EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

Sisukord

1. SISSEJUHATUS 3
2. DIREKTIIV 2000/30/EÜ 4
3. LIIKMESRIIKIDE ESITATUD ANDMED 5
4. TEHNOKONTROLLI SISU 6
5. STATISTILISED ANDMED 6
5.1. Kontrollimiste arv 6
5.2. Kontrollitud sõidukite päritolu 7
5.3. Kasutuskeelu saanud sõidukite arv 9
5.4. Kasutuskeelu saanud sõidukite päritolu 10
5.5. Kasutuskeelu saanud sõidukid kategooria ja registreerimisliikmesriigi kaupa 12
5.6. Liikmesriikide esitatud puuduste liigid 13
6. KARISTUSTE LIIGID 14
7. KOKKUVÕTVAD JÄRELDUSED 14
7.1 Kontrollimine 14
7.2 Kasutuskeelud 15
7.3 Puudused 15

1. SISSEJUHATUS

Liiklusohutuse, keskkonnakaitse ja õiglase konkurentsi huvides on Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud mitu meedet tagamaks, et Euroopa teedel liiklevad tarbesõidukid on sobivas tehnilises korras. Nende hulgas on

- 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 nende tehnoseisundit hoitakse kõrgel tasemel (direktiiv 2000/30/EÜ[3]).

Direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt peavad liikmesriikides liiklevad tarbesõidukid, sealhulgas mootorsõidukid ning nende haagised ja poolhaagised läbima liiklevate sõidukite tehnokontrolli, mille eesmärk on suurendada liiklusohutust ja kaitsta keskkonda.

Artiklis 6 on sätestatud, et liikmesriigid esitavad komisjonile iga kahe aasta järel andmed kahe eelneva aasta jooksul

- kontrollitud tarbesõidukite arvu kohta nii seitsme sõidukikategooria kui ka registreerimisriigi kaupa,
- direktiivi kohaselt kontrollitud punktide ning
- tuvastatud puuduste kohta.

Direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt peab komisjon pärast nende andmete kogumist esitama nõukogule liikmesriikidelt saadud andmete põhjal aruande direktiivi kohaldamise kohta koos tulemuste kokkuvõttega. See ongi käesoleva aruande teema. Samuti peab komisjon direktiivi 2000/30/EÜ kohaselt edastama Euroopa Parlamendile teabe, mis on saadud liikmesriikidelt vastavalt direktiivi artiklile 6.

Direktiivis 2000/30/EÜ on sätestatud liiklevate sõidukite tehnokontrolli üheksa eri valdkonda (vt punkt 4 allpool). Kui kontrollimise käigus selgub, et tarbesõiduk kujutab endast tõsist ohtu selles viibijatele või teistele liiklejatele, võib selle sõiduki kasutamise keelata seni, kuni kõik tuvastatud ohtlikud puudused on kõrvaldatud. Pärast sõiduki kontrolli tuleb kõik tuvastatud puudused dokumenteerida juhile antavas tehnokontrolli aktis.

2014. aastal vaatasid Euroopa Parlament ja nõukogu tehnoülevaatuspaketi osana 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

---

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).

2018. Direktiiviga 2014/47/EL võeti muu hulgas kasutusele kaks kontrolliliiki, st esmane ja üksikasjalikum kontroll,[5] ning sätestati, et liiklevate sõidukite esmaste kontrollide koguarv ELis kalendriaastas peab vastama vähemalt 5 %-le liikmesriikides registreeritud kõnealuste sõidukite koguarvust. Selle eesmärgi saavutamiseks peab iga liikmesriik tegema jõupingutusi, et teha asjakohane arv liiklevate sõidukite tehnokontrolle, mis on proportsionaalne tema territooriumil registreeritud kõnealuste sõidukite koguarvuga. Esimest korda muutub selle eesmärgi arvessevõtmine kohustuslikuks nende aruannete puhul, mis tuleb esitada 31. märtsiks 2021 ja mis hõlmavad aastaid 2019–2020.

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 tehnoülevaatust ei peeta piisavaks selle tagamiseks, et need sõidukid on sõidukorras järgmise ülevaatuseni, tuleb liiklusohutusliku jõustamismeetmena kohaldada sihipäraseid lisatehnokontrolle.

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

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

Tarbesõidukite väljavalimisel liiklevate sõidukite tehnokontrolliks tuleks kasutada sihipärast lähenemist, pannes erilist rõhku selliste sõidukite kindlakstegemisele, mis on kõige tõenäolisemalt halvasti hooldatud[6].

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemisel järgitakse tavaliselt järkjärgulist lähenemist. Kõigepealt hinnatakse seisva sõiduki seisundit visuaalselt, sealhulgas kontrollitakse selle 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 tehnoseisundis esinevaid puudusi. Üksikasjaliku kontrolli korral tuleb tulemused dokumenteerida tehnokontrolli aktis, mis on koostatud direktiivis esitatud näidise järgi. Selle teabe põhjal koostavad liikmesriigid Euroopa Komisjonile edastada tuleva teabe.

Kui ohtlike puudustega tarbesõiduk kujutab suurt riski liiklusohutusele, võib sõiduki kasutamise keelata kuni asjaomaste puuduste kõrvaldamiseni. Välisriigis registreeritud tõsiste puudustega sõidukitest tuleb lisaks teatada registreerimisliikmesriigile, et sõiduki suhtes saaks kohaldada asjakohast järelkontrolli.

Muudetud direktiiviga 2000/30/EÜ,[7] mida kohaldati 19. maini 2018, on kindlaks määratud ELi territooriumil liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli teatavad tingimused. Direktiiviga

---

[5] Esmane kontroll hõlmab dokumentatsiooni kontrolli ja sõiduki tehnilise seisundi visuaalset hindamist; üksikasjalikum kontroll (mis tehakse vajaduse korral pärast esialgset kontrolli) tuleb läbi viia liikuvas kontrolliüksuses, liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatises või ülevaatuspunktis.

[6] Direktiiviga 2014/47/EL kehtestati kohustuslik riskiastme hindamise süsteem kõikides liikmesriikides alates 20. maist 2019. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli kehv läbimine puuduste arvu ja raskuse osas viib selleni, et ettevõtjad saavad kõrgema riskiastme. Seejärel võivad liikmesriikide pädevad asutused kasutada seda teavet, et kontrollida kõrge riskiastmega ettevõtjaid sagedamini.

[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).

2010/47/EL muudeti alates 1. jaanuarist 2012 direktiivi I lisas olevaid sõidukite kategooriaid ja kontrollitavate punktide loetelu.

Enne muutmist jaotati sõidukeid tehnokontrolli aktis (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 muudatusega võeti aga kasutusele teistsugune sõidukite liigitamise viis, mille puhul kasutati nende kategooria tähist vastavalt tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele. Selle tulemusena võib sõiduki, mida võib märkida eri klassidesse, kanda nüüd ainult ühe sõidukikategooria alla. Lisaks tuleb eraldi märkida vedukid ja haagised. Võttes arvesse, et vedukit ja haagist saab registreerida eri liikmesriikides, annavad need läbivaadatud klassifikatsioonid täpsemat teavet, parandades samal ajal liikmesriikide olukorda situatsioonides, kus on vaja teavitada teist liikmesriiki, kui selles liikmesriigis registreeritud sõidukil leitakse tõsiseid puudusi.

3. LIIKMESRIIKIDE ESITATUD ANDMED

Käesolev on kuues aruanne direktiivi 2000/30/EÜ kohaldamise kohta liikmesriikides ja see hõlmab kalendriaastaid 2015–2016. Liikmesriikide tähtaeg komisjonile käesoleva aruandeperioodi kohta andmete esitamiseks oli 31. märts 2017.

Aruandluskohustuse lihtsustamiseks ja kooskõlas varasema tavaga saatis komisjon 2017. aasta jaanuari alguses liikmesriikidele teatise. Kõnealusele teatisele oli lisatud vorm (mille töötasid välja komisjoni ja liikmesriikide eksperdid) ning liikmesriike julgustati kasutama seda oma aruannete esitamiseks.

Seejärel saadeti 2017. aasta märtsi alguses meeldetuletus, milles teatati liikmesriikidele, et aruannete esitamise tähtaeg läheneb kiiresti. Kõik liikmesriigid kasutasid oma andmete elektrooniliseks esitamiseks nimetatud vormi. See oli tervitatav, kuna lihtsustas andmete koondamist.

Kõik liikmesriigid ei pidanud siiski kinni andmete esitamise tähtajast. Mõned (Belgia, Tšehhi Vabariik, Soome ja Prantsusmaa) hilinesid veidi, samas kui teised (Malta ja Madalmaad) esitasid oma andmed alles vastavalt 2018. aasta jaanuaris ja märtsis.

Üksteist liikmesriiki, nimelt Austria, Bulgaaria, Horvaatia, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Taani, Eesti, Luksemburg, Madalmaad, Poola ja Rumeenia, esitasid andmed ka väljaspool ELi registreeritud sõidukite kohta, mis olid klassifitseeritud registreerimisriigi järgi; kaks riiki, nimelt Belgia ja Itaalia, esitasid kontrollitud kolmandate riikide sõidukite koguarvud.

Küpros esitas andmed üksnes kodumaal registreeritud sõidukite kohta. Iirimaa tegi algselt sama, kuid esitas hiljem muudetud andmekogumi, mis sisaldas üksikasju kontrollitud sõidukite kohta, mis olid registreeritud teistes liikmesriikides.

Kolmteist liikmesriiki (Austria, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Kreeka, Prantsusmaa, Iirimaa, Malta, Madalmaad, Portugal, Rumeenia, Slovakkia ja Ühendkuningriik) esitasid ka lisateavet kontrollitud punktide veakoodide kohta (nt 1. Pidurisüsteem; 1.1.8 Haagisepidurite ühendused). Need üksikasjad kehtestati direktiiviga 2010/47/EL, millega muudeti direktiivi 2000/30/EÜ I lisa alates 1. jaanuarist 2012, kuid neid üksikasju ei ole kohustuslik esitada.

Pärast riiklike aruannete esimest analüüsi võttis komisjon ühendust mitme liikmesriigiga, et mõista selgelt eristuvate tulemuste või eelneva perioodiga võrreldes toimunud muutuste võimalikke põhjuseid. Liikmesriikide selgitustest nähtub, et liiklevate sõidukite tehnokontrollide arvule ja kvaliteedile avaldasid negatiivset mõju mitmed asjaolud. Sellised asjaolud olid muu hulgas pädevuste ümberkorraldamine või detsentraliseerimine, mis tõi kaasa kontrollide mittetegemise perioodid, rahalised piirangud, mis tingisid personali puuduse, kontrollide piiratud arvu ja vähese juurdepääsu kontrolliseadmetele. Teabevahetus liikmesriikidega näitas ka seda, et andmete kogumise ja aruandluse mõistmises ja elluviimises esineb märkimisväärseid lahknevusi, mis võivad samuti erinevusi suurendada. Need erinevused võivad alates 20. maist 2018 väheneda, võttes arvesse, et direktiiviga 2014/47/EL ühtlustati kontrollimeetodeid, puuduste hindamist, kontrolliseadmete kasutamist ja aruandlusnõudeid veelgi. Esimene direktiivil 2014/47/EL põhinev aruanne hõlmab ajavahemikku 2019–2020 ja liikmesriigid peavad esitama oma riiklikud aruanded 31. märtsiks 2021.

4. TEHNOKONTROLLI SISU

Komisjonile tuleb edastada vähemalt direktiivi 2000/30/EÜ I lisas esitatud näidisakti punktis 10 loetletud kontrollivaldkondadega seotud andmed. 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 heited ning kütuse- ja/või õlilekked).

Kontrollijate tuvastatud vigade registreerimise hõlbustamiseks nendes valdkondades peaks kontrollakti pöördel sisalduma kontrollitavate punktide täielik loetelu. Kontrollijad peavad akti märkima (eelnevalt kindlaksmääratud koode kasutades) kõik valdkonnad, kus nad on puudused tuvastanud, ja andma akti koopia pärast kontrolli lõpetamist sõiduki juhile.

Kui kontrollija leiab, et tuvastatud puudused võivad kujutada endast sellist ohutusriski, et eelkõige pidurite puhul on edasine kontrollimine õigustatud, võib ta nõuda, et sõiduk läbiks üksikasjalikuma kontrolli läheduses asuvas määratud tehnoülevaatuspunktis.

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

5. STATISTILISED ANDMED

5.1. Kontrollimiste arv

Võrreldes perioodiga 2013–2014 kontrolliti 2015.–2016. aastal 534 473 **sõidukit vähem**, mis on **9,6 % langus**. Tabelis 1 on esitatud jaotus liikmesriikide kaupa.

Aastatel 2011–2012 kontrolliti **8 145 984** sõidukit, samas kui aastatel 2013–2014 tehti **kontrollimisi 2 561 820 vähem ehk 5 584 164**. Ajavahemikul 2015–2016 vähenes kontrollimiste arv veel umbes 10 %, kokku tehti neid **5 029 763**.

Tabel 1. Kontrollide arv – perioodide 2013–2014 ja 2015–2016 võrdlus

Aruandev liikmesriik	Perioodil 2013–2014 kontrollitud sõidukid	Perioodil 2015–2016 kontrollitud sõidukid	Perioodide 2013–2014 ja 2015–2016 erinevus	Perioodide 2013–2014 ja 2015–2016 erinevus protsentides
Austria	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgia	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgaaria	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Horvaatia	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Küpros	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Tšehhi Vabariik	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Taani	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Eesti	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Soome	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Prantsusmaa	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Saksamaa	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Kreeka	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Ungari	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Iirimaa	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Itaalia	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Läti	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Leedu	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luksemburg	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Madalmaad	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Poola	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugal	631	1 522	891	141,2 %
Rumeenia	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovakkia	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Sloveenia	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Hispaania	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Rootsi	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Ühendkuningriik	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Kokku	**5 584 164**	**5 029 763**	**-554 401**	**-9,9 %**

Kaheksateist liikmesriiki teostasid aastatel 2015–2016 vähem kontrolle kui aastatel 2013–2014. Vähenemine ulatus 1 %-st (Horvaatia) kuni **68 %-ni (Kreeka)**. Teised liikmesriigid, kus toimus märkimisväärne vähenemine, olid Itaalia (64 %), Belgia (46 %), Luksemburg (45 %) ja Tšehhi Vabariik (35 %). Liikmesriikide selgituste kohaselt on vähenemise põhjuseks finantspiirangud ja personalipuudus või pädevuste ümberkorraldamine. Peale selle mõjutasid täitetoiminguid ka siseriiklike õigusaktide ja sisemiste haldusmenetluste muudatused.

Samas on kümnes liikmesriigis ajavahemikul 2015–2016 tehtud kontrollide arv suurenenud. Protsentuaalne tõus ulatus 1,2 %-st Saksamaa puhul 122 %-ni Iirimaal, 141 %-ni Portugalis ja 429 %-ni Küprosel. Küprose puhul tunnistatakse siiski, et aruandeperioodil 2013–2014 oli nende lähtetase madal. Seetõttu on protsentuaalne suurenemine suhteline. Iirimaa puhul tuleneb suurenemine asjaolust, et Iiri ametiasutused suurendasid liiklevate sõidukite tehnokontrolli teostavate kontrollijate arvu.

5.2. Kontrollitud sõidukite päritolu

Tabelis 2 on esitatud ülevaade liikmesriikides kontrollitud sõidukite päritolust. Nagu eespool mainitud, ei esitanud üksnes Küpros andmeid väljaspool riiki registreeritud sõidukite, st teises liikmesriigis või väljaspool ELi registreeritud sõidukite kontrollimise kohta. Kakskümmend seitse liikmesriiki esitasid andmed teises liikmesriigis registreeritud sõidukite kontrollimise kohta ning nendest kolmteist kontrollisid ka väljaspool ELi registreeritud sõidukeid.

Tabelis 2 esitatud andmete põhjal tuleb märkida, et 62 % ajavahemikul 2015–2016 tehtud kontrollidest puudutas liikmesriigis registreeritud sõidukeid, 33 % teises liikmesriigis registreeritud sõidukeid ja 5 % väljaspool ELi registreeritud sõidukeid.

Veel väärib märkimist, et Luksemburgis tehti vaid 15,8 % kontrollidest kodumaal registreeritud sõidukitele. 51 % Poola ametiasutuste poolt kontrollitud sõidukitest olid registreeritud Poolas, kuid väljaspool ELi registreeritud sõidukeid kontrolliti kaks korda rohkem kui teistest liikmesriikidest pärit sõidukeid. Sellise statistika põhjuseks on arvatavasti nende liikmesriikide geograafiline asukoht.

Tabel 2. Kontrollitud sõidukite päritolu

Aruandev liikmesriik	Registreeritud samas liikmesriigis	Registreeritud teises liikmesriigis	Registreeritud väljaspool ELi	Kokku	Liikmesriigi sõidukid (%)
Austria	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgia	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgaaria	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Horvaatia	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Küpros	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Tšehhi Vabariik	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Taani	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Eesti	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Soome	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %

Prantsusmaa	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Saksamaa	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Kreeka	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Ungari	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Iirimaa	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Itaalia	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Läti	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Leedu	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luksemburg	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Madalmaad	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Poola	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumeenia	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovakkia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Sloveenia	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Hispaania	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Rootsi	*38 336*	*6 986*	*0*	*45 322*	*84,6 %*
Ühendkuningriik	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Kokku	**3 115 991**	**1 649 446**	**264 231**	**5 029 667**	**62,0 %**
Šveits	39 813	20 034	4,492	64 339	61,9 %
Kokku	**3 155 804**	**1 669 480**	**268 423**	**5 094 017**	**62 %**

5.3. Kasutuskeelu saanud sõidukite arv

Võrreldes perioodiga 2013–2014 sai ajavahemikul 2015–2016 kasutuskeelu **60 112 sõidukit rohkem**, mis on **17,5 % tõus**. Tabelis 3 on esitatud jaotus liikmesriikide kaupa. Arvestades, et samal ajal vähenes kontrollitud sõidukite arv 9,6 % võrreldes ajavahemikuga 2013–2014, võib see enamikus liikmesriikides viidata sihipärasemale lähenemisviisile liiklevate sõidukite tehnokontrollis või mõnel juhul rangema kontrollikorra kasutamisele.

Tabel 3. Kasutuskeelud – perioodide 2013–2014 ja 2015–2016 võrdlus

Aruandev liikmesriik	Perioodil 2013–2014 kasutuskeelu saanud sõidukid	Perioodil 2015-2016 kasutuskeelu saanud sõidukid	Perioodide 2013–2014 ja 2015–2016 erinevus	Perioodide 2013–2014 ja 2015–2016 erinevus protsentides
Austria	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgia	997	691	-306	-30,7 %
Bulgaaria	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Horvaatia	1 643	2 548	905	55,1 %
Küpros	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Tšehhi Vabariik	514	375	-139	-27,0 %

Taani	532	1,192	660	124,1 %
Eesti	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Soome	*5 840*	*163*	*-5 677*	*-97,2 %*
Prantsusmaa	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Saksamaa	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Kreeka	252	71	-181	-71,8 %
Ungari	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Iirimaa	779	1 909	1 130	145,1 %
Itaalia	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Läti	45	61	16	35,6 %
Leedu	931	311	-620	-66,6 %
Luksemburg	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Madalmaad	111	172	61	55,0 %
Poola	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugal	11	776	765	6954,5 %
Rumeenia	357	3 035	2 678	850 %
Slovakkia	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Sloveenia	477	109	-368	-77,1 %
Hispaania	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Rootsi	40 871	*42 087*	*1 216*	*3,0 %*
Ühendkuningriik	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Kokku	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Aruandeperioodil 2015–2016 suurenes kasutuskeeldude arv võrreldes perioodiga 2013–2014 kaheteistkümnes liikmesriigis. Protsentuaalne tõus ulatus Rootsi 3 %-st kuni Portugali puhul ligikaudu 6 955 %-ni, kuna Portugali võrdlustase oli madal, sest aruandeperioodil 2013–2014 oli kasutuskeelu saanud vaid 11 sõidukit. Teised liikmesriigid, kus täheldati märkimisväärset kasvu, olid Rumeenia (850 %), Taani (124 %) ja Malta (90 %). 3722 % suurune kasv Prantsusmaal on tingitud asjaolust, et Prantsusmaa ei esitanud ajavahemiku 2013–2014 andmeid haagiste kohta (O3- ja O4-kategooria) ning et 2013.–2014. aasta aruanne ei hõlmanud kõiki liiklevate sõidukite tehnokontrolliga seotud asutusi. Muid olulisi suurenemisi saab seletada muudatustega siseriiklikes õigusaktides, andmete kogumises ja aruandlusmetoodikas.

Võrreldes seda tõusu kontrollide arvu suurenemisega asjaomastes liikmesriikides (jättes välja Prantsusmaa, kus see suurenes 3,6 %), teatasid Rumeenia, Malta, Taani ja Portugal, et kontrollide arv suurenes vastavalt 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % ja 141 %.

Kasutuskeeldude arv vähenes kuueteistkümnes liikmesriigis, ulatudes Slovakkia puhul 2,7 %-st kuni Soome 97,2 %-ni, kusjuures Soome puhul oli see tingitud 2013.–2014. aastal aruandlusmetoodikas tehtud vigadest. Huvitaval kombel oli see korrelatsioonis kontrollide arvu suurenemisega Slovakkias 15,7 % võrra ja vähenemisega Soomes 24,8 % võrra. See viitab jällegi kontrollipoliitika muutumisele koos asjaoluga, et võib-olla on sõidukite tehnoseisund paranemas.

5.4. Kasutuskeelu saanud sõidukite päritolu

Tabelis 4 on kokku võetud liikmesriikide esitatud andmed ja sellest nähtub, et kasutuskeelu saanud kodumaal registreeritud sõidukite osakaal ulatub vähem kui 1 %-st Bulgaarias, Tšehhi Vabariigis, Lätis ja Leedus kuni rohkem kui 50 %-ni Austrias, Eestis, Itaalias, Maltal, Portugalis ja Rootsis. Eestis on kodumaal registreeritud sõidukite kasutuskeelu määr üle 90 %, mille põhjuseks on andmete kogumise metoodika. Kodumaal registreeritud sõidukite kasutuskeelu määr kõikides liikmesriikides kokku on 7,9 %. Tuleb märkida, et Rootsi puhul ilmnes esitatud andmete läbivaatamisel, et andmete kogumise ja aruandluse metoodikas on juba pikemat aega, sealhulgas perioodidel 2013–2014 ja 2015–2016, esinenud viga.

Mis puutub kodumaal ja välismaal registreeritud sõidukite kasutuskeelu määrade erinevusse, siis kuus liikmesriiki esitasid andmeid, mis viitavad sellele, et välismaal registreeritud sõidukid vastavad kõrgematele tehnoülevaatuse standarditele, kuna kodumaal registreeritud sõidukite kasutuskeelu määr on kõrgem. Need liikmesriigid, kus kasutuskeelu määr oli kodumaal registreeritud sõidukite puhul üle 10 % kõrgem kui välismaal registreeritud sõidukite puhul, olid Slovakkia, Itaalia, Taani, Rumeenia, Malta ja Portugal.

Teisest küljest oli kahes liikmesriigis (Ühendkuningriik ja Iirimaa) välismaal registreeritud sõidukite kasutuskeelu määr üle 10 % kõrgem kodumaal registreeritute omast.

ELi (v.a kodumaal registreeritud) sõidukite keskmine kasutuskeelu määr on 28 liikmesriigis 9,0 %, mis on jällegi veidi madalam kui 2013.–2014. aasta aruandeperioodi näitaja 10,4 %.

Kuna Küpros ei esitanud andmeid välismaal registreeritud sõidukite kontrollimise kohta, ei saanud neid analüüsis arvesse võtta. Sarnane olukord tekkis ka aruandeperioodil 2013–2014, arvatavasti nende geograafilise asendi tõttu.

Tabel 4. Kasutuskeeldude jaotus – kodumaal registreeritud *vs.* ELis registreeritud

	Aruandvas liikmesriigis registreeritud sõidukid			**ELis registreeritud sõidukid (v.a aruandev liikmesriik)**		
Aruandev liikmesriik	**Kontrollitud sõidukite arv**	**Kasutuskeelu saanud sõidukite arv**	**Kasutuskeelu määr (%)**	**Kontrollitud sõidukite arv**	**Kasutuskeelu saanud sõidukite arv**	**Kasutuskeelu määr (%)**
Austria	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgia	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgaaria	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Horvaatia	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Küpros	6 214	1 232	19,8 %	0	0	Ei kohaldata
Tšehhi Vabariik	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Taani	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Eesti	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Soome*	*6 646*	*130*	*2,0 %*	*1 744*	*33*	*1,9 %*
Prantsusmaa	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Saksamaa	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Kreeka	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ungari	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %

Iirimaa	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Itaalia	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Läti	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Leedu	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luksemburg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Madalmaad	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Poola	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugal	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumeenia	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovakkia	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Sloveenia	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Hispaania	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Rootsi*	38 336	1 671	4,36 %	*6 986*	*5 962*	*85,3 %*
Ühendkuningriik	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Kokku	**3 116 086**	**247 403**	**7,9 %**	**1 649 446**	**148 142**	**9,0 %**
Šveits	3 9813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Kokku	**3 155 899**	**249 228**	**7,9 %**	**1 669 480**	**149 875**	**9 %**

Nagu eespool mainitud, esitasid kolmteist liikmesriiki andmed ka väljaspool ELi registreeritud sõidukite kontrollimise kohta. Täpsemad üksikasjad on esitatud allpool tabelis 5. Kontrolliti 264 231 väljaspool ELi registreeritud sõidukit, mille tulemusel määrati 8 392 kasutuskeeldu, s.t **kasutuskeelu määr oli 3,2 %**, mis on võrreldav kodumaal registreeritud sõidukite 7,9 % ja ELis (v.a kodumaal) registreeritud sõidukite 9,0 %. Kui Austria, Taani, Eesti, Itaalia ja Rumeenia välja arvata, vastavad väljaspool ELi registreeritud sõidukite kasutuskeelu määrad üldiselt ELis registreeritud sõidukite keelumääradele. Nendes liikmesriikides oli kasutuskeelu määr ELis registreeritud sõidukite puhul vastavalt 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % ja 10,8 % madalam kui väljaspool ELi registreeritud sõidukite puhul.

Tabel 5. Kasutuskeeldude jaotus – väljaspool ELi registreeritud sõidukid

	Kasutuskeelud (väljaspool ELi registreeritud sõidukid)		
Aruandev liikmesriik	**Kontrollitud väljaspool ELi registreeritud sõidukite arv**	**Kasutuskeelu saanud väljaspool ELi registreeritud sõidukite arv**	**Väljaspool ELi registreeritud sõidukite kasutuskeeldu määr (%)**
Austria	1 578	997	63,2 %
Belgia	266	18	6,8 %
Bulgaaria	783	2	0,3 %
Horvaatia	9 964	592	5,9 %
Küpros	0	0	Ei kohaldata
Tšehhi Vabariik	2 070	5	0,2 %
Taani	25	6	24,0 %
Eesti	95	92	96,8 %
Soome	0	0	Ei kohaldata

Prantsusmaa	0	0	Ei kohaldata
Saksamaa	38 852	993	2,6 %
Kreeka	0	0	Ei kohaldata
Ungari	0	0	Ei kohaldata
Iirimaa	0	0	Ei kohaldata
Itaalia	18	10	55,6 %
Läti	0	0	Ei kohaldata
Leedu	0	0	Ei kohaldata
Luksemburg	24	0	0,0 %
Malta	0	0	Ei kohaldata
Madalmaad	252	4	1,6 %
Poola	209 946	5 620	2,7 %
Portugal	0	0	Ei kohaldata
Rumeenia	358	53	14,8 %
Slovakkia	0	0	Ei kohaldata
Sloveenia	0	0	Ei kohaldata
Hispaania	0	0	Ei kohaldata
Rootsi	0	0	Ei kohaldata
Ühendkuningriik	0	0	Ei kohaldata
Kokku	**264 231**	**8 392**	**3,2 %**
Šveits	44 305	2095	4,7 %
Kokku	**308 536**	**10 488**	**3,4 %**

5.5. Kasutuskeelu saanud sõidukid kategooria ja registreerimisliikmesriigi kaupa

1. lisas antakse ülevaade sõidukite kasutuskeelu määradest sõiduki registreerimise liikmesriigi kaupa. Kõigi liikmesriikide keskmine kasutuskeelu määr oli 8,3 %, kusjuures kõige sagedamini keelati N3-kategooria (rasked kaubaveokid), st kasutuskeelu määr oli 9,6 %.

Kategooria „muu“ sõidukite kasutuskeelu määr oli 19,3 %. See kategooria hõlmab siiski tõenäoliselt paljusid sõidukitüüpe, st põllumajandussõidukeid (T-kategooria), kerghaagiseid (O1- ja O2-kategooria) ja kergkaubikuid (N1-kategooria) ning nende kontroll põhineb riiklikel seadusandlikel meetmetel.

Alates 20. maist 2018 on direktiiviga 2014/47/EL muudetud kohustuslikuks selliste kiirtraktorite kontrollimine (mis võivad ületada 40 km/h), mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel kommertsveoks.

Kasutuskeelu määrade erinevusi võib selgitada erinevate valiku-, kontrolli- ja andmekogumismeetodite kasutamisega ning puuduste erineva liigitamisega liikmesriikides.

2. lisas on esitatud kontrollide üksikasjad sõidukikategooria ja liikmesriigi kaupa.

5.6. Liikmesriikide esitatud puuduste liigid

3. lisas on esitatud liikmesriikide poolt aruandeperioodil 2015–2016 tehtud kontrollide käigus sõidukitel üheksas kontrollivaldkonnas avastatud puuduste määrad.

Tehnokontrolli käigus tuvastatud puudused olid kõnealusel aruandeperioodil kõige sagedamini seotud järgmiste elementide tehnoseisundiga:

- valgustusseadmed ja elektrisüsteem (23,0 %; 20,9 % eelneval perioodil);
- teljed, veljed, rehvid, vedrustus (21,8 %; 20,6 % eelneval perioodil);
- muu varustus, sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirik (15,5 %; 17,4 % eelneval perioodil); ja
- pidurisüsteem (13,9 %; 18,8 % eelneval perioodil).

Kõnealuses üheksas kontrollivaldkonnas esines liikmesriigiti märkimisväärseid erinevusi puuduste esinemise sageduses. Näiteks Hispaanias moodustasid puudused valdkonnas „muu varustus, sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirik“ aruandeperioodil teatatud puudustest 86 %, samas kui Ühendkuningriigis moodustasid selles valdkonnas leitud puudused ainult 0,6 %. Selle põhjus on kõige tõenäolisemalt see, et liikmesriigid kasutavad erinevaid kontrollimeetodeid; võib-olla koos riikliku poliitikaga, mille kohaselt pannakse kontrolli käigus suuremat rõhku konkreetsele kontrollivaldkonnale. Tuleb siiski tunnistada, et alates 20. maist 2018 ühtlustati direktiiviga 2014/47/EL kontrollimeetodeid, puuduste hindamist ja kontrolliseadmete kasutamist veelgi.

Võrreldes näitajaid eelneva perioodi omadega, on kõige märkimisväärsem vähenemine seotud pidurisüsteemidega, s.t pidurdamisega seotud puudused moodustasid 13,9 % kõikidest liikmesriikides registreeritud puudustest, samal ajal kui eelneval aruandeperioodil oli see näitaja 20,7 %. Kõige levinumad on siiski valgustusseadmete ja elektrisüsteemi valdkonna puudused, mille esinemissagedus suurenes (20,4 %-lt eelneval aruandeperioodil) 23 %-ni . Muude kontrollivaldkondade puhul ei ole muutused võrreldes eelneva aruandeperioodiga murettekitavalt suured; või viitaksid olulistele poliitilistele muudatustele, mida liikmesriigid on teinud.

Üheksast kontrollivaldkonnast viies, nimelt „identifitseerimine“, „pidurisüsteemid“, „juhtimine“, „nähtavus“ ja „saaste (sealhulgas heited ning kütuse- ja/või õlilekked)“, on puuduste määr vähenenud. Tegelikult oli kasv kõikides nendes valdkondades, kus eelneval aruandeperioodil täheldati mõningast kasvu, nimelt „valgustusseadmed ja elektrisüsteem“, „teljed, veljed, rehvid, vedrustus“, „šassii ja selle kinnitused“ ning „muu varustus, sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirik“, alla 5 %.

Samuti näib, et Ühendkuningriigis, Lätis ja Luksemburgis tehtud kontrollide käigus leiti sagedamini pidurisüsteemidega seotud puudusi, mis moodustavad vastavalt 33,6 %, 33,5 % ja 29,6 % kõigist puudustest. Teisest küljest ei teatanud Kreeka selles kontrollivaldkonnas ühestki puudusest.

Heite ja leketega seotud puudused, mis lisaks liiklusohutusele võivad kahjustada ka keskkonda, on pärast 0,9 %-list kasvu eelneval perioodil (3,2 %-lt 4,1 %-le) vähenenud 0,4 % (4,1 %-lt 3,3 %-le), st heitega seotud puudused moodustasid 3,3 % perioodil registreeritud puuduste koguarvust.

Nagu on näha tabelist 2, kontrollisid kolmteist liikmesriiki väljaspool ELi registreeritud sõidukeid. Kuna aga nende kontrollide koguarv moodustab ainult umbes 5 % aruandeperioodil tehtud kontrollide koguarvust, ei ole võimalik teha kindlaid järeldusi nende tehnoseisundi kohta.

Käesoleva aruande 4. lisa sisaldab siiski täiendavaid üksikasju, andes ülevaate liikmesriikides kontrollitud sõidukite arvust registreerimisriigi ja kasutuskeelu määra kaupa.

6. KARISTUSTE LIIGID

Direktiiviga 2000/30/EÜ ei ole ette nähtud karistuste kohaldamise korda tuvastatud rikkumiste korral. Liikmesriigid peavad ise määrama karistused, ilma et sõidukijuhte diskrimineeritaks kodakondsuse alusel ja sõiduki registreerinud või kasutusele võtnud riigi alusel.

Nagu eespool mainitud, 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 sõiduki kasutamise keeleta kuni tuvastatud ohtlike puuduste kõrvaldamiseni.

Kui mitteresidendile kuuluval tarbesõidukil tuvastatakse ohtlikud puudused, mille tõttu keelatakse selle kasutamine, tuleb sellest teatada sõiduki registreerinud liikmesriigi pädevatele asutustele.

Selle liikmesriigi pädevad asutused, kus ohtlik puudus tuvastati, võivad paluda sõiduki registreerinud liikmesriigi pädevatel asutustel võtta rikkuja suhtes asjakohaseid meetmeid, näiteks määrata sõidukile põhjalikum tehnoülevaatus. Registreerimisliikmesriigil on siiski õigus võtta mis tahes meetmeid, mida ta peab asjakohaseks ja mille kohta ei ole vaja aru anda.

Praktikas ei ole ohtliku puudusega sõiduki keelamisega seotud rahaline mõju käitajale üksnes kontrolli läbiviiva liikmesriigi ametiasutuste määratud võimalik trahv. Võib tekkida lisakulusid, näiteks kulud, mis on seotud sõiduki vedamisega üksikasjalikuma kontrolli tegemiseks ülevaatuspunkti, millele lisanduvad kontrolli enda kulud ja puuduste kõrvaldamiseks vajalike remonditööde kulud. Lisaks kaasnevad ettevõtjale kaudsed kulud, mis võivad olla seotud ajakavast mittekinnipidamisega.

Vastavalt direktiivile 2014/47/EL tuleb alates 20. maist 2019[8] lisada teave puuduste arvu ja raskusastme kohta direktiivi 2006/22/EÜ[9] alusel loodud riskiastme hindamise süsteemi. Liiklevate sõidukite tehnokontrolliks võib kõrge riskiprofiiliga ettevõtjate sõidukeid sagedamini valida.

7. KOKKUVÕTVAD JÄRELDUSED

Nagu on märgitud käesoleva aruande punktis 3, ei tohiks kontrollimeetodis, andmete kogumises ja aruandluses ilmnenud erinevuste tõttu teha selle aruande põhjal kaugeleulatuvaid järeldusi ning tulemusi tuleks käsitleda ettevaatlikult. Seda silmas pidades on aruandeperioodi 2015–2016 kohta kogutud andmete põhjal tehtud peamised järeldused järgmised.

7.1 Kontrollimine

Võrreldes eelneva perioodiga, mil langus olis juba 31,5 % , vähenes kontrollitud sõidukite arv veelgi. Perioodil 2015–2016 kontrolliti 534 473 **sõidukit vähem**, mis on **9,6 % langus**. Liikmesriikide selgituste kohaselt on see ressursside vähenemise,

8 Artikli 26 lõige 1

9 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).

ümberkorraldamise, siseriiklike õigusaktide muutmise ja eeskirjade kohaldamise ning mõnel juhul kontrollide käigus sihipärasema lähenemisviisi kehtestamise kombineeritud tulemus.

Igal juhul viis kaheksateist liikmesriiki läbi vähem kontrolle ning vähenemine ulatus 1 %-st Horvaatias kuni 68 %-ni Kreekas. Samas täheldati kümnes liikmesriigis kontrollide arvu suurenemist, kusjuures protsentuaalne kasv ulatus 1,2 %-st Taanis 429 %-ni Küprosel.

62 % aruandeperioodil tehtud kontrollidest puudutas liikmesriigis registreeritud sõidukeid, 33 % teises liikmesriigis registreeritud sõidukeid ja 5 % väljaspool ELi registreeritud sõidukeid.

Kodumaal registreeritud kontrollitud sõidukite osakaal iga liikmesriigi kontrollitud sõidukite koguarvust on jätkuvalt väga erinev, mis viitab sellele, et tasakaalustatuma lähenemisviisi tagamiseks tuleks ehk teha täiendavaid jõupingutusi. Näiteks Luksemburgis, Belgias ja Prantsusmaal moodustasid kodumaiste sõidukite kontrollid alla 40 % kõigist kontrollidest. Olukord teistes transiidiliikmesriikides on tasakaalustatum.

7.2 Kasutuskeelud

Eelneva perioodiga võrreldes sai kasutuskeelu 60 112 **sõidukit rohkem**, mis tähendab **17,5 % kasvu**. See viitab võimaliku positiivse suundumuse algusele ja sellele, et on alustatud sihipärasema lähenemisviisi rakendamist.

Kolmeteistkümnes liikmesriigis suurenes määratud kasutuskeeldude arv, ulatudes 3 %-st Rootsi puhul ligikaudu 7000 %-ni Portugalis. Kasutuskeeldude arv vähenes viieteistkümnes liikmesriigis, ulatudes Slovakkia 2,7 %-st kuni Kreeka 71,8 %-ni ja Bulgaaria 71,6 %-ni.

Kasutuskeelu saanud sõidukite päritolu järgi oli kasutuskeelu kogumäär kodumaal registreeritud sõidukite puhul 7,9 %, teistes ELi liikmesriikides registreeritud sõidukite puhul 9,0 % ja väljaspool ELi registreeritud sõidukite puhul 3,2 %. See näitab, et standardeid kohaldatakse ELis registreeritud sõidukite suhtes üldiselt, tegemata vahet registreerimisliikmesriigil. Väljaspool ELi registreeritud sõidukitele kehtestatud kasutuskeelu määr võib olla madalam seetõttu, et ettevõtjad saadavad ELis sõitmist hõlmavatele reisidele oma uusimad ja kõige paremini hooldatud sõidukid.

ELis registreeritud sõidukite keskmine kasutuskeelu määr oli kõigis liikmesriikides kokku 8,3 %. Kõige sagedamini said kasutuskeelu N3-kategooria sõidukid (rasked kaubaveokid), st 9,6 %. Maltal registreeritud sõidukid said kasutuskeelu sagedamini, kasutuskeelu määr oli 43,9 %. Saksamaal ja Bulgaarias registreeritud sõidukid said kasutuskeelu kõige harvemini, vastavalt 1,5 % ja 3,7 %. Kasutuskeelu määrade erinevuste põhjused võivad olla tingitud erinevate kontrollimeetodite kohaldamisest ja erinevast puuduste liigitamisest liikmesriikides.

7.3 Puudused

Aruandeperioodil avastatud kaks kõige sagedasemat puuduste liiki olid seotud kontrollivaldkondadega „valgustusseadmed ja elektrisüsteemid“ ning „teljed, veljed, rehvid ja vedrustus“. Need moodustasid vastavalt 23 % ja 21,8 % kõigist registreeritud puudustest. Piduritega seotud puudused moodustasid 13,9 % kõigist liikmesriikides täheldatud puudustest, mis on vähem kui eelneva aruandeperioodi 20,7 %.

Siiski esineb liikmesriikides endiselt märkimisväärseid erinevusi kasutuskeelu määrades kontrollivaldkonna kaupa. Näiteks Hispaanias moodustasid puudused valdkonnas „muu varustus, sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirik“ aruandeperioodil teatatud puudustest 86 %, samas kui Ühendkuningriigis moodustasid selles valdkonnas leitud puudused ainult 0,6 %. Selle põhjus on kõige tõenäolisemalt see, et liikmesriigid kasutavad erinevaid kontrollimeetodeid ja keskenduvad erinevatele puudustele. Need erinevused võivad alates 20. maist 2018 väheneda, võttes arvesse, et direktiiviga 2014/47/EL ühtlustati kontrollimeetodeid, puuduste hindamist, kontrolliseadmete kasutamist ja aruandlusnõudeid veelgi.