

Bryssel 23.3.2020
COM(2020) 109 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**

Raportointijakso 2015–2016

Sisällys

1.	JOHDANTO.....	3
2.	DIREKTIIVI 2000/30/EY	4
3.	JÄSENVALTIOIDEN TOIMITTAMAT TIEDOT	5
4.	TARKASTUKSEN SISÄLTÖ.....	6
5.	TILASTOTIEDOT	6
5.1.	Tarkastusten määrät.....	6
5.2.	Tarkastettujen ajoneuvojen alkuperä.....	8
5.3.	Käyttökieltojen määrät	9
5.4.	Käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen alkuperä	10
5.5.	Käyttökieltoon asetetut ajoneuvot ajoneuvoluokan ja rekisteröintijäsenvaltion mukaan	13
5.6.	Puutteiden tyypit jäsenvaltioittain.....	13
6.	SEURAAMUSLAJIT.....	14
7.	TIIVISTELMÄ JA PÄÄTELMÄT	15
7.1.	Tarkastukset	15
7.2.	Käyttökiellet	15
7.3.	Puutteet.....	16

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 riittävissä teknisessä kunnossa. Näitä ovat

- ammattiin pääsyä koskevat säännöt, joissa edellytetään liikenteenharjoittajilta riittäviä taloudellisia valmiuksia ajoneuvojen kunnossa pitämiseksi (asetus (EY) N:o 1072/2009¹);
- jäsenvaltioiden alueella rekisteröityjen ajoneuvojen säännölliset katsastukset vähintään EU:n tasolla säädetyin määrävälein (direktiivi 2009/40/EY²);
- tämän kertomuksen aiheena olevat tekniset tienvarsitarkastukset, joilla varmistetaan, että hyötyajoneuvoja käytetään ainoastaan, jos ne pidetään teknisten vaatimusten mukaisessa kunnossa (direktiivi 2000/30/EY³).

Jäsenvaltioiden alueella liikennöiville hyötyajoneuvoille, moottoriajoneuvot, niiden perävaunut ja puoliperävaunut mukaan lukien, tehdään tieliikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun parantamiseksi direktiivin 2000/30/EY nojalla teknisiä tienvarsitarkastuksia.

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.

Lisäksi direktiivissä 2000/30/EY säädetään, että kerättyään nämä tiedot komissio esittää neuvostolle jäsenvaltioilta saatuihin tietoihin perustuvan kertomuksen direktiivin soveltamisesta sekä yhteenvedon tuloksista. Tästä on kyse tässä kertomuksessa. Direktiivin 2000/30/EY 6 artiklassa säädetään myös, että komissio toimittaa jäsenvaltioilta saadut tiedot Euroopan parlamentille.

Direktiivissä 2000/30/EY määritellään yhdeksän kohtaa (ks. 4 luku jäljempänä), joista tekniset tienvarsitarkastukset voidaan tehdä. Jos tarkastuksen aikana käy selväksi, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, kyseisen ajoneuvon käyttö voidaan kieltää, kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu. Tarkastetussa ajoneuvossa havaitut puutteet on mainittava tarkastusraportissa, joka on annettava ajoneuvon kuljettajalle.

Euroopan parlamentti ja neuvosto tarkistivat liikennekelpoisuuspaketin yhteydessä vuonna 2014 hyötyajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevat säännöt ja menettelyt. Direktiivi 2014/47/EU⁴ annettiin 3. huhtikuuta 2014. Sitä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien. Direktiivillä

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).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 134).

2014/47/EU muun muassa otettiin käyttöön kaksi tarkastustyyppiä, eli alustavat ja yksityiskohtaisemmat tarkastukset⁵, sekä sääntö, jonka mukaan EU:ssa on tehtävä kalenterivuositain alustavia teknisiä tienvarsitarkastuksia yhteensä vähintään viidelle prosentille jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärästä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi kunkin jäsenvaltion on pyrittävä tekemään tienvarsitarkastuksia riittävä määrä suhteessa asianomaisen jäsenvaltion alueella rekisteröityjen tällaisten ajoneuvojen kokonaismäärään. Tämä tavoite otetaan ensimmäisen kerran huomioon vuosia 2019–2020 koskevassa raportointivelvollisuudessa, 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 välisenä aikana, joten tieturvallisuuden kannalta välttämättömänä valvontatoimenpiteenä on tehtävä myös teknisiä tienvarsitarkastuksia.

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

Tekniset tienvarsitarkastukset on tehtävä ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottomaaahan perustuvaa syrjintää. Tarkastukset on myös toteutettava siten, että kuljettajille ja yrityksille aiheutuvat kustannukset ja viivästykset ovat mahdollisimman pienet.

Teknisiä tienvarsitarkastuksia olisi kohdennettava valikoidusti siten, että niillä pyritään löytämään erityisesti hyötyajoneuvoja, jotka todennäköisimmin on pidetty huonossa kunnossa⁶.

Tienvarsitarkastukset toteutetaan tavallisesti asteittain. Ensin tehdään silmämääräinen arviointi ajoneuvon kunnosta tämän ollessa pysähdyksissä ja tarkastetaan viimeisintä tienvarsitarkastusta (jos saatavana) ja katsastusta koskevat asiakirjat. Direktiivissä 2000/30/EY olevan tarkastettavien kohteiden luettelon perusteella voidaan tehdä myös säännönmukaisuuksien yksityiskohtainen tarkastus paikan päällä tai lähellä sijaitsevassa katsastuslaitoksessa. Yksityiskohtaisessa tarkastuksessa tulos on dokumentoitava teknistä tienvarsitarkastusta koskevaan raporttiin, joka on direktiivissä annetun mallin mukainen. Kyseiset tiedot muodostavat perustan tiedoille, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava Euroopan komissiolle.

Jos vaarallisia puutteita sisältävä hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän riskin tieliikenneturvallisuukselle, sen käyttö voidaan kieltää, kunnes kyseiset puutteet on korjattu. Lisäksi vakavia puutteita sisältävistä ulkomaisista ajoneuvoista on ilmoitettava rekisteröintijäsenvaltiolle asianmukaisia jatkotoimia varten.

Toukokuun 19. päivään 2018 asti sovelletussa direktiivissä 2000/30/EY⁷, sellaisena kuin se on muutettuna, asetettiin useita ehtoja EU:ssa liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisille tienvarsitarkastuksille. Direktiivillä 2010/47/EU tarkistettiin ajoneuvoluokkia ja direktiivin liitteessä I olevaa tarkastuskohteiden luetteloa 1. tammikuuta 2012 alkaen.

⁵ Alustaviin tarkastuksiin kuuluu asiakirjojen tarkastus ja silmämääräinen arviointi ajoneuvon teknisestä kunnosta. Yksityiskohtaisempi tarkastus tehdään (tarvittaessa alustavan tarkastuksen jälkeen) käyttäen liikuteltavaa tarkastusyksikköä, tienvarsitarkastuksia varten osoitettua tilaa tai katsastusasemaa.

⁶ Direktiivissä 2014/47/EU otettiin käyttöön pakollinen ja kaikille jäsenvaltioille yhteinen riskiluokitusjärjestelmä, joka tuli voimaan 20. toukokuuta 2019. Jos tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden lukumäärän ja vakavuuden perusteella todetaan, että yritykset noudattavat heikosti vaatimuksia, ne saavat korkeamman riskiluokituksen. Näiden tietojen perusteella jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat tarkastaa korkean riskiluokan yrityksiä useammin.

⁷ Komission direktiivi 2010/47/EU, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2010, direktiivin 2000/30/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen (EUVL L 173, 8.7.2010, s. 33).

Ennen tarkistusta tienvarsitarkastusraportissa (liite I) olevat ajoneuvot määritettiin luokkien mukaan, esimerkiksi perävaunuyhdistelmiin, jotka tarkoittivat mitä tahansa tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettua moottoriajoneuvoa, jonka enimmäismassa on yli 3,5 tonnia (ajoneuvoluokat N2 ja N3) ja joka on kytketty perävaunuun (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”.

Yhden direktiivillä 2010/47/EU tehdyn muutoksen perusteella 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, näiden mukautettujen luokittelujen ansiosta saadaan aiempaa täsmällisempää tietoa. Ne myös parantavat tilanteita, joissa jäsenvaltion on ilmoitettava toiselle jäsenvaltiolle kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyssä ajoneuvossa löydettyistä vakavista puutteista.

3. JÄSENVALTIOIDEN TOIMITTAMAT TIEDOT

Tämä on kuudes kertomus direktiivin 2000/30/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa ja kattaa kalenterivuodet 2015–2016. Jäsenvaltioiden oli toimitettava raportointikautta koskevat tiedot komissiolle viimeistään 31. maaliskuuta 2017.

Raportointivelvollisuuden täyttämisen helpottamiseksi komissio lähetti jäsenvaltioille tammikuun 2017 alussa ilmoituksen. Ilmoituksen liitteenä oli (komission ja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden yhteistyönä kehitetty) malli, jota jäsenvaltioita kehoitettiin käyttämään raporttiansa laatimisessa.

Maaliskuun 2017 alussa jäsenvaltioille toimitettiin kirje, jossa muistutettiin, että tietojen toimittamisen määräaika lähestyy. Kaikki jäsenvaltiot käyttivät mallia ja toimittivat tietonsa sähköisesti. Tätä pidettiin myönteisenä, sillä se yksinkertaisti tietojen vertailua.

Kaikki jäsenvaltiot eivät kuitenkaan noudattaneet tietojen toimittamiselle asetettua määräaikaa. Jotkut jäsenvaltiot (Belgia, Tšekki, Suomi ja Ranska) olivat vain vähän myöhässä, kun taas jotkut toiset toimittivat tietonsa vasta vuoden 2018 tammikuussa (Malta) ja maaliskuussa (Alankomaat).

11 jäsenvaltiota (Itävalta, Bulgaria, Kroatia, Tšekki, Saksa, Tanska, Viro, Luxemburg, Alankomaat, Puola ja Romania) toimitti tietoja myös EU:n ulkopuolella rekisteröidyistä ajoneuvoista rekisteröintimaan mukaan luokiteltuna. Lisäksi kaksi jäsenvaltiota (Belgia ja Italia) ilmoitti EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille tehtyjen tarkastusten kokonaismäärän.

Kypros toimitti vain kotimaisia ajoneuvoja koskevat tiedot. Irlanti teki aluksi samoin mutta toimitti myöhemmin muokatun tietokokonaisuuden, joka sisälsi myös tiedot muissa jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastuksista.

Kolmesta jäsenvaltiosta (Itävalta, Bulgaria, Tšekki, Tanska, Kreikka, Ranska, Irlanti, Malta, Alankomaat, Portugali, Romania, Slovakia ja Yhdistynyt kuningaskunta) toimitti myös tarkastettujen kohtien puutekoodeihin liittyviä lisätietoja (esim. (1) jarrulaitteet; 1.1.8 perävaunun jarrujen letkujen liittimet). Nämä yksityiskohtat otettiin käyttöön direktiivillä 2010/47/EU, jolla tarkistettiin direktiivin 2000/30/EY liite I, ja järjestelmää on sovellettu 1. tammikuuta 2012 lähtien. Näitä yksityiskohtia koskevien lisätietojen toimittaminen ei ole kuitenkaan pakollista.

Kansallisten raporttien ensimmäisen analyysin jälkeen komissio otti yhteyttä useaan jäsenvaltioon saadakseen tietoja merkittävien tulosten tai edeltävään raportointikauteen verrattuna muuttuneiden tietojen mahdollisista syistä. Jäsenvaltioiden toimittamien selitysten mukaan teknisten tienvarsitarkastusten määrään ja laatuun kielteisesti vaikuttavia tekijöitä oli useita. Näihin tekijöihin kuuluivat muun muassa valmiuksien uudelleenjärjestely ja hajauttaminen, joiden takia tiettyinä ajanjaksoina ei tehty ollenkaan tarkastuksia, sekä taloudelliset rajoitukset, jotka johtivat

henkilöstöpulaan, tarkastusten rajoitettuun määrään ja laitteiden rajoitettuun saatavuuteen. Lisäksi tiedonvaihto jäsenvaltioiden kanssa osoitti, että tietojen keräämisen ja raportoinnin tulkinnessa ja toteuttamisessa on merkittäviä eroja, mikä on voinut myös vaikuttaa raporttien eroihin. Nämä erot voivat vähentyä 20. toukokuuta 2018 lähtien, sillä direktiivin 2014/47/EU soveltaminen yhdenmukaistaa testausmenetelmiä, puutteiden arviointia, testauslaitteiston käyttöä ja raportointivaatimuksia. Ensimmäinen direktiiviin 2014/47/EU perustuva kertomus kattaa ajanjakson 2019–2020, ja jäsenvaltioiden on toimitettava kansalliset raporttinsa 31. maaliskuuta 2021 mennessä.

4. TARKASTUKSEN SISÄLTÖ

Komissiolle on toimitettava vähintään direktiivin 2000/30/EY liitteessä I olevan malliraportin kohdassa 10 kuvattuja tarkastuskohteita koskevat tiedot. Nämä kohteet ovat:

- ajoneuvon tunnistus
- jarrulaitteet
- ohjaus
- näkyvyys
- valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmä
- akselit, pyörät, renkaat ja pyöräntuenta
- alusta 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. Tarkastajien on merkittävä raporttiin (ennalta määritellyillä koodeilla) kaikki kohteet, joissa he ovat havainneet puutteita, ja annettava tämä raportti ajoneuvon kuljettajalle tarkastuksen päätteeksi.

Jos tarkastaja katsoo, että havaitut puutteet voivat aiheuttaa sellaisen turvallisuusriskin, että perinpohjaisempi tarkastus on aiheellinen, etenkin jarrulaitteisiin liittyen, hän voi määrätä ajoneuvon perusteellisempaan tarkastukseen lähellä sijaitsevaan katsastuslaitokseen.

Jos tarkastuksen aikana käy selväksi, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, kyseisen ajoneuvon käyttö voidaan kieltää, kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu.

5. TILASTOTIEDOT

5.1. Tarkastusten määrät

Vuosiin 2013–2014 verrattuna vuosina 2015–2016 tehtiin 534 473 **tarkastusta vähemmän**, mikä merkitsee **9,6 prosentin laskua**. Jäljempänä olevassa taulukossa esitetään tarkastusten määrät jäsenvaltioittain.

Vuosina 2011–2012 tarkastettiin **8 145 984** ajoneuvoa, kun taas vuosina 2013–2014 tehtiin **5 584 164 tarkastusta**, eli **2 561 820 vähemmän**. Vuosina 2015–2016 tarkastusten määrä laski vielä noin 10 prosenttia ja oli **5 029 763**.

Taulukko 1: Tarkastusten määrät – raportointikausien 2013–2014 ja 2015–2016 vertailu

Ilmoittava jäsenvaltio	Vuosina 2013–2014 tarkastetut ajoneuvot	Vuosina 2015–2016 tarkastetut ajoneuvot	Raportointikausien 2013–2014 ja 2015–2016 välinen ero	Raportointikausien 2013–2014 ja 2015–2016 välinen ero (%)
Itävalta	48 884	42 438	–6 446	–13,2 %
Belgia	18 073	9 693	–8 380	–46,4 %
Bulgaria	321 325	250 516	–70 809	–22,0 %
Kroatia	39 608	39 204	–404	–1,0 %
Kypros	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Tšekki	136 981	88 389	–48 592	–35,5 %
Tanska	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Viro	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Suomi	11 152	8 390	–2 762	–24,8 %
Ranska	1 053 692	996 892	–56 800	–5,4 %
Saksa	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Kreikka	16 816	5 395	–11 421	–67,9 %
Unkari	216 504	195 905	–20 599	–9,5 %
Irlanti	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italia	15 147	5 514	–9 633	–63,6 %
Latvia	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Liettua	79 860	70 586	–9 274	–11,6 %
Luxemburg	726	398	–328	–45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Alankomaat	8 860	6 709	–2 151	–24,3 %
Puola	888 111	627 384	–260 727	–29,4 %
Portugali	631	1 522	891	141,2 %
Romania	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovakia	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovenia	5 113	4 945	–168	–3,3 %
Espanja	723 250	654 392	–68 858	–9,5 %
Ruotsi	53 527	45 417	–8 110	–15,2 %
Yhdistynyt kuningaskunta	292 838	265 535	–27 303	–9,3 %
Yhteensä	5 584 164	5 029 763	–554 401	–9,9 %

18 jäsenvaltiota teki vähemmän tarkastuksia vuosina 2015–2016 verrattuna vuosiin 2013–2014. Prosentuaaliset vähennykset vaihtelivat 1 prosentista Kroatiassa **68 prosentin vähennykseen Kreikassa**. Tarkastusten määrä väheni merkittävästi myös Italiassa (64 %), Belgiassa (46 %), Luxemburgissa (45 %) ja Tšekissä (35 %). Jäsenvaltioiden toimittamien selitysten mukaan vähennykset johtuivat taloudellisista rajoituksista ja henkilöstöpulasta tai valmiuksien uudelleenjärjestelystä. Lisäksi muutokset kansallisessa lainsäädännössä ja sisäiset hallinnolliset menettelyt vaikuttivat täytäntöönpanotoimiin.

Toisaalta kymmenessä jäsenvaltiossa tarkastusten määrä kasvoi raportointikaudella 2015–2016. Prosentuaalinen kasvu vaihteli 1,2 prosentista Saksassa 122 prosenttiin Irlannissa, 141 prosenttiin

Portugalissa ja 429 prosenttiin Kyproksessa. Kyproksen osalta on tosin otettava huomioon, että sen toimittamien raportointikautta 2013–2014 koskevien tietojen mukainen lähtötaso oli alhainen. Näin ollen prosentuaalinen kasvu oli suhteellinen. Irlannin tapauksessa kasvu johtuu siitä, että Irlannin viranomaiset nostivat teknisiä tienvarsitarkastuksia tekevien tarkastajien määrää.

5.2. Tarkastettujen ajoneuvojen alkuperä

Jäljempänä olevassa taulukossa 2 esitetään yhteenveto jäsenvaltioiden tarkastamien ajoneuvojen alkuperistä. Kuten edellä on mainittu, ainoastaan Kypros ei toimittanut tietoja muissa jäsenvaltioissa tai EU:n ulkopuolella rekisteröidyistä ajoneuvoista. 27 jäsenvaltiota toimitti tietoja muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyistä ajoneuvoista ja näistä 13 jäsenvaltiota tarkasti myös EU:n ulkopuolella rekisteröityjä ajoneuvoja.

Huomion arvoista taulukon 2 tiedoissa on muun muassa, että raportointikaudella 2015–2016 tehdyistä tarkastuksista 62 prosenttia tehtiin kotimaisille ajoneuvoille, 33 prosenttia muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyille ajoneuvoille ja 5 prosenttia EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille.

Lisäksi Luxemburgissa vain 15,8 prosenttia tarkastetuista ajoneuvoista olivat kotimaisia, ja vaikka 51 prosenttia Puolan viranomaisten tarkastamista ajoneuvoista oli rekisteröity Puolassa, he tekivät EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastuksia kaksi kertaa enemmän kuin muissa jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastuksia. Nämä tilastotiedot johtuvat oletettavasti jäsenvaltioiden maantieteellisistä sijainneista.

Taulukko 2: Tarkastettujen ajoneuvojen alkuperä

Ilmoittava jäsenvaltio	Rekisteröity jäsenvaltiossa	Rekisteröity muussa jäsenvaltiossa	Rekisteröity EU:n ulkopuolella	Yhteensä	Jäsenvaltion ajoneuvot (%)
Itävalta	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgia	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgaria	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Kroatia	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Kypros	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Tšekki	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Tanska	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Viro	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Suomi	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Ranska	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Saksa	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Kreikka	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Unkari	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irlanti	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italia	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Latvia	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Liettua	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxemburg	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %

Alankomaat	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Puola	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugali	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Romania	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovakia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovenia	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Espanja	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Ruotsi	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Yhdistynyt kuningaskunta	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Yhteensä	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Sveitsi	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Yhteensä	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Käyttökieltojen määrät

Vuosina 2015–2016 käyttökieltoon asetettiin **60 112 ajoneuvoa enemmän** kuin vuosina 2013–2014, mikä merkitsee **17,5 prosentin nousua**. Jäljempänä olevassa taulukossa 3 esitetään käyttökieltojen määrät jäsenvaltioittain. Ottaen huomioon, että tarkastettujen ajoneuvojen määrä puolestaan laski 9,6 prosenttia verrattuna vuosiin 2013–2014, tämä voi tarkoittaa, että useimmissa jäsenvaltioissa on tehty paremmin kohdennettuja tienvarsitarkastuksia tai että joissain tapauksissa on noudatettu tiukempia tarkastusjärjestelyjä.

Taulukko 3: Käyttökiellot – raportointikausien 2013–2014 ja 2015–2016 vertailu

Ilmoittava jäsenvaltio	Vuosina 2013–2014 käyttökieltoon asetetut ajoneuvot	Vuosina 2015–2016 käyttökieltoon asetetut ajoneuvot	Raportointikausien 2013–2014 ja 2015–2016 välinen ero	Raportointikausien 2013–2014 ja 2015–2016 välinen ero (%)
Itävalta	28 088	24 194	–3 894	–13,9 %
Belgia	997	691	–306	–30,7 %
Bulgaria	5 798	1 646	–4 152	–71,6 %
Kroatia	1 643	2 548	905	55,1 %
Kypros	1 719	1 232	–487	–28,3 %
Tšekki	514	375	–139	–27,0 %
Tanska	532	1 192	660	124,1 %
Viro	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Suomi	5 840	163	–5 677	–97,2 %
Ranska	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Saksa	34 269	26 768	–7 501	–21,9 %
Kreikka	252	71	–181	–71,8 %
Unkari	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irlanti	779	1 909	1 130	145,1 %
Italia	6 090	2 923	–3 167	–52,0 %

Latvia	45	61	16	35,6 %
Liettua	931	311	-620	-66,6 %
Luxemburg	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Alankomaat	111	172	61	55,0 %
Puola	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugali	11	776	765	6954,5 %
Romania	357	3 035	2 678	850 %
Slovakia	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovenia	477	109	-368	-77,1 %
Espanja	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Ruotsi	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Yhdistynyt kuningaskunta	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Yhteensä	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Käyttökieltojen määrä kasvoi 12 jäsenvaltiossa vuosina 2015–2016 verrattuna vuosiin 2013–2014. Prosentuaalinen kasvu vaihteli 3 prosentista Ruotsissa noin 6 955 prosenttiin Portugalissa, joskin Portugalin lähtötaso oli hyvin alhainen: vain 11 käyttökieltoa raportointikaudella 2013–2014. Käyttökieltojen määrä lisääntyi huomattavasti myös Romaniassa (850 %), Tanskassa (124 %) ja Maltassa (90 %). Ranskan raportoima käyttökieltojen merkittävä kasvu, 3 722 prosenttia, johtuu siitä, että raportointikautena 2013–2014 Ranska ei toimittanut perävaunuja koskevia tietoja (luokat O3 ja O4) ja että vuosien 2013–2014 raportti ei kattanut kaikkia tienvarsitarkastuksiin osallistuvia viranomaisia. Muuten käyttökieltojen suuremmat määrät johtuivat muun muassa kansallisen lainsäädännön, tiedonkeruun ja raportointimenetelmien muutoksista.

Kun verrataan näiden määrien kasvua asianomaisten jäsenvaltioiden tarkastusmäärien muutoksiin, huomataan, että Ranskaa lukuun ottamatta (tarkastuksia 3,6 % vähemmän) tarkastusten määrä kasvoi kaikissa näistä jäsenvaltioista (Romaniassa 61,6 prosenttia, Maltassa 73,1 prosenttia, Tanskassa 80,3 prosenttia ja Portugalissa 141 prosenttia).

Käyttökieltojen määrä väheni 16 jäsenvaltiossa ja määrän lasku vaihteli 2,7 prosentista Slovakiassa 97,2 prosenttiin Suomessa. Viimeksi mainittu muutos johtui virheistä vuosien 2013–2014 raportointimenetelmissä. Mielenkiintoista on, että samaan aikaan tarkastusten määrä kasvoi 15,7 prosenttia Slovakiassa ja väheni 24,8 prosenttia Suomessa. Tämä viittaa jälleen tarkastusmenettelyjen muutoksiin sekä mahdollisesti siihen, että ajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskeva tilanne on paranemassa.

5.4. Käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen alkuperä

Jäljempänä oleva taulukko 4 esittää yhteenvedon jäsenvaltioiden toimittamista tiedoista. Taulukosta ilmenee, että käyttökieltoon asetettujen kotimaisten ajoneuvojen prosenttiosuus vaihtelee alle prosentista Bulgariassa, Tšekissä, Latviassa ja Liettuaassa yli 50 prosenttiin Itävallassa, Virossa, Italiassa, Maltassa, Portugalissa ja Ruotsissa. Virossa kotimaisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli yli 90 prosenttia, mikä johtui maan tiedonkeruumenetelmistä. Yleinen kotimaisten ajoneuvojen käyttökieltojen taso jäsenvaltioissa oli 7,9 prosenttia. On syytä huomauttaa, että Ruotsin toimittamien tietojen tarkistuksessa kävi ilmi, että sen tiedonkeruu- ja raportointitoimiin liittyy menettelyvirhe, joka on jatkunut pitkään: sekä raportointikaudella 2013–2014 että kaudella 2015–2016.

Kotimaisten ja ulkomaisten ajoneuvojen käyttökieltojen määrät vaihtelivat jonkin verran. Kuusi jäsenvaltiota toimitti tietoja, joiden mukaan ulkomaiset ajoneuvot vaikuttavat noudattavan paremmin

liikennekelpoisuusstandardeja, sillä kotimaisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli näissä maissa suurempi. Ulkomaisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli yli 10 prosenttia kotimaisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuutta pienempi Slovakiassa, Italiassa, Tanskassa, Romaniassa, Maltassa ja Portugalissa.

Toisaalta oli myös kaksi jäsenvaltiota (Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti), joissa ulkomaisten ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli yli 10 prosenttia suurempi kuin kotimaisten.

EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuus jäsenvaltioissa (kotimaisia ajoneuvoja lukuun ottamatta) on keskimäärin 9 prosenttia. Osuus on laskenut hieman raportointikauden 2013–2014 tasosta (10,4 %).

Koska Kypros ei toimittanut tietoja ulkomaisten ajoneuvojen tarkastuksista, sitä ei voitu sisällyttää analyysiin. Näin tapahtui myös raportointikaudella 2013–2014 oletettavasti maan maantieteellisen sijainnin takia.

Taulukko 4: Käyttökieltojen jakautuminen – kotimaassa vs. EU:ssa rekisteröidyt

Ilmoittava jäsenvaltio	Ilmoittavassa jäsenvaltiossa rekisteröidyt ajoneuvot			EU:ssa rekisteröidyt ajoneuvot (lukuun ottamatta ilmoittavaa jäsenvaltiota)		
	Tarkastettujen ajoneuvojen määrä	Käyttökieltojen määrä	Käyttökieltojen osuus (%)	Tarkastettujen ajoneuvojen määrä	Käyttökieltojen määrä	Käyttökieltojen osuus (%)
Itävalta	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgia	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgaria	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Kroatia	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Kypros	6 214	1 232	19,8 %	0	0	ei
Tšekki	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Tanska	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Viro	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Suomi*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Ranska	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Saksa	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Kreikka	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Unkari	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irlanti	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italia	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Latvia	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Liettua	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxemburg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Alankomaat	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Puola	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugali	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Romania	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovakia	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %

Slovenia	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Espanja	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Ruotsi*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Yhdistynyt kuningaskunta	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Yhteensä	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Sveitsi	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Yhteensä	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Kuten edellä on mainittu, 13 jäsenvaltiota toimitti tietoja myös EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille tehdyistä tarkastuksista. Tarkempia tietoja on jäljempänä olevassa taulukossa 5. Raportointikaudella tarkistettiin 264 231 EU:n ulkopuolella rekisteröityä ajoneuvoa, joista 8 392 asetettiin käyttökieltoon. Näiden ajoneuvojen **käyttökieltojen osuus** oli siis **3,2 prosenttia**, kun kotimaisten ajoneuvojen osalta osuus oli 7,9 prosenttia ja EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta (lukuun ottamatta kotimaisia ajoneuvoja) 9 prosenttia. Itävaltaa, Tanskaa, Viroa, Italiaa ja Romaniaa lukuun ottamatta EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuudet vastasivat yleensä EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuuksia. EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuus laski Itävallassa 5,1 prosenttia, Tanskassa 6,8 prosenttia, Virossa 11 prosenttia, Italiassa 16,4 prosenttia ja Romaniassa 10,8 prosenttia.

Taulukko 5: Käyttökieltojen jakautuminen – EU:n ulkopuolella rekisteröidyt ajoneuvot

Ilmoittava jäsenvaltio	Käyttökiellot (EU:n ulkopuolella rekisteröidyt ajoneuvot)		
	EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen tarkastusten määrä	EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen määrä	EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuus (%)
Itävalta	1 578	997	63,2 %
Belgia	266	18	6,8 %
Bulgaria	783	2	0,3 %
Kroatia	9 964	592	5,9 %
Kypros	0	0	ei
Tšekki	2 070	5	0,2 %
Tanska	25	6	24,0 %
Viro	95	92	96,8 %
Suomi	0	0	ei
Ranska	0	0	ei
Saksa	38 852	993	2,6 %
Kreikka	0	0	ei
Unkari	0	0	ei
Irlanti	0	0	ei
Italia	18	10	55,6 %
Latvia	0	0	ei
Liettua	0	0	ei
Luxemburg	24	0	0,0 %

Malta	0	0	ei
Alankomaat	252	4	1,6 %
Puola	209 946	5 620	2,7 %
Portugali	0	0	ei
Romania	358	53	14,8 %
Slovakia	0	0	ei
Slovenia	0	0	ei
Espanja	0	0	ei
Ruotsi	0	0	ei
Yhdistynyt kuningaskunta	0	0	ei
Yhteensä	264 231	8 392	3,2 %
Sveitsi	44 305	2 095	4,7 %
Yhteensä	308 536	10 488	3,4 %

5.5. Käyttökieltoon asetetut ajoneuvot ajoneuvoluokan ja rekisteröintijäsenvaltion mukaan

Liitteessä 1 on yhteenvedo käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen määrästä rekisteröintijäsenvaltion mukaan. Keskimääräinen käyttökieltojen osuus jäsenvaltioissa oli 8,3 prosenttia, ja luokan N3 ajoneuvoja (raskaat tavarankuljetusajoneuvot) asetettiin käyttökieltoon useimmin. Niiden käyttökieltojen osuus oli 9,6 prosenttia.

Määrittelemättömään luokkaan ”muut” kuuluvien ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli 19,3 prosenttia. Tähän luokkaan kuitenkin todennäköisesti kuuluu useita ajoneuvotyyppiejä kuten maatalousajoneuvoja (luokka T), kevyitä perävaunuja (luokat O1 & O2) ja kevyitä pakettiautoja (luokka N1), joiden tarkastukset perustuvat kansallisiin lainsäädäntötoimiin.

Direktiivin 2014/47/EU nojalla nopeiden traktoreiden (joiden nopeus ylittää 40 km/h) tarkastus on pakollista 20. toukokuuta 2018 lähtien, jos niitä käytetään pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä.

Käyttökieltojen määrien vaihtelu voi johtua jäsenvaltioiden erilaisista valinta-, tarkastus- ja tiedonkeruumenetelmistä ja puuteluokituksesta.

Liitteessä 2 esitetään tiedot ajoneuvoluokan ja tarkastusjäsenvaltion mukaan.

5.6. Puutteiden tyypit jäsenvaltioittain

Liitteessä 3 esitetään jäsenvaltioiden raportointikaudella 2015–2016 tarkastamissa ajoneuvoissa havaittujen puutteiden osuudet yhdeksän eri tarkastuskohteen mukaan luokiteltuna.

Raportointikaudella tehdyissä tarkastuksissa paljastui puutteita useimmin seuraavien osien liikennekelpoisuudessa:

- valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmät (23,0 %, edellisellä kaudella 20,9 %)
- akselit, pyörät, renkaat, pyöräntuenta (21,8 %, edellisellä kaudella 20,6 %)
- muut varusteet, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin (15,5 %, edellisellä kaudella 17,4 %) sekä
- jarrulaitteet (13,9 %, edellisellä kaudella 18,8 %).

Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella eri tarkastuskohteisiin liittyvien puutteiden määrissä oli huomattavaa vaihtelua. Esimerkiksi Espanjassa muita varusteita, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin, koskevien puutteiden osuus kaikista raportointikautena havaituista puutteista oli 86 prosenttia, kun taas Yhdistyneessä kuningaskunnassa tätä tarkastuskohdetta koskevien puutteiden osuus oli vain 0,6 prosenttia. Tämän syynä oli jälleen todennäköisesti jäsenvaltioiden erilaiset tarkastusmenetelmät ja mahdollisesti kansallinen toimintaperiaate, jonka mukaisesti tarkastuksissa painotettiin eri kohteita. On kuitenkin otettava huomioon, että 20. toukokuuta 2018 alkaen sovellettava direktiivi 2014/47/EU yhdenmukaistaa testausmenetelmiä, puutteiden arviointia ja testauslaitteiston käyttöä.

Kun lukuja verrataan edellisen kauden lukuihin, jarrulaitteita koskevissa puutteissa havaitaan suurin lasku. Jarrulaitteita koskevien puutteiden osuus kaikista jäsenvaltioiden tarkastuksissa havaitsemista puutteista oli 13,9 prosenttia. Edellisellä kaudella osuus oli 20,7 prosenttia. Valaisinlaitteita ja sähköjärjestelmiä koskevat puutteet ovat kuitenkin edelleen yleisimpiä. Niiden osuus kasvoi 20,4 prosentista 23 prosenttiin. Muita tarkastuskohteita koskevien puutteiden osuuksien muutokset edelliseen kauteen verrattuna eivät ole niin suuria, että niistä tarvitsisi huolestua tai että ne viittaisivat merkittäviin muutoksiin jäsenvaltioiden toimintaperiaatteissa.

Yhdeksästä tarkastuskohteesta viittä kohdetta, eli ajoneuvon tunnistusta, jarrulaitteita, ohjausta, näkyvyyttä ja ympäristöhaittoja, mukaan luettuina päästöt ja polttoaine- ja/tai öljyvuodot, koskevien puutteiden määrät olivat pienentyneet. Valaisinlaitteita ja sähköjärjestelmiä, akseleita, pyöriä, renkaita ja pyöräntuenta, alustaa ja koria varusteineen ja muita varusteita, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin, koskevien puutteiden osuus kasvoi hieman raportointikauden aikana. Kutakin kohdetta koskevien puutteiden osuus kasvoi alle viisi prosenttia.

Lisäksi jarrulaitteita koskevia puutteita havaittiin muita useammin Yhdistyneen kuningaskunnan (33,6 % havaituista puutteista), Latvian (33,5 %) ja Luxemburgin (29,6 %) viranomaisten tekemissä tarkastuksissa. Kreikassa taas ei havaittu tähän tarkastuskohteeseen liittyviä puutteita.

Päästöihin ja vuotoihin liittyvissä puutteissa, joilla voi olla tieturvallisuusriskien lisäksi vaikutusta myös ympäristöön, havaitaan edellisen kauden 0,9 prosentin lisäyksen (3,2 prosentista 4,1 prosenttiin) jälkeen 0,4 prosentin lasku (4,1 prosentista 3,3 prosenttiin). Päästöihin liittyvien puutteiden osuus raportointikauden aikana havaituista puutteista oli siis 3,3 prosenttia.

Kuten taulukossa 2 on esitetty, 13 jäsenvaltiota teki tarkastuksia EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille. Koska näiden tarkastusten kokonaismäärä vastaa noin viittä prosenttia raportointikautena tehtyjen tarkastusten kokonaismäärästä, ajoneuvojen liikennekelpoisuudesta ei voida tehdä lopullisia päätelmiä.

Tämän kertomuksen liitteessä 4 on kuitenkin kattavuuden vuoksi tiivistelmä jäsenvaltioissa tehdyistä tienvarsitarkastuksista ajoneuvojen rekisteröintimaittain ja asetetuista käyttökielloista.

6. SEURAAMUSLAJIT

Direktiivissä 2000/30/EY ei säädetä havaittujen rikkomusten seuraamusjärjestelmästä. Jäsenvaltioiden on määrättävä seuraamukset ilman kuljettajan kansallisuuteen tai hyötyajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottoomaahan perustuvaa syrjintää.

Kuten edellä on mainittu, jos tarkastuksessa käy selväksi, että hyötyajoneuvo aiheuttaa merkittävän vaaran ajoneuvossa oleville henkilöille tai muille tienkäyttäjille, tarkastuksen tekevällä viranomaisella tai katsastajalla on direktiivin 2000/30/EY mukaan valtuudet kieltää kyseisen ajoneuvon käyttö, kunnes havaitut vaaraa aiheuttavat puutteet on korjattu.

Jos hyötyajoneuvossa, jonka omistaja asuu ulkomailla, 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. Rekisteröintijäsenvaltio voi itse toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet, joista ei ole raportointivelvollisuutta.

Käytännössä tarkastuksen tehneen jäsenvaltion mahdollisesti antama sakko ei ole ainoa taloudellinen rasite, jonka vaarallisia puutteita sisältävän ajoneuvon käyttökielto aiheuttaa toimijalle. Käyttökieltoon voi liittyä myös muita kustannuksia, kuten hinauskustannukset, jos ajoneuvo hinataan muihin tiloihin yksityiskohtaisempaa tarkastusta varten, sekä itse tarkastuksen kustannukset ja tarvittavien korjausten kustannukset. Toimijalle aiheutuu lisäksi välillinen kustannus aikataulujen mahdollisesta pettämisestä.

Direktiivin 2014/47/EU mukaisesti 20. toukokuuta 2019⁸ lähtien puutteiden lukumäärää ja vakavuutta koskevat tiedot on lisättävä direktiivin 2006/22/EY⁹ nojalla perustettuun riskiluokitusjärjestelmään. Korkean riskiluokan yritysten ajoneuvoja voidaan valita tienvarsitarkastuksiin useammin.

7. TIIVISTELMÄ JA PÄÄTELMÄT

Kuten tämän kertomuksen luvussa 3 todettiin, tarkastusmenetelmiä, tiedonkeruuta ja raportointia koskevien erojen takia tämän kertomuksen perusteella ei voida tehdä lopullisia päätelmiä ja tuloksiin on suhtauduttava varauksellisesti. Ottaen huomioon tämän seikan seuraavissa kohdissa esitellään raportointikauden 2015–2016 tietoja koskevat keskeiset havainnot.

7.1. Tarkastukset

Edellisen raportointikauden aikana tarkastusten määrä laski jo 31,5 prosenttia. Tällä raportointikaudella määrä laski edelleen. Edelliseen kauteen verrattuna vuosina 2015–2016 tehtiin 534 473 **tarkastusta vähemmän**, mikä merkitsee **9,6 prosentin laskua**. Jäsenvaltioiden toimittamien selitysten mukaan tämä johtui vähennetyistä resursseista, uudelleenjärjestelystä, muutoksista kansallisessa lainsäädännössä, sääntöjen soveltamisesta ja joissain tapauksissa paremmin kohdennetuista tarkastuksista.

Tarkastusten määrä väheni 18 jäsenvaltiossa, ja prosentuaaliset vähennykset vaihtelivat 1 prosentista Kroatiassa 68 prosentin vähennykseen Kreikassa. Toisaalta kymmenessä jäsenvaltiossa tarkastusten määrä kasvoi raportointikaudella 2015–2016. Prosentuaalinen kasvu vaihteli 1,2 prosentista Tanskassa 429 prosenttiin Kyproksessa.

Raportointikaudella tehdyistä tarkastuksista 62 prosenttia tehtiin kotimaisille ajoneuvoille, 33 prosenttia muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyille ajoneuvoille ja 5 prosenttia EU:n ulkopuolella rekisteröidyille ajoneuvoille.

Lisäksi kotimaisten ajoneuvojen tarkastusten osuus kaikista jäsenvaltioiden tekemistä tarkastuksista vaihtelee edelleen huomattavasti, mikä osoittaa, että voi olla tarpeen toteuttaa lisätoimia tasapuolisemman lähestymistavan varmistamiseksi. Esimerkiksi Luxemburgissa, Belgiassa ja Ranskassa kotimaisten ajoneuvojen tarkastusten osuus oli alle 40 prosenttia, kun taas muissa kauttakulkuliikenteen jäsenvaltioissa tilanne oli tasapainoisempi.

7.2. Käyttökiellot

Käyttökieltoon asetettiin **60 112 ajoneuvoa enemmän** kuin edellisellä raportointikaudella, mikä merkitsee **17,5 prosentin nousua**. Tämä osoittaa, että on käynnistynyt mahdollisesti myönteinen suuntaus ja että paremmin kohdennettua lähestymistapaa on alettu toteuttaa.

⁸ 26 artiklan 1 kohta

⁹ 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).

Käyttökieltojen määrä nousi 13 jäsenvaltiossa, joissa prosentuaalinen kasvu vaihteli 3 prosentista Ruotsissa noin 7 000 prosenttiin Portugalissa. Käyttökieltojen määrä myös väheni 15 jäsenvaltiossa, ja määrän lasku vaihteli 2,7 prosentista Slovakiassa 71,8 prosenttiin Kreikassa ja 71,6 prosenttiin Bulgariassa.

Käyttökieltoon asetettujen ajoneuvojen alkuperän osalta havaittiin, että kotimaisista ajoneuvoista 7,9 prosenttia, muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyistä ajoneuvoista 9 prosenttia ja EU:n ulkopuolella rekisteröidyistä ajoneuvoista 3,2 prosenttia asetettiin käyttökieltoon. Tämä vaikuttaisi osoittavan, että standardeja noudatetaan yleisesti EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta riippumatta ajoneuvon rekisteröintimaasta. EU:n ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen alhaisempi määrä saattaa johtua siitä, että toimijat valitsevat uusimmat ja parhaiten huolletut ajoneuvonsa matkoille, jotka sisältävät matkustusta EU:ssa.

EU:ssa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttökieltojen osuus oli jäsenvaltioissa keskimäärin 8,3 prosenttia. Luokan N3 ajoneuvoja (raskaat tavarankuljetusajoneuvot) asetettiin käyttökieltoon useimmin. Niiden käyttökieltojen osuus oli 9,6 prosenttia. Maltassa rekisteröityjä ajoneuvoja asetettiin käyttökieltoon muita useammin. Niiden käyttökieltojen osuus oli 43,9 prosenttia. Vähiten käyttökieltoja asetettiin Saksassa (1,5 %) ja Bulgariassa (3,7 %) rekisteröidyille ajoneuvoille. Käyttökieltojen määrien vaihtelu voi johtua jäsenvaltioiden erilaisista tarkastusmenetelmistä ja puuteluokituksesta.

7.3. Puutteet

Raportointikauden aikana havaittiin eniten puutteita kahdessa puuteluokassa: valaisinlaitteet ja sähköjärjestelmät ja akselit, pyörät, renkaat ja pyöräntuenta. Näissä luokissa havaittujen puutteiden osuus kaikista puutteista oli 23 prosenttia ja 21,8 prosenttia. Jarrulaitteisiin liittyvien puutteiden osuus kaikista jäsenvaltioissa havaituista puutteista oli 13,9 prosenttia. Osuus oli pienempi kuin edellisellä raportointikaudella, jolloin se oli 20,7 prosenttia.

Jäsenvaltioiden asettamien käyttökieltojen määrät vaihtelevat edelleen huomattavasti tarkastuskohteittain. Esimerkiksi Espanjassa muita varusteita, mukaan luettuina ajopiirturi ja nopeudenrajoitin, koskevien puutteiden osuus kaikista raportointikautena havaituista puutteista oli 86 prosenttia, kun taas Yhdistyneessä kuningaskunnassa tätä tarkastuskohdetta koskevien puutteiden osuus oli vain 0,6 prosenttia. Tämän syynä oli jälleen todennäköisesti jäsenvaltioiden erilaiset tarkastusmenetelmät ja eri kohteiden painottaminen tarkastuksissa. Nämä erot voivat vähentyä 20. toukokuuta 2018 lähtien, sillä direktiivin 2014/47/EU soveltaminen yhdenmukaistaa testausmenetelmiä, puutteiden arviointia, testauslaitteiston käyttöä ja raportointivaatimuksia.