EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

direktiivi 2014/45/EL (milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ) rakendamise kohta

Sisukord

1. **Sissejuhatus** 2
2. Direktiiv 4
3. Liikmesriikide teatatud siseriiklikud ülevõtmismeetmed ja nende hindamise esialgsed tulemused 7
4. Elektroonilise sõidukiteabeplatvormi teostatavuse uuring……...…11
5. Kokkuvõte – järeldused……13

1. SISSEJUHATUS

1.1.Taust

Sõidukite ülevaatus on liiklusohutuse ja sõidukite keskkonnatoime tagamise seisukohast väga oluline. ELi õigusnormid, millega kehtestatakse sõidukite kontrollimise miinimumnõuded, pärinevad 1977. aastast ja neid on ajakohastatud vaid vähesel määral. Sõidukid, sõidukijuhtide käitumine ja tehnoloogia on vahepeal aga palju muutunud. Esimene oluline muudatus tehnoülevaatuse raamistikku tehti tehnoülevaatuspaketi vastuvõtmisega[1] 2014. aastal. Sellel oli kolm osa: korraline tehnoülevaatus, liiklevate tarbesõidukite tehnokontroll ja sõidukite registreerimisdokumendid.

Tehnoülevaatuspaketi ettepanek 2012. aastal tulenes komisjoni 2010. aasta poliitikasuunistest liiklusohutuse valdkonnas[2]. Poliitikasuuniste *4. eesmärgi* (*turvalisemate sõidukite kohta*) all määras komisjon kindlaks meetmed, et „ [teha] ettepanekuid sõidukite tehnoülevaatuse ja tehnokontrolli edasiseks ühtlustamiseks ja karmistamiseks“.

Direktiivi 2014/45/EL,[3] milles käsitletakse korralist tehnoülevaatust (edaspidi „direktiiv“), on kohaldatud alates 20. maist 2018 ja võrreldes direktiiviga 2009/40/EÜ[4] on sellesse lisatud olulisi uuendusi.

Uuendused hõlmavad alljärgnevat.

- Sõidukite ülevaatuse kvaliteedi parandamine ühiste miinimumstandardite kehtestamisega varustuse, inspektorite koolituse ja puuduste hindamise kohta.
- Elektrooniliste ohutusseadiste (nt rataste blokeerumist vältiv süsteem (ABS), sõidustabilisaator (ESC) ja turvapadi) kohustuslik ülevaatus.
- Esimesed Euroopa meetmed läbisõidumõõdikuga seotud pettuste tõkestamiseks.
- Kogu ELi hõlmav raskemootorrataste kohustuslik ülevaatus, välja arvatud juhul, kui liikmesriik saavutab samaväärse liiklusohutuse suurendamise muude meetmete abil.
- Kogu ELi hõlmav maanteekaubavedudeks kasutatavate kiirtraktorite kohustuslik ülevaatus.
- Tehnoülevaatuse kontrollkaardi vastastikune tunnustamine ümberregistreerimise menetluses, kui ülevaatuste sagedus päritoluliikmesriigis ja sihtliikmesriigis on ühesugune.

1.2. Aruande eesmärk ja ulatus

Direktiivi artikli 20 lõike 1 kohaselt peab komisjon koostama aruande 30. aprilliks 2020 ning artikli 20 lõike 2 kohaselt 30. aprilliks 2019. Komisjon tunnistab täielikult nende aruannete hilist esitamist ja peab seda äärmiselt kahetsusväärseks.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en

[2] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“, KOM(2010) 389 (lõplik).

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta (ELT L 141, 6.6.2009, lk 12–28).

Vastavalt artikli 20 lõikele 1 peaks aruanne

- andma teavet direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige korralise tehnoülevaatuse ühtlustamise taseme ning selliste sätete tõhususe kohta, mis käsitlevad ülevaatuse ulatust ja sagedust, tehnoülevaatuse kontrollkaartide vastastikust tunnustamist muust liikmesriigist pärit sõiduki ümberregistreerimise korral;
- hõlmama elektroonilise sõidukiteabeplatvormi teostatavuse uuringu tulemusi[5];
- analüüsima, kas lisasid tuleb ajakohastada, võttes eelkõige arvesse tehnika arengut ja tavasid.

Aruanne esitatakse pärast asjaomase komiteega konsulteerimist ning asjakohasel juhul lisatakse sellele seadusandlikud ettepanekud.

Vastavalt artikli 20 lõikele 2 peab aruanne

- andma sõltumatutel uuringutel põhinevat teavet selle kohta, kui tulemuslik on olnud kerghaagiste ja kahe- või kolmerattaliste sõidukite lisamine direktiivi kohaldamisalasse;
- hindama liiklusohutuse arengut liidus ning võrdlema liikmesriikide liiklusohutusmeetmete tulemusi iga kahe- või kolmerattaliste sõidukite alamkategooria lõikes, võttes arvesse kõnealuste sõidukite läbitud keskmist vahemaad;
- hindama, kas iga sõidukikategooria korralise tehnoülevaatuse normid ja maksumus on proportsionaalsed seatud liiklusohutusalaste eesmärkidega;
- sisaldama üksikasjalikku mõjuhinnangut, milles analüüsitakse maksumust ja kasu kogu liidus, võttes arvesse liikmesriikide eripära.

Nagu eespool nimetatud, kohaldatakse direktiivi alates 20. maist 2018. Põhjendatud järelduste tegemiseks vajalike andmete kogumiseks on vaja keskmiselt kolmeaastast katkematut kohaldamisperioodi. Seetõttu saab direktiivi mõju kohta järelduste tegemist võimaldavaid andmeid koguda kõige varem alates 2021. aasta teisest poolest.

Sellega seoses on käesoleva aruande eesmärk anda ülevaade liikmesriikide rakendusmeetmetest, mis põhinevad ülevõtmise kontrolli esialgsetel järeldustel, ning elektroonilise sõidukiteabeplatvormi teostatavuse uuringu tulemustest[6].

Kahe- või kolmerattaliste sõidukite lisamise kohta tuleb siiski märkida, et nende korraline tehnoülevaatus algab alles 1. jaanuaril 2022, mis võimaldab teha põhjendatud järeldusi kõige varem 2025. aastal. Kerghaagiste lisamise tulemuslikkuse kohta tuleb märkida, et praegu veel ei kuulu kerghaagised direktiivi kohaldamisalasse, mistõttu ei saa nende lisamise mõju analüüsida.

Lõpetuseks tuleb märkida, et vastupidiselt komisjoni esialgsele ettepanekule ei lisatud kerghaagiseid lõpuks direktiivi kohaldamisalasse. Siiski on enamik liikmesriike lisanud selle täiendava sõidukikategooria korralise tehnoülevaatuse korda. Kuid nagu eespool märgitud, on põhjendatud järelduste tegemiseks vaja keskmiselt kolmeaastast katkematut kohaldamisperioodi.

[5] Nagu on osutatud artiklis 16.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

2. DIREKTIIV

2.1 Direktiivi kohaldamisala ja kohustused

Direktiivis säilitati direktiivi 2009/40/EÜ põhimõte, mille kohaselt peab tehnoülevaatuse tegema liikmesriik, kus sõiduk on registreeritud.

Samuti säilitati direktiivis kõikide direktiivi 2009/40/EÜ kohaselt juba korrapäraselt testitud sõidukite, s.o sõiduautode, inimesi või kaupu vedavate kergsõidukite ja raskeveokite ning raskehaagiste, kohustuslik ülevaatus nii ohutuse kui keskkonnatoime seisukohast.

Lisatud on kaks uut sõidukite rühma:

- selliste traktorite ülevaatus, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h (kiirtraktorid) ja mida kasutatakse avalikel teedel peamiselt kaubavedudeks, ning
- Teatavate kahe- õi kolmeraataliste sõidukite (silindrimahuga üle 125 cm^3) ülevaatus alates 1. jaanuarist 2022.

Mõnel juhul võimaldab direktiiv liikmesriikidel jätta ülevaatuste korra kohaldamisalast välja teatavad nende territooriumil registreeritud sõidukid, näiteks ajaloolise väärtusega sõidukid, diplomaatilise puutumatusega sõidukid või sõidukid, mida kasutatakse ainult väikesaartel või hõredalt asustatud piirkondades.

Lisatud kahe- või kolmerattaliste sõidukite puhul võimaldab direktiiv liikmesriikidel need tehnoülevaatusest välja jätta, kui liikmesriik on kehtestanud alternatiivsed liiklusohutusmeetmed, võttes arvesse vähemalt asjakohast viie aasta liiklusohutusstatistikat.

Liikmesriigid peavad teavitama sellistest eranditest komisjoni.

2.2 Tehnoülevaatuse sagedus, sisu ja meetodid

Direktiivi 2009/40/EÜ kohaselt juba ülevaatuse läbinud sõidukite ülevaatuse sagedus ei muutunud. Direktiivis säilitati ka paindlikkus ülevaatuse sageduse osas ja liikmesriigid võivad kohaldada lühemaid ajavahemikke kahe ülevaatuse vahel.

Uue elemendina lisati ülevaatuskorda uued sõidukikategooriad. Kiirtraktorid peavad läbima esimese ülevaatuse neli aastat pärast esmast registreerimist ja seejärel iga kahe aasta järel.

Kahe- või kolmerattaliste sõidukite ülevaatuse sagedust ei ole direktiivis kindlaks määratud, vaid see on jäetud liikmesriikide otsustada, nagu ka ülevaatuse valdkonnad, sisu ja meetodid.

Kõigi muude sõidukikategooriate ühtlustatud miinimumnõuded on üksikasjalikult sätestatud direktiivi I lisas. Selles määratakse kindlaks kontrollitavad aspektid, sisu, meetodid, tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused ja nende liigitus.

Direktiivis kehtestati lahendus juhuks, kui sõiduk vajab ülevaatust enne järgmise korralise ülevaatuse tähtaega. Liikmesriigid võivad nõuda, et sõiduk peab läbima ülevaatuse näiteks pärast õnnetust, kui sõiduki teatavaid süsteeme on muudetud, või võivad kontrollida sõidukit sagedamini, kui sõiduk on läbinud 160 000 km.

2.3 Puuduste hindamine

2010. aastal võttis komisjon vastu soovituse,[7] et anda suuniseid inspektoritele ning tagada direktiivi 2009/40/EÜ II lisas loetletud puuduste ühtlustatud hindamine. Soovitus sisaldas kolme veakategooriat (väikesed, suured ja ohtlikud vead) ning määras iga puuduse kategooria kindlaks suunisena.

Vastavalt soovitusele kehtestati direktiiviga ühtlustatud meetmena puuduste hindamine. Sõltuvalt puuduse raskusastmest võivad puudused olla väheolulised, olulised või ohtlikud ning viidata sõiduki ohutusele või keskkonnatoimele. Kui tehnoülevaatuse käigus avastatakse mitu eri raskusastmega puudust, peab sõiduki liigitama vastavalt raskemale puudusele. Kui sõidukil on mitu puudust samas ülevaatuse valdkonnas (nt piduri- või roolisüsteem), võib sõiduki ka liigitada raskusastmelt järgmisesse rühma, kui on võimalik tõendada, et kõnealuste puuduste koosmõjul võib sõiduk olla liiklusohtlikum.

2.4 Puuduste korral võetavad järelmeetmed

Üks direktiivi olulisemaid uuendusi oli järelmeetmete ühtlustamine vastavalt korralise tehnoülevaatuse käigus avastatud puudus(t)e raskusastmele.

Üksnes väheoluliste puuduste korral tuleb need puudused kõrvaldada, kuid ülevaatust peetakse läbituks ja sõiduk ei pea läbima uut ülevaatust.

Olulis(t)e või ohtliku (ohtlike) puudus(t)e korral ei peeta ülevaatust läbituks ning sõiduk peab läbima uue ülevaatuse, kui puudus(ed) on kõrvaldatud. Oluliste puuduste korral peab sõiduki järgmise ülevaatuse tegema hiljemalt kahe kuu pärast ning sõidukit võib sellel ajavahemikul kasutada. Ohtlike puuduste korral võivad ametiasutused peatada sõiduki registreerimise ning sellega keelata sõiduki kasutamise liikluses, kuni puudused on kõrvaldatud ja antakse välja uus tehnoülevaatuse kontrollkaart.

2.5 Tehnoülevaatuse kontrollkaart ja tehnoülevaatuse tõend ning liikmesriikidevaheline halduskoostöö

Ühtlustatud minimaalse sisuga tehnoülevaatuse kontrollkaardi nõue kehtestati komisjoni 31. detsembri 2013. aasta direktiiviga 2010/48/EL[8].

Üks direktiiviga lisatud uuendusi on see, et kõigile kohustuslikele elementidele peab nüüd eelnema ühtlustatud liidu kood, mis hõlbustab muidu ühtlustamata dokumendis esitatud kõige asjakohasema teabe kindlakstegemist ja mõistmist.

Direktiivi üks olulisemaid uuendusi, mis tugineb tehnoülevaatuse kontrollkaardi ühtlustatud elementidele, on tehnoülevaatuse kontrollkaartide vastastikune tunnustamine ümberregistreerimisel. Direktiiviga lõpetati sõidukite süstemaatiline ülevaatus enne nende ümberregistreerimist, sõltumata sellest, kas neil on kehtiv tehnoülevaatuse kontrollkaart. Vastastikuse tunnustamise ainus piirang on see, et ümberregistreerimise ajal peab tehnoülevaatuse kontrollkaart kehtima vastavalt sagedusvahemikele, mille ümberregistreerimise liikmesriik on kehtestanud korralise tehnoülevaatuse jaoks. Nii võib see

[7] Komisjoni soovitus vigade hindamise kohta tehnoülevaatuse käigus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta (2010/378/EL).

[8] Komisjoni 5. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/48/EL, millega kohandatakse tehnika arenguga Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta (ELT L 173, 8.7.2010, lk 47).

olla näiteks juhul, kui sõiduauto on imporditud liikmesriigist, kus ülevaatuse sagedus on 4–2–2, ja see registreeritakse ümber liikmesriigis, kus ülevaatuse sagedus on 3–1–1.

Teine direktiivi oluline meede on see, et kui ümberregistreerimise liikmesriigil on kahtlusi tehnoülevaatuse kontrollkaardi kehtivuse suhtes, võib ta enne selle tunnustamist kontrollkaardi kehtivust kontrollida. Selleks võivad liikmesriikide ametiasutused kasutada määratud riiklikke kontaktpunkte, millest komisjoni on teavitatud. Komisjon on koostanud nimekirja riiklikest kontaktpunktidest, millest komisjoni on teavitatud, ning asjaomast nimekirja hilisemate teadete alusel ajakohastanud ja korrapäraselt liikmesriikidele edastanud.

Liikmesriigid olid kohustatud esitama komisjonile tehnoülevaatuse kontrollkaardi kirjelduse hiljemalt 20. maiks 2018.

Direktiiviga kehtestati olulised meetmed ülevaatuspunktide ja pädevate asutuste vahelise teabevahetuse kohta. Ülevaatuspunktid peavad tehnoülevaatuse kontrollkaardil esitatud teabe edastama elektrooniliselt ja mõistliku aja jooksul pärast tehnoülevaatuse kontrollkaardi väljaandmist. Et liikmesriikidel oleks piisavalt aega vajalike arendustööde tegemiseks, on neil elektroonilise side toimimise tagamiseks aega kuni 20. maini 2021. Selleks et ühendada korraline tehnoülevaatus direktiivis 2014/46/EL[9] kehtestatud elektroonilise sõidukiregistriga, peavad liikmesriigid teatama tehnoülevaatuse tulemused registreerimisasutusele.

2.6 Läbisõidumõõdikuga seotud pettused

Direktiiv on esimene Euroopa õigusakt, millega kehtestati ühtlustatud meetmed läbisõidumõõdikuga seotud pettuste tõkestamiseks. Selles käsitletakse läbisõidumõõdikuga seotud pettusi korralise tehnoülevaatuse seisukohast, kohustades liikmesriike tagama, et eelmise tehnoülevaatuse käigus registreeritud läbisõidumõõdiku andmed tehakse kättesaadavaks järgmist ülevaatust tegevale inspektorile. Teave tuleb teha elektrooniliselt kättesaadavaks nii kiiresti kui võimalik.

Lisaks peavad liikmesriigid kehtestama tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad karistused juhuks, kui läbisõidumõõdikuga on manipuleeritud.

2.7 Tehnoülevaatuspunktid, tehnoülevaatusrajatised ja -vahendid, ülevaatuspunktide järelevalve ja inspektorid

Direktiiviga kehtestati ülevaatuspunktidele mitmed ühtlustatud nõuded.

- Ülevaatuspunktidele peab andma tegevusloa liikmesriik või selle pädev asutus.
- III lisas on sätestatud tehnoülevaatusrajatiste ja -vahendite tehnilised miinimumnõuded ning liikmesriigid on kohustatud tagama nõuetele vastavuse.
- Liikmesriikidel on aega kuni 20. maini 2023, et tagada kõikide ülevaatuspunktide vastavus tehnilistele miinimumnõuetele.

Et tagada ülevaatuspunktide järjepidev nõuetele vastavus, peavad liikmesriigid tagama nende punktide järelevalve. 1. jaanuariks 2023 peavad järelevalveasutused täitma direktiivi V lisas sätestatud nõuded ja ülesanded, näiteks:

- järelevalveasutusele esitatavad nõuded;
- eeskirjade ja menetluste sisu;
- inspektorite väljaõppe ja eksamineerimise kontrollimine;

[9] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/46/EL, millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (ELT L 127, 29.4.2014, lk 129–133).

- ülevaatuskoha ja katseseadmete miinimumnõuete täitmise kontrollimine;
- tehnoülevaatuste mõõtmistulemuste valideerimine;
- ülevaatuspunktide ja/või inspektorite tegevusloa kehtetuks tunnistamine või peatamise ettepanekute tegemine.

Oluline uus nõue on, et tehnoülevaatuse tulemusi saab muuta üksnes juhul, kui ülevaatustulemused on selgelt valed. Muudatus peab olema kooskõlas pädeva asutuse või järelevalveasutuse kehtestatud menetlusega.

Direktiiviga kehtestati mitmed meetmed tagamaks, et tehnoülevaatust tegevatel inspektoritel on asjakohased teadmised ja oskused ning et nad saavad regulaarset koolitust. Direktiivi IV lisas on sätestatud pädevuse ja kogemuse ühtlustatud miinimumnõuded, mis on inspektoriks volitamise eeltingimuseks. Täiendavalt on IV lisas sätestatud miinimumteemad, mida inspektorite alg- ja täiendkoolitus peab hõlmama. Uutest nõuetest on vabastatud ainult need inspektorid, kelle liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunktid on tööle võtnud või kellele nad on andnud volituse 20. mai 2018. aasta seisuga.

Inspektorid, kes vastavad pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele, peavad saama tunnistuse pädevatelt asutustelt või heakskiidetud koolituskeskustelt. IV lisas on kindlaks määratud ka väljaantava tunnistuse miinimumandmed.

2.8 Elektrooniline sõidukiteabeplatvorm

Direktiiviga sätestati, et komisjon teeb elektroonilise sõidukiteabeplatvormi teostatavuse uuringu. Uuringu läbiviimisel tuleb arvesse võtta järgmisi nõudeid:

- kaaluda olemasolevaid ja juba rakendatud rahvusvahelisi andmevahetuse lahendusi;
- kaaluda kõige kohasemat viisi ühendada olemasolevad siseriiklikud süsteemid, eesmärgiga lihtsustada tehnoülevaatusega ja läbisõidumõõdiku näiduga seotud teabevahetust ülevaatuse, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide, ülevaatusvahendite tootjate ja sõidukitootjate vahel;

Lisaks nõuti direktiiviga, et komisjon teeks järgmise teostatavusuuringu:

- raskesse õnnetusse sattunud sõidukite peamiste ohutusega seotud osade kohta kättesaadavate andmete kogumise ja salvestamise võimalus;
- võimalus esitada inspektoritele, registreerimistunnistuse omanikule ja õnnetuse uurijatele anonüümitud andmeid varasemate õnnetuste ja läbisõidumõõdiku näidu kohta.

3. LIIKMESRIIKIDE TEATATUD SISERIIKLIKUD ÜLEVÕTMISMEETMED JA NENDE HINDAMISE ESIALGSED TULEMUSED

3.1 Liikmesriikide teatatud riiklikud ülevõtmismeetmed

Liikmesriigid pidid direktiivi järgimiseks vajalikud siseriiklikud meetmed vastu võtma ja avaldama 20. maiks 2017 ning teatama neist seejärel komisjonile. Meetmeid on kohaldatud alates 20. maist 2018.

20. maiks 2017 teatas 28 liikmesriigist ainult 6 komisjonile, et direktiivi ülevõtmine on lõpule viidud. Kooskõlas menetluseeskirjadega algatas komisjon rikkumismenetlused, kutsudes ülejäänud 22 liikmesriiki üles võtma vastu nõutavad riiklikud ülevõtmismeetmed. Rikkumismenetluste algatamine oli aluseks intensiivsele teabevahetusele liikmesriikidega

ning enamikel juhtudel teatati puuduvatest siseriiklikest ülevõtmismeetmetest. Kaks liikmesriiki – Madalmaad ja Poola – on teatanud, et direktiiv on üle võetud ainult osaliselt. Praegu võetakse vajalikke meetmeid, et sundida neid liikmesriike täitma oma kohustust tagada direktiivi ülevõtmine.

3.2 Esialgsed järeldused

Selleks et saada esialgne hinnang siseriiklike ülevõtmismeetmete vastavuse kohta direktiivi nõuetele, on komisjon sõlminud lepingu välise töövõtjaga. Komisjon analüüsib täiendavalt töövõtja järeldusi ning see töö peaks lõpule jõudma lähikuudel.

3.2.1 Direktiivi kohaldamisala ja kohustused

Vastavalt siseriiklike ülevõtmismeetmete esialgsele analüüsile oli kiirtraktorite ning kahe- ja kolmerattaliste sõidukite lisamine mõnes liikmesriigis keeruline, samas kui ülevaatuskorraga hõlmatud sõidukikategooriate puhul avastati vaid väiksemaid probleeme.

Tundub, et mõnes liikmesriigis[10] põllutöömasinaid üldiselt ei registreerita. See muutis asjaomaste sõidukite korralise tehnoülevaatuse nõude kehtestamise keeruliseks.

Ainult kaks liikmesriiki – Iirimaa ja Madalmaad – on teatanud alternatiivsetest liiklusohutusmeetmetest ja sellest tulenevalt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite tehnoülevaatuse välja jätnud. Arvestades, et asjaomaste sõidukite korraline tehnoülevaatus peab toimuma alles 1. jaanuaril 2022, hilinesid paljud liikmesriigid ülevõtmismeetmete vastuvõtmisega ja nendest teatamisega, märkides, et tegelik kohaldamiskuupäev võimaldab ülevõtmiseks lisaaega.

Muud kategooriad, mida enamik liikmesriike (18) on direktiivi kohaldamisalast välja jätnud:

- sõidukid, mida avalikel teedel kunagi ei kasutata või kasutatakse väga harva, näiteks ajaloolise väärtusega sõidukid või võistlussõidukid;
- relvajõududes, tuletõrjes, tsiviilkaitses, hädaabi- või päästeteenistuses kasutatavad sõidukid.

Lisaks kasutasid mõned liikmesriigid võimalust jätta välja põllumajanduses, aianduses, metsanduses või kalanduses kasutatavad sõidukid ning ainult väikesaartel ja hõredalt asustatud piirkondades kasutatavad sõidukid.

Enamik liikmesriike (18) on kehtestanud korralise tehnoülevaatuse korra täiendavatele sõidukikategooriatele, peamiselt väikehaagise kategooriatele (O1, O2), muudele kahe- ja kolmerattalistele sõidukitele ning põllutöömasinatele.

3.2.2 Tehnoülevaatuse sagedus sisu ja meetodid

Tundub, et enamik liikmesriike säilitas direktiivi 2009/40/EÜ alusel juba varem kehtestatud ülevaatussageduse. See tähendab, et mõnel juhul – peamiselt sõiduautode puhul – on liikmesriigid kehtestanud väiksema sageduse kui direktiiv minimaalselt ette näeb, nt Austria (3–2–1), Horvaatia (1–1–1) või Saksamaa (3–2–2).

Esialgne analüüs näitas, et liikmesriikidel ei olnud probleeme uue kiirtraktorite kategooria (4–2–2) ülevaatuse sageduse kehtestamisega.

[10] Märkus: Euroopa õigusakti puudumisel on riigi pädevuses otsustada, millised sõidukid kuuluvad registreerimisele ning saavad seejärel sõiduki registreerimisdokumendi ja numbrimärgi(d).

Nagu eespool nimetatud, nõutakse direktiiviga, et liikmesriigid määraksid kindlaks kahe- või kolmerattaliste sõidukite ülevaatuse sageduse, kontrollitavad aspektid, meetodid ja rikete põhjused, võimaldades niiviisi liikmesriikidele palju paindlikkust. Näiteks võib tuua Saksamaa, kes kehtestas ülevaatuse sageduseks 2–2–2, Hispaania 4–2–2, Horvaatia 2–1–1.

Esialgse hinnangu põhjal näib, et mõned liikmesriigid on otsustanud kontrollitavate aspektide, sisu, meetodite, rikete põhjuste ja nende liigitamise osas direktiivi I lisa sõna-sõnalt üle võtta. Mõned liikmesriigid on I lisa meetmed üle võtnud mitme erineva siseriikliku õigusaktiga, mis muudab selle väga tehnilise lisa siseriiklike ülevõtmismeetmete väljaselgitamise ja hindamise keerulisemaks.

Valikulisi meetmeid, mis lubavad liikmesriikidel nõuda sõiduki tehnoülevaatust enne järgmise korralise ülevaatuse tähtaega (vt eespool punkt 2.2), ei võetud täielikult kasutusele. Tundub, et enamik liikmesriikidest kohaldab asjaomaseid meetmeid kahel juhul:

- kui sõiduk on sattunud õnnetusse, milles on tõsiselt kahjustada saanud sõiduki sellised peamised ohutusega seotud osad, nagu rattad, vedrustus, deformatsioonitsoonid, turvapadjasüsteemid, rooliseade või pidurid (ligikaudu 19 liikmesriiki), ja
- kui ohutus- ja keskkonnasüsteeme ning sõiduki osi on muudetud (ligikaudu 12 liikmesriiki).

Tundub, et umbes 10 liikmesriiki on kehtestanud tehnoülevaatuse nõude kõikide muude juhtumite korral, mis oluliselt mõjutavad liiklusohutust. Samas näib, et ainult kolm liikmesriiki kavatsevad kehtestada nõude, et sõiduk läbiks korralise tehnoülevaatuse, kui sõiduki registreerimistunnistuse omanik on muutunud, ning ainult üks liikmesriik soovib sätestada, et suurema läbisõiduga (160 000 km) sõidukeid kontrollitakse sagedamini.

3.2.3 Puuduste hindamine

Arvatavasti 2010. aasta soovitusest tulenevalt ei ole siseriiklike ülevõtmismeetmete esialgsel hindamisel avastatud võimalikke olulisi mittevastavusi seoses praeguseks kohustuslike puuduste kategooriatega (väheolulised, olulised ja ohtlikud).

Võimalikud küsimused, mida peab eelseisva teabevahetuse raames liikmesriikidega selgitama, on seotud juhtumiga, kus tehnoülevaatuse käigus avastatakse mitu eri raskusastmega puudust ning sõiduki peab liigitama vastavalt raskemale puudusele.

3.2.4 Puuduste korral võetavad järelmeetmed

Siseriiklike meetmete esialgsel hindamisel ei avastatud konkreetseid probleeme seoses tehnoülevaatuse käigus avastatud puuduste korral võetavate järelmeetmetega.

3.2.5 Tehnoülevaatuse kontrollkaart ja tehnoülevaatuse tõend ning liikmesriikidevaheline halduskoostöö

Direktiivi nõuetega seoses kerkis esile mitmeid probleeme.

- Mitmed liikmesriigid ei esitanud tehnoülevaatuse kontrollkaardi kirjeldust õigel ajal, kuigi komisjon saatis mitu meeldetuletust ja taotlust.
- Paljudel juhtudel ei märganud liikmesriigid, et direktiiviga tehakse kohustuslikuks ühtlustatud liidu koodide kasutamine, mis nõudis siseriiklike õigusaktide muutmist, põhjustades lisaviivitusi.
- Ühtlustatud liidu koodide kasutamine oli paljude liikmesriikide jaoks eksitav ning selle asemel, et kasutada direktiivi II lisas esitatud koode, võtsid liikmesriigid kasutusele muud koodid. Need vigu selgitati komisjoni ja asjaomaste liikmesriikide

vahelises teabevahetuses. Vigade parandamiseks oli vaja siseriiklikke õigusakte muuta ning see põhjustas lisaviivitusi.

Olles teadlik 2018. aastaks ettenähtud tehnoülevaatuse kontrollkaartidega seotud kohustusest, küsis komisjon 2016. aastal komitee arvamust komisjoni võimaliku tulevase töövahendi kohta, mis sisaldaks tehnoülevaatuse kontrollkaartide, tehnoülevaatuse tõendite ja sõidukite registreerimisdokumentide näidiseid. Komitee toetusel algatas komisjon menetluse ja lõi uue töövahendi, mille abil saab vaadata sõidukite registreerimis-[11] ja tehnoülevaatusdokumentide[12] näidiseid.

Vastavalt direktiivi sätetele teatasid liikmesriigid oma riiklikest kontaktpunktidest 20. maiks 2015 ning on sellest ajast alates saatnud korrapäraselt ajakohastatud andmeid.

Tehnoülevaatuse kontrollkaartide vastastikuse tunnustamisega seotud meetmete osas selgitati esialgse analüüsiga välja, et enamik liikmesriikidest on nõuded üle võtnud rahuldavalt ning lisaselgitusi on vaja ainult üksikutel juhtudel. Enamik liikmesriikidest kasutas vabatahtlikku meedet, mille kohaselt tuleb kahtluse korral kontrollida tehnoülevaatuse kontrollkaardi kehtivust.

Esialgse analüüsi kohaselt näib, et enamikus liikmesriikidest on olemas vajalik elektrooniline teabevahetus ülevaatuspunktide ja pädevate asutuste vahel. Selleks et välja selgitada, kas elektrooniline side on tagatud ka tehnoülevaatus- ja registreerimisasutuste vahel, peab tegeva täiendava hindamise ning vajadusel liikmesriikidega teavet vahetama.

3.2.6 Läbisõidumõõdikuga seotud pettused[13]

Esialgsest analüüsist nähtub, et meetmed, mis kohustavad liikmesriike tagama, et eelmise tehnoülevaatuse käigus läbisõidumõõdiku kohta registreeritud andmed tehakse järgmisel ülevaatusel võimalikult kiiresti elektrooniliselt kättesaadavaks, on ilma suuremate probleemideta üle võetud.

Mis puudutab aga kohustust kehtestada tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad karistused läbisõidumõõdiku manipuleerimise eest, siis on siseriiklikud meetmed paljudel juhtudel võrdlemisi üldised ega ole konkreetselt suunatud läbisõidumõõdikuga seotud pettustele. Siseriiklike meetmete põhjalikum analüüs ja edasine teabevahetus asjaomaste liikmesriikidega on suunatud nende punktide selgitamisele.

3.2.7 Tehnoülevaatuspunktid, tehnoülevaatusrajatised ja -vahendid, ülevaatuspunktide järelevalve ja inspektorid

Esialgse hinnangu kohaselt näib, et tehnoülevaatuspunktidele tegevusloa andmise nõude ja ülevaatuspunktide järelevalve tagamise üldnõude osas ei esine ülevõtmisel lünki. Samuti tundub, et üldmeetmed, mille kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et inspektorid vastavad pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele, on üle võetud ilma oluliste probleemideta.

Samas näib, et komisjon peab mitme liikmesriigiga algatama teabevahetuse, et selgitada siseriiklikke meetmeid, millega võetakse üle III lisa tehnoülevaatusrajatiste ja -vahendite miinimumnõuete kohta, IV lisa inspektorite pädevuse, koolituse ja sertifitseerimise kohta ning V lisa järelevalveasutuse üksikasjalike ülesannete kohta.

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en
[13] Euroopa Parlamendi olulisel toetusel on komisjon läbi viimas katseprojekti, mis käsitleb läbisõidumõõdiku andmete vahetamist projektis vabatahtlikult osalevate liikmesriikide vahel. Katseprojekt kestab 2020. aasta lõpuni.

2. Elektroonilise sõidukiteabeplatvormi teostatavuse uuring[14]

Direktiivi nõuete kohaselt tellis komisjon 2014. aastal Unisysilt teostatavusuuringu. Lõpparuanne avaldati 2015. aasta aprillis.

Uuringus esitati kolm ärimudelit või tehnilist andmevoogu:

1. liikmesriigid -> komisjon: kaks korda aastas liikmesriikide riikliku tehnokontrolli statistika esitamiseks;
2. ülevaatuspunktid / liikmesriigid, ülevaatusvahendite tootjad <-> sõidukitootjad: korralise tehnoülevaatuse tegemiseks vajalike spetsiifiliste sõiduki tehniliste andmete esitamiseks;
3. liikmesriik -> liikmesriik: tehnokontrollile järgnevaks teavitusmenetluseks, registreerimismenetluseks ja korraliseks tehnoülevaatuseks.

Uuringus jõuti järeldusele, et olemasolevate süsteemide maksimaalseks korduskasutamiseks ja kulutõhususe arvessevõtmiseks oleks kasulikum, kui ühe üldise süsteemi väljatöötamise asemel kasutataks igal eesmärgil eraldi süsteemi. Sõidukiteabeplatvormi (*Vehicle Information Platform*, VIP) rakendamise eeltingimuseks on ka ühtne andmevorming ja -struktuur, sõltumata sõidukiandmete liikumisest. See on kasulik kõikidele sidusrühmadele, hõlbustades andmevahetust ja parandades andmete kvaliteeti sõiduki olelusringi kõikides etappides.

Seega, kui on võimalik tagada teatavad tingimused andmekaitse, halduskoostöö, õiguslike tõkete ja juhtimistingimuste jaoks, võib sõidukiteabeplatvormi olla võimalik rakendada olemasolevate süsteemide laiendamisega. Kui neid tingimusi ei ole võimalik täita, on uue süsteemi rakendamine uuringu kohaselt küll võimalik, kuid vajab lisakulusid ja -aega.

4.

5. KOKKUVÕTE – JÄRELDUSED

2014. aastal vastu võetud tehnoülevaatuspaketiga kehtestati mitmed uuendused korralise tehnoülevaatuse, liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli ja sõidukite registreerimisdokumentide valdkonnas, säilitades samal ajal enamiku kehtivatest ja toimivatest nõuetest.

Liikmesriigid (välja arvatud kaks liikmesriiki) on direktiivi meetmete ülevõtmise oma siseriiklikku õigusesse edukalt lõpule viinud. Mis puudutab siseriiklike meetmete vastavust direktiivi nõuetele, nähtub esialgsest hinnangust, et ülevõtmine on enamikus liikmesriikidest üldjoontes rahuldav, kuid mõnel juhul võib komisjon kaaluda teabevahetust asjaomaste liikmesriikidega, et selgitada võimalikke mittevastavusi.

Mis puudutab direktiivi mõju korralise tehnoülevaatuse eri aspektidele, siis saab põhjendatud järeldusi teha üksnes nende andmete põhjal, mis kogutakse pärast kolmeaastast katkematut kohaldamisaega. Vaatamata sellele jälgib komisjon olukorda tähelepanelikult ja teeb ettenähtud ajal järelkontrolli.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274