EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

direktiivi 2014/47/EL (milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ) rakendamise kohta

Sisukord

1. Sissejuhatus 2
2. Direktiiv 3
3. Liikmesriikide teatatud riiklikud rakendusmeetmed ja nende hindamise esialgsed tulemused 6
4. Kokkuvõtvad järeldused 8

1. SISSEJUHATUS

1.1.Taust

Liiklusohutuse tagamiseks on sõidukite kontroll hädavajalik. Sõidukite kontrolli miinimumnõudeid kehtestavad ELi eeskirjad on pärit 1977. aastast ja nendes on tehtud vähe muudatusi. Sellest ajast peale on aga sõidukid, sõidukijuhtide käitumine ja tehnoloogia palju muutunud. Esimene sisuline muudatus tehnokontrolli raamistikus tehti 2014. aastal tehnoülevaatuspaketi[1] vastuvõtmisega. Pakett hõlmas kolme teemat: korraline tehnoülevaatus, liiklevate tarbesõidukite tehnokontroll ja sõidukite registreerimistunnistused.

2012. aasta tehnoülevaatuspaketi ettepanek oli ajendatud komisjoni 2010. aasta poliitikasuunistest liiklusohutuse valdkonnas[2]. Vastavalt suuniste 4. eesmärgile „*Parandada sõidukite turvalisust*“ määras komisjon kindlaks, et „*teeb ettepanekuid sõidukite tehnoülevaatuse ja tehnokontrolli edasiseks ühtlustamiseks ja karmistamiseks*“.

Direktiivi 2014/47/EL[3] ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli kohta (edaspidi „direktiiv“) kohaldatakse alates 20. maist 2018 ja sellega tehti mitu sisulist uuendust võrreldes direktiiviga 2000/30/EÜ[4].

Uuendused on järgmised:

- kvaliteetsem tehnoülevaatus seadmetele kehtestatud ühtsete miinimumnõuete abil, üksikasjalikumat kontrolli tegevate inspektorite väljaõpe ning puuduste hindamine ja kõrvaldamine;
- direktiiviga 2006/22/EÜ[5] kehtestatud autoveoettevõtjate riskiastme hindamise süsteemi täiendamine liiklevate sõidukite tehnokontrolli teabega;
- kaheastmeline liiklevate sõidukite tehnokontroll, mis hõlmab esmast ja üksikasjalikumat kontrolli;
- esimesed veose kinnitatuse kontrolli meetmed;
- kommertsveoks avalikel teedel kasutatavate kiirtraktorite kohustuslik kontrollimine kogu ELis.

1.2. Aruande eesmärk ja ulatus

Direktiivi artikli 24 lõike 1 kohaselt peaks komisjon hiljemalt 20. maiks 2020 esitama aruande. Komisjon tunnistab, et esitas 20. mai 2020. aasta tähtajaga aruande hiljem, ja

[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“, COM(2010) 389 final.

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ, *ELT L 127, 29.4.2014, lk 134*.

[4] 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*.

[5] 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 35–44*.

vabandab selle pärast. Artikli 24 lõike 2 kohaselt tuleb veel üks aruanne esitada hiljemalt 20. maiks 2022.

Artikli 24 lõikes 1 osutatud aruandes tuleks:

- esitada teave direktiivi rakendamise ja mõju kohta;
- analüüsida eelkõige direktiivi mõju liiklusohutuse suurendamisele;
- hinnata direktiivi kohaldamisalasse kergsõidukite (N1) ja -haagiste (O2) võimaliku lisamise kulusid ja tulusid.

Artikli 24 lõikes 2 osutatud aruandes tuleks:

- esitada teave direktiivi kohaldamise ja mõju kohta, eriti
    - seoses riskiastme hindamise süsteemide tulemuslikkuse ja ühtlustamisega, eelkõige erinevate asjaomaste ettevõtjate omavahel võrreldava riskiprofiili kindlaksmääramisega, ning
- sellega peaks kaasnema üksikasjalik mõjuhinnang, milles analüüsitakse kulusid ja tulusid kogu liidus ning mis tehakse asjakohasel juhul Euroopa Parlamendile ja nõukogule kättesaadavaks vähemalt kuus kuud enne seadusandliku ettepaneku esitamist, et lisada direktiivi kohaldamisalasse uusi sõidukikategooriaid.

Nagu eespool öeldud, kohaldatakse direktiivi alates 20. maist 2018. Keskmine järjepidev kohaldamisperiood peab olema kolm aastat, et hankida andmeid, mis võimaldavad teha sisulisi järeldusi, eelkõige direktiivi mõju kohta liiklusohutuse suurendamisele. Seepärast võib direktiivi mõju kohta järeldusi teha võimaldavate andmete kogumisega alustada kõige varem 2021. aasta teises pooles.

Komisjon viib kergsõidukite ja -haagiste võimaliku kaasamise kulude ja tulude vajaliku analüüsi läbi mõjuhindamise raames enne võimaliku ettepaneku esitamist.

Seoses riskiastme hindamise süsteemide tulemuslikkuse ja ühtlustamisega tuleb märkida, et direktiiv ainult täiendab riskiastme hindamise süsteemi, lisades asjakohast teavet liiklevate sõidukite tehnokontrolli kohta. Riskiastme hindamise süsteemi loomise kohustus on sätestatud direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 9,[6] kuid selle direktiiviga ei ole riskiastme hindamise süsteeme ühtlustatud. Seetõttu on liikmesriikidel olnud võimalik ise määrata oma riikliku riskiastme hindamise süsteemi üksikasjad. Kuigi direktiivi 2014/47/EL I lisas on sätestatud ettevõtja riskiprofiili määramise kriteeriumid, piirdub nende meetmete kohaldamisala liiklevate sõidukite tehnokontrolliga, pealegi on need vaid vabatahtlikud. Seepärast tuleks riskiastme hindamise süsteemide tulemuslikkuse ja ühtlustatuse analüüs teha direktiivi 2006/22/EÜ raames, kui vastavad meetmed on võetud.

Käesoleva aruandega püütaksegi anda ülevaade liikmesriikide rakendusmeetmetest, lähtudes direktiivi ülevõtmise kontrolli esialgsetest tulemustest.

2. DIREKTIIV

2.1 Direktiivi kohaldamisala

[6] „*1) Liikmesriigid võtavad ettevõtjate jaoks kasutusele riskiastme hindamise süsteemi, mis põhineb üksikute ettevõtjate poolt toime pandud määruste (EMÜ) nr 3820/85 või (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste arvul ja raskusastmel*“.

Direktiivis jäeti kohustuslikuks kõigi selliste sõidukite ülevaatus, mida kontrolliti korraliselt juba direktiivi 2000/30/EÜ alusel, s.o rasked kaubaveokid (N2, N3), bussid (M2, M3) ja raskehaagised (O3, O4).

Uuendusena aga kehtestati direktiivis selliste traktorite ülevaatus, mille maksimaalne valmistajakiirus ületab 40 km/h ja mida kasutatakse avalikel teedel peamiselt kommertsveoks.

Direktiivis rõhutatakse, et liikmesriikidel on õigus teha direktiiviga hõlmamata liiklevate sõidukite, nt kergsõidukite (N1) tehnokontrolli või teha kontrolle mujal kui avalikult kasutatavatel teedel.

2.2 Riskiastme hindamise süsteem; sõidukite väljavalimine esmaseks liiklevate sõidukite tehnokontrolliks

Direktiivi üks uuendusi on täiendada direktiiviga 2006/22/EÜ kasutusele võetud riskiastme hindamise süsteemi. Liikmesriigid on nüüd kohustatud lisama oma riskiastme hindamise süsteemi teabe liiklevate raskete kaubaveokite, busside ja raskehaagiste (kuid mitte kiirtraktorite) tehnokontrolli käigus tuvastatud puuduste arvu ja raskusastme kohta.

Direktiivi I lisas sätestatakse sellised kriteeriumid nagu puuduste arv ja raskusaste ettevõtjate riskiprofiili määramiseks, kuid kriteeriumide kasutamine on vaid vabatahtlik ja liikmesriigid võivad kasutada omaenda süsteemi.

Lisaks oma riigis registreeritud liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus kogutud teabele peavad liikmesriigid oma riskiastme hindamise süsteemi sisestama ka teistelt liikmesriikidelt saadud teabe.

Liikmesriigid võivad lubada ettevõtjatel lasta teha oma sõidukitele täiendavaid vabatahtlikke tehnoülevaatuseid, mille teavet võidakse arvestada ettevõtja riskiprofiili parandamise eesmärgil.

Sõidukeid võib kontrolliks välja valida kas neid käitava ettevõtja kõrge riskiprofiili või juhuvaliku alusel, kui kahtlustatakse, et sõiduk on liiklus- või keskkonnaohtlik.

2.3 Liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteem; liiklevate sõidukite tehnokontrolli sisu ja meetodid

Direktiivi üks tähtsamaid uuendusi on liiklevate sõidukite kaheastmeline tehnokontroll.

Tehnokontrolliks välja valitud liiklevale sõidukile peab inspektor tegema vähemalt esmase kontrolli. Esmane kontroll hõlmab nii kohustuslikke kui ka valikulisi osi. Igal juhul peab inspektor kontrollima viimast tehnoülevaatuse kontrollkaarti ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannet, kui need on olemas, ning visuaalselt hindama sõiduki tehnoseisundit. Lisaks peab inspektor kontrollima, kas viimases liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruandes märgitud puudused on kõrvaldatud. Valikulised elemendid on sõiduki veose kinnitatuse visuaalne kontroll ja tehniline kontroll asjakohaseks peetava meetodi abil. Tehnilise kontrolli eesmärk on põhjendada otsust teha sõiduki üksikasjalikum kontroll või nõudmist, et tuvastatud olulised või ohtlikud puudused tuleb kõrvaldada enne, kui sõidukit võib taas avalikel teedel kasutada.

Esmase kontrolli tulemuse alusel otsustab inspektor, kas sõiduk peab läbima üksikasjalikuma kontrolli.

Kui esmase kontrolli puhul on direktiiv pigem raamistik, mis võimaldab liikmesriikidele palju paindlikkust, siis üksikasjalikuma kontrolli tegemisel tuleb järgida direktiivis sätestatud rangeid eeskirju.

Sarnaselt korralist tehnoülevaatust käsitleva direktiiviga 2014/45/EL määratakse direktiivi 2014/47/EL II lisas kindlaks liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus kohaldatavad ühtlustatud minimaalsed aspektid, meetodid, ülevaatuse mitteläbimise põhjused ja puuduste liigitus. Kui korralise tehnoülevaatuse käigus peab inspektor kontrollima iga aspekti ja selle vastavust kogu lisale, siis liiklevate sõidukite tehnokontrollil tuleb arvestada vaid direktiivi II lisas loetletud vajalikuks ja asjakohaseks peetavaid elemente. Seejuures tuleb ikkagi pöörata erilist tähelepanu pidurite, rehvide, velgede ja šassii ohutusele ning sõiduki saastetasemele.

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli üks piiranguid seisneb selles, et kui tehnoülevaatuse kontrollkaardi või liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande kohaselt on II lisas loetletud elementi kontrollitud viimase kolme kuu jooksul, võib inspektor seda elementi kontrollida vaid juhul, kui see on põhjendatud seoses ilmselge puudusega.

Üksikasjalikuma kontrolli järel peab inspektor väljastama IV lisa kohase aruande ja andma selle koopia sõiduki juhile.

2.4 Kohustused; inspektorid; kontrollimiseks kasutatavad rajatised; karistused

Direktiivis on kindlaks määratud järgmised selged nõuded, mille täitmise peavad tagama liikmesriigid:

- sõidukis hoitakse viimase tehnoülevaatuse kontrollkaardi ja viimase liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande originaalset või kinnitatud väljatrükki. Ka elektrooniline tõend võib olla vastuvõetav;
- ettevõtja ja kontrollitava sõiduki juht teevad inspektoriga koostööd ning võimaldavad juurdepääsu sõidukile, selle osadele ja kõikidele asjakohastele dokumentidele;
- ettevõtja kohustus hoida sõiduk liiklusele ohutus ja sõidukõlblikus seisukorras on kindlaks määratud, ilma et see piiraks kõnealuse sõiduki juhi kohustusi;
- inspektor hoidub diskrimineerimisest juhi kodakondsuse või sõiduki registreerimise riigi alusel;
- inspektoril ei ole huvide konflikti, mis võiks kahjustada tema otsuste erapooletust ja objektiivsust ning
- inspektori saadav tasu ei sõltu otseselt liiklevate sõidukite esmase või üksikasjalikuma tehnokontrolli tulemustest.

Lisaks on direktiivis sätestatud erinõue üksikasjalikumaid kontrolle tegevatele inspektoritele. Sellised inspektorid peavad järgima korralist tehnoülevaatust tegevatele inspektoritele sätestatud minimaalseid pädevus- ja koolitusnõudeid.

Üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli kohana võib kasutada kõige lähemal asuvat liikuvat kontrolliüksust, liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatist või tehnoülevaatuspunkti. Nii liikuvas kontrolliüksuses kui ka liiklevate sõidukite kontrolliks määratud rajatises peavad olema teatavate aspektide, näiteks pidurite või vedrustuse kontrollimiseks vajalikud seadmed. Kui konkreetse aspekti kontrollimiseks vajalikud seadmed puuduvad, tuleb sõiduk suunata tehnoülevaatuspunkti, kus on võimalik seda kontrollida.

2.5 Puuduste hindamine; oluliste või ohtlike puuduste korral võetavad järelmeetmed; kontrollitasud

Komisjon võttis 2010. aastal vastu soovituse,[7] et esitada inspektoritele suunised ja tagada direktiivi 2009/40/EÜ II lisas loetletud puuduste ühtlustatud hindamine. Soovituses esitati suunistena kolm veakategooriat (väikesed, suured ja ohtlikud vead) ja määrati need kindlaks.

Soovituse alusel kehtestati direktiivis 2014/45/EL puuduste hindamine korralise tehnoülevaatuse ühtlustatud meetmena. Sama lähenemisviisi kasutati liiklevate sõidukite tehnokontrolli meetmete läbivaatamisel. Direktiiviga kehtestati kolm erinevat puuduste kategooriat: olenevalt raskusastmest võivad puudused olla väheolulised, olulised või ohtlikud. Kui liikleva sõiduki tehnokontrolli käigus avastatakse mitu eri kategooria puudust, tuleb sõiduk liigitada raskema puuduse järgi. Kui sõidukil on mitu puudust samas kontrollivaldkonnas (näiteks piduri- või rooliseade), võidakse sõiduk liigitada raskuselt järgmisse rühma, kui puuduste koosmõju tulemuseks on suurem liiklusohtlikkus.

2.6 Kontrollitavate sõidukite protsent; kontrolliaruanne ja liiklevate sõidukite tehnokontrollide andmebaasid; teabe edastamine komisjonile

Uuendusena määrati direktiivis kindlaks üldeesmärk, et igal aastal ELis tehtavate esmaste liiklevate sõidukite tehnokontrollide koguarv peab moodustama vähemalt 5 % registreeritud raskete kaubaveokite, busside ja raskehaagiste koguarvust.

Liikmesriigi tasandil tähendab see, et iga riik peab pingutama, et teha vastav arv esmaseid liiklevate sõidukite tehnokontrolle, võttes arvesse selliste tema territooriumil registreeritud sõidukite koguarvu.

Liikmesriigid peavad koguma teatavaid andmeid pärast nii esmaseid kui ka üksikasjalikumaid liiklevate sõidukite tehnokontrolle. Kogutud teabe põhjal koostavad nad aruande, mis tuleb saata komisjonile igal teisel aastal.

Esimesed riiklikud aruanded puudutavad 2019. ja 2020. aastat ning need tuleb komisjonile saata 31. märtsiks 2021.

2.7 Kontaktpunkti määramine; liikmesriikidevaheline koostöö; liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnokontroll

Direktiivis nõutakse, et liikmesriigid määraksid riikliku kontaktpunkti ja edastaksid selle kontaktandmed komisjonile. Kontaktpunkti ülesanded on

- tagada direktiiviga seotud küsimustes koordineerimine teiste liikmesriikide kontaktpunktidega, eelkõige kui liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus on tuvastatud olulisi või ohtlikke puudusi teises liikmesriigis registreeritud sõidukis;
- saata üle aasta komisjonile liikmesriigi tehtud liiklevate sõidukite tehnokontrollide andmed.

3. LIIKMESRIIKIDE TEATATUD RIIKLIKUD RAKENDUSMEETMED JA NENDE HINDAMISE ESIALGSED TULEMUSED

3.1 Liikmesriikide teatatud riiklikud rakendusmeetmed

[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).

Liikmesriigid pidid 20. maiks 2017 vastu võtma ja avaldama direktiivi järgimiseks vajalikud riiklikud meetmed ning seejärel teavitama nendest komisjoni. Meetmeid kohaldatakse alates 20. maist 2018.

Komisjoni teavitas 20. maiks 2017 direktiivi ülevõtmise lõpuleviimisest ainult 8 liikmesriiki 28st. Kooskõlas menetluseeskirjadega algatas komisjon rikkumismenetlused, nõudes, et ülejäänud 20 liikmesriiki võtaksid vajalikud riiklikud rakendusmeetmed. Rikkumismenetluste raames alustati liikmesriikidega intensiivset arutelu ja enamikul juhtudel tõi see kaasa puuduolevatest riiklikest rakendusmeetmetest teatamise.

3.2 Esialgsed tähelepanekud

Komisjon palkas välise alltöövõtja, et hinnata riiklike rakendusmeetmete esialgset vastavust direktiivi nõuetele. Komisjon analüüsib veel töövõtja leitud tulemusi, eeldatavasti viiakse töö lõpule lähikuudel.

3.2.1 Direktiivi kohaldamisala

Riiklike rakendusmeetmete esialgse analüüsi kohaselt oli mõnel liikmesriigil keeruline lisada kohaldamisalasse kiirtraktorid. Väiksemaid probleeme tuvastati ka seoses sõidukikategooriatega, mis kuulusid juba varem liiklevate sõidukite tehnokontrolli alla, ja see teema vajab täpsustamist.

3.2.2 Riskiastme hindamise süsteem; sõidukite väljavalimine esmaseks liiklevate sõidukite tehnokontrolliks

Esialgses hindamises ilmnes, et mitmes liikmesriigis võib tekkida probleeme seoses riskiastme hindamise süsteemi täiendamisega liiklevate sõidukite tehnokontrolli teabega. See eeldab täiendavat analüüsi ja arutelu asjaomaste liikmesriikidega.

Sõidukite väljavalimise valdkonnas näib enamik liikmesriike olevat üle võtnud direktiivi valikulised meetmed ja esialgse hindamise käigus ei tõstatatud sisulisi probleeme.

3.2.3 Liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteem; liiklevate sõidukite tehnokontrolli sisu ja meetodid

Esialgsete tulemuste kohaselt osutus keeruliseks liiklevate sõidukite tehnokontrolli eraldiseisvate esmase ja üksikasjalikuma etapi kasutuselevõtt. Näib, et mõnes liikmesriigis ei ole kehtestatud kaht selgesti eristatavat etappi, mis võib tekitada lisaprobleeme eri etappidega otseselt seotud küsimustes, nagu andmekogumine, üksikasjalikum liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruanne või inspektorite väljaõpe.

3.2.4 Kohustused; inspektorid; kontrollimiseks kasutatavad rajatised; karistused

Esialgses analüüsis ei tõstatatud suuri probleeme, kuid inspektoritele sätestatud nõuetega seotud mõnda aspekti tuleb põhjalikumalt hinnata ja arutada asjaomaste liikmesriikidega.

3.2.5 Puuduste hindamine; oluliste või ohtlike puuduste korral võetavad järelmeetmed; kontrollitasud

Esialgse hindamise järeldused olid üldiselt positiivsed, kuid teatavaid aspekte tuleb täpsustada.

Näib, et vaid mõnes liikmesriigis kehtestati valikuline meede nõuda kontrolli eest tasu, kui üksikasjalikuma kontrolli käigus ilmnes puudusi.

3.2.6 Kontrollitavate sõidukite protsent; kontrolliaruanne ja liiklevate sõidukite tehnokontrollide andmebaasid; teabe edastamine komisjonile

Mõnel juhul oli raske tuvastada riiklikke rakendusmeetmeid seoses 5 % piirmääraga, proportsionaalse arvu kontrollidega liikmesriigi tasandil ja teabe edastamisega komisjonile igal teisel aastal, kuid esialgses hindamises ei tuvastatud suuri probleeme.

Teisest küljest näis valmistavat mõnele liikmesriigile raskusi uus kohustus koguda pärast esmast ja üksikasjalikumat kontrolli erinevaid andmeid ning asjaomaste liikmesriikidega tuleb küsimust täpsustada ja põhjalikumalt arutada.

Samas tuleb märkida, et riigi tasandil kogutava teabe valdkonnas tekitas direktiiv liikmesriikidele keerulise olukorra, sest puudusid üleminekumeetmed. Direktiivi kohaldatakse alates 20. maist 2018, kuid esimesed direktiivi kohased riiklikud aruanded hõlmavad vaid 2019. ja 2020. aastat. See tähendab, et kogu 2018. aasta andmed tuleks koguda ja riiklikud aruanded ette valmistada direktiivi 2000/30/EÜ alusel, kuid see tunnistati kehtetuks 20. mail 2018, kui alustati direktiivi 2014/47/EL kohaldamist. See õiguslik vaakum põhjustas liikmesriikidele suuri praktilisi probleeme nende 2017.–2018. aasta liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannete koostamisel.

3.2.7 Kontaktpunkti määramine; liikmesriikidevaheline koostöö; liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnokontroll

Liikmesriigid esitasid oma riiklike kontaktpunktide andmed 20. maiks 2015 ja on sellest ajast peale saatnud muudatuste kohta korrapäraselt teateid. Teabe ja selle muudatuste põhjal on komisjon koostanud riiklike kontaktpunktide nimekirja ja esitab selle korrapäraselt liikmesriikidele.

4. KOKKUVÕTVAD JÄRELDUSED

2014. aastal vastu võetud tehnoülevaatuspaketiga tehti korralise tehnoülevaatuse, liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli ja registreerimistunnistuste valdkonnas mitu uuendust, jättes samas alles valdava osa olemasolevatest toimivatest nõuetest.

Direktiivi meetmed võttis tähtajaks riiklikku õigusesse üle kaheksa liikmesriiki. Ülejäänud 20 riiki täitsid ülevõtmiskohustuse pärast seda, kui komisjon oli algatanud ametlikud menetlused selle jõustamiseks.

Seoses riiklike ja direktiivi meetmete vastavusega nähtub esialgsest hindamisest, et üldiselt on ülevõtmine enamikus liikmesriikides rahuldav, kuid mõnel juhul võib komisjon kaaluda arutelu alustamist asjaomaste liikmesriikidega, et teha selgeks võimalikud nõuete täitmata jätmist põhjustavad probleemid.

Liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli eri aspektidele direktiiviga avaldatava mõju kohta võib sisulisi järeldusi teha alles pärast järjepidevat kolmeaastast kohaldamisperioodi saadud andmete põhjal. Siiski jälgib komisjon olukorda hoolikalt ja korraldab õigel ajal järelhindamise.