnud riigi alusel.

Nagu eespool öeldud, kui selgub, et tarbesõiduk kujutab tõsist ohtu sõidukis viibijatele või teistele liiklejatele, võib pädev asutus või tehnokontrolli teostav kontrollija direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt selle kasutamise keelata seni, kuni kõik avastatud ohtlikud puudused on kõrvaldatud.

Ka tuleb sõiduki registreerinud liikmesriigi pädevaid asutusi teavitada, kui mitteresidendile kuuluval tarbesõidukil avastatakse ohtlikud puudused, mille tõttu keelatakse selle kasutamine.

Selle liikmesriigi pädevad asutused, kus ohtlik puudus avastati, võivad paluda sõiduki registreerinud liikmesriigi pädevatel asutustel võtta rikkuja suhtes asjakohaseid meetmeid, näiteks määrata sõidukile põhjalikum tehnoülevaatus. See jääb siiski registreerimisliikmesriigi otsustada, milliste meetmete võtmist ta peab asjakohaseks, ning ta ei pea neist aru andma.

Tegelikult ei ole ohtlikult defektse sõiduki keelamisega seotud rahaline mõju käitajale ainus võimalik karistus, mida kontrolli läbiviiva liikmesriigi ametiasutused määravad. Võib tekkida lisakulusid, näiteks kulud, mis on seotud sõiduki äraveoga üksikasjalikuma kontrolli tegemiseks kontrolliüksusesse, millele lisanduvad ülevaatuse kulud ja puuduste kõrvaldamiseks vajalike remonditööde kulud. Lisaks kaasnevad käitajale kaudsed kulud seoses võimaliku ajakavast mahajäämisega.

Vastavalt direktiivile 2014/47/EL tuleb alates 20. maist 2019 teave puuduste arvu ja raskusastme kohta lisada direktiivi 2006/22/EÜ[8] alusel loodud riskiastme hindamise süsteemi. Kõrge riskiprofiiliga ettevõtjate sõidukeid võidakse sagedamini valida liiklevate sõidukite tehnokontrolliks.

[8] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35)

7. KOKKUVÕTVAD JÄRELDUSED

Nagu on märgitud käesoleva aruande 3. peatükis, ei tohiks kontrollimeetodis, andmete kogumises ja aruandluses ilmnenud erinevuste tõttu teha selle aruande põhjal kaugeleulatuvaid järeldusi ning tulemustesse tuleks suhtuda ettevaatusega. Seda silmas pidades on aruandeperioodi 2017–2018 kohta kogutud andmete põhjal tehtud peamised järeldused järgmised.

7.1 Kontrollid

Võrreldes aruandeperioodiga 2015–2016 kontrolliti aruandeperioodil 2017–2018 **1 048 863 sõidukit vähem**, st et tegemist on **20,9 % langusega**. Liikmesriikide selgituste kohaselt tuleneb see ressursside vähenemisest, ümberkorraldamisest, siseriiklike õigusaktide muutmisest ja eeskirjade ebatõhusast kohaldamisest.

Kuusteist liikmesriiki tegi vähem kontrolle, protsentuaalselt ulatus vähenemine 1,2 %-st Itaalia puhul kuni 93,3 %-ni Kreeka puhul. Teisest küljest tegi kaksteist liikmesriiki rohkem kontrolle, protsentuaalselt ulatus kasv 1,8 %-st Läti puhul 429,4 %-ni Luksemburgi puhul.

57,7 % aruandeperioodil kontrollitud sõidukitest oli registreeritud kontrolli teinud liikmesriigis, 34,1 % sõidukitest oli registreeritud mõnes teises liikmesriigis ning 8,2 % väljaspool ELi.

Märgatavalt varieerub ka kontrollitud sõidukite koguarvu ja liikmesriigis endas registreeritud sõidukite suhe. Austrias, Belgias, Prantsusmaal, Luksemburgis ja mõnevõrra ka Poolas, kus omamaiste sõidukite kontrollimise osakaal on alla 50 %, tuleks püüda saavutada tasakaalustatum kontrollide suhe, mis vastaks paremini teiste selliste liikmesriikide omale, kus on samuti suur transiitliikluse osakaal.

7.2 Kasutuskeelud

Eelmise aruandeperioodiga võrreldes sai kasutuskeelu **99 617 sõidukit vähem**, st et tegemist on **24,7 % langusega**.

Neljateistkümnes liikmesriigis suurenes väljastatud kasutuskeeldude arv, suurenemise ulatus oli alates 4,1 %-st Austrias kuni 3,203 %-ni Soomes. Teisest küljest registreeriti neljateistkümnes liikmesriigis vähem kasutuskeelde, vähenemise ulatus oli alates 1,7 %-st Saksamaal kuni 99,0 %-ni Portugalis. Välja arvatud Küpros, Prantsusmaa ja Slovakkia, suurenes või vähenes kasutuskeeldude arv üldiselt kooskõlas kontrollimahtudega, mis võib viidata muudatustele nende liikmesriikide kontrollipõhimõtetes.

Kasutuskeelu saanud sõidukite päritolu järgi oli kodumaiste sõidukite üldine keelustamismäär 8,1 %; ELi (v.a kodumaiste) sõidukite puhul 7,6 % ja väljaspool ELi registreeritud sõidukite puhul 5,1 %. See näitab, et ELi sõidukite suhtes kohaldatakse üldiselt ühtseid standardeid, olenemata sõiduki päritoluriigist. Väljaspool ELi registreeritud sõidukite kasutuskeelumäär võib olla madalam seetõttu, et käitajad saadavad ELis tehtavatele sõitudele oma uusimad ja kõige paremini hooldatud sõidukid. Madalam keelumäär näitab, et sihipärasem lähenemisviis ei ole levinud,

kuid loodetavasti muutub see direktiivi 2014/47/EL jõustamisega, millega nõutakse liikmesriikidelt oma kontrollisüsteemide kohandamist.

ELis registreeritud sõidukite kõigi liikmesriikide keskmine kasutuskeelumäär oli 7,9 %. Kõige sagedamini sai kasutuskeelu sõidukitüüp N2-kategooria (ehk raskeveokid), mille kasutuskeelumäär oli 11,4 %. Rootsis ja Maltas registreeritud sõidukid said kasutuskeelu sagedamini, vastavalt 37,5 % ja 31,9 % kontrollitud sõidukitest. Saksamaa ja Luksemburgi sõidukid aga said kasutuskeelu kõige harvem – kasutuskeeldude määr vastavalt 1,7 % ja 2,6 %. Nende määrade erinevuste põhjused ei ole komisjonile teada, seega tuleks eeldada, et need tulenevad liikmesriikides erinevate kontrollimeetodite kohaldamisest ja erinevusest puuduste liigitamisel.

7.3 Puudused

Aruandeperioodil tehtud kontrollide käigus avastatud kaks kõige sagedasemat puuduste liiki olid seotud valdkondadega „valgustusseadmed ja elektrisüsteemid“ ning „teljed, veljed, rehvid, vedrustus“. Nende vigade osakaal moodustas registreeritud vigade koguarvust vastavalt 26,4 % ja 16,5 %. Punktis „muu varustus (sh sõidumeerik ja kiiruspiirik)“ avastatud puuduste osakaal oli 11,5 % kõigist registreeritud puudustest kõikides liikmesriikides, mis oli 15,5 % vähem võrreldes eelmise aruandeperioodiga. Väärib märkimist, et punkti „saaste (sh heide ning kütuse- ja/või õlileke)“ kontrollimine on peaaegu kahekordistunud, tõustes 3,3 %-lt 2015.–2016. aasta aruandeperioodil 6,3 %-le viimasel aruandeperioodil ja annab tunnistust positiivsest suundumusest sõidukite keskkonnakontrolli osas.

Siiski esineb liikmesriikide vahel endiselt märkimisväärseid erinevusi kasutuskeelumäärades eri kontrollipunktide kohta. Näiteks Hispaanias moodustasid puudused punktis „muu varustus (sh sõidumeerik ja kiiruspiirik“ 64,9 % kõigist aruandeperioodil registreeritud puudustest, samas kui Ühendkuningriigis moodustasid puudused selles valdkonnas vaid 0,8 % kõigist avastatud puudustest. Jällegi võib see kõige tõenäolisemalt olla põhjustatud erinevatest kontrollimeetoditest liikmesriikides. Eeldatavasti need erinevused siiski vähenevad alates 20. maist 2018, kui jõustub direktiiv 2014/47/EL, kuna sellega ühtlustatakse paremini ülevaatusmeetodid, puuduste hindamine ja katseseadmete kasutamine.