EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 3.11.2020
COM(2020) 676 final

# KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

## unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta annetun direktiivin 2014/47/EU täytäntöönpanosta

**Sisällysluettelo**

1. Johdanto ..... 2
2. Direktiivi ..... 4
3. Jäsenvaltioiden ilmoittamat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet ja niitä koskevan arvioinnin alustavat tulokset ..... 7
4. Yhteenveto – Päätelmät ..... 8

# 1. JOHDANTO

## 1.1.Tausta

Ajoneuvojen tarkastukset ovat keskeinen osa liikenneturvallisuutta. EU:n säännöt, joissa asetettiin ajoneuvojen tarkastuksia koskevat vähimmäisvaatimukset, olivat peräisin vuodelta 1977, ja niihin oli tehty vain vähäisiä päivityksiä. Ajoneuvot, kuljettajien käyttäytyminen ja teknologia ovat kuitenkin kehittyneet huomattavasti sen jälkeen. Ensimmäinen merkittävä muutos katsastusjärjestelmässä tapahtui, kun liikennekelpoisuuspaketti[1] hyväksyttiin vuonna 2014. Se koostui kolmesta osasta: määräaikaisista katsastuksista, hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista ja ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista.

Vuoden 2012 liikennekelpoisuuspakettia koskeva ehdotus perustui komission vuonna 2010 antamiin tieliikenneturvallisuuden poliittisiin suuntaviivoihin[2]. Poliittisten suuntaviivojen *tavoitteessa 4 "Turvallisemmat ajoneuvot"* komissio määritteli toimenpiteen, jolla tehdään "*ehdotuksia katsastusten ja teknisten tienvarsitarkastusten yhdenmukaistamiseksi ja tehostamiseksi*".

Hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista annettua direktiiviä 2014/47/EU[3], jäljempänä 'direktiivi', on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien, ja sillä otettiin käyttöön merkittäviä uudistuksia direktiiviin 2000/30/EY[4] verrattuna.

Näitä uudistuksia ovat muun muassa seuraavat:

- katsastusten laadun parantaminen asettamalla laitteita, yksityiskohtaisempia tarkastuksia tekevien tarkastajien koulutusta sekä puutteiden arviointia ja seurantaa koskevat yhteiset vähimmäisvaatimukset,
- direktiivillä 2006/22/EY[5] käyttöön otetun maantiekuljetusyritysten riskiluokitusjärjestelmän laajentaminen tekniseen tienvarsitarkastukseen perustuvilla tiedoilla.
- kaksivaiheisen lähestymistavan käyttäminen tienvarsitarkastuksissa ottamalla käyttöön alustava ja yksityiskohtaisempi tarkastus
- ensimmäiset toimenpiteet kuorman kiinnityksen tarkastamiseksi
- kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävien nopeiden traktoreiden pakollinen EU:n laajuinen testaus.

---

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_fi

2 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat* 2011–2020 (KOM(2010) 389 lopullinen).

3 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 134).

4 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).

5 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. 35–44).

### 1.2. Tämän kertomuksen laajuus ja tarkoitus

Komission oli laadittava kertomus direktiivin 24 artiklan 1 kohdan mukaisesti 20. huhtikuuta 2020 mennessä. Komissio myöntää varauksetta kertomuksen myöhästymisen ja pahoittelee sitä syvästi. Kertomus olisi pitänyt laatia 20. toukokuuta 2020 mennessä. Direktiivin 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti toinen kertomus on toimitettava viimeistään 20. toukokuuta 2022.

Direktiivin 24 artiklan 1 kohdan mukaisessa kertomuksessa olisi

- annettava tietoa direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista
- arvioitava erityisesti sen vaikutusta liikenneturvallisuuden parantumiseen
- arvioitava kustannuksia ja hyötyjä, joita saadaan, jos kevyet ajoneuvot (N1) ja perävaunut (O2) sisällytetään direktiivin soveltamisalaan.

Direktiivin 24 artiklan 2 kohdan mukaisessa kertomuksessa olisi

- annettava tietoa direktiivin soveltamisesta ja vaikutuksista, erityisesti
    - riskiluokitusjärjestelmien tehokkuudesta ja yhdenmukaistamisesta, etenkin määriteltäessä asianomaisten eri yritysten keskenään vertailukelpoisia riskiprofiileja
- oltava mukana yksityiskohtainen vaikutustenarviointi, jossa arvioidaan kustannuksia ja hyötyjä koko unionissa ja joka asetetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston saataville vähintään kuusi kuukautta ennen mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen antamista uusien ajoneuvoluokkien lisäämiseksi direktiivin soveltamisalaan.

Kuten edellä mainittiin, direktiiviä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien. Merkityksellisten, etenkin direktiivin vaikutusta tieliikenneturvallisuuden parantamiseen koskevien päätelmien edellyttämien tietojen tuottamiseksi tarvitaan keskimäärin kolmen vuoden keskeytymätön soveltamisaika. Näin ollen tiedonkeruu, jonka avulla voidaan tehdä päätelmiä direktiivin vaikutuksista, voi alkaa aikaisintaan vuoden 2021 jälkipuoliskolla.

Komissio laatii kevyiden hyötyajoneuvojen ja kevyiden perävaunujen mahdollista sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan koskevan tarvittavan kustannus-hyötyanalyysin vaikutustenarvioinnin yhteydessä ennen mahdollista komission ehdotusta.

Riskiluokitusjärjestelmien tehokkuudesta ja yhdenmukaistamisesta on syytä huomauttaa, että direktiivillä ainoastaan täydennetään riskiluokitusjärjestelmää lisäämällä joitakin asiaankuuluvia tietoja teknisestä tienvarsitarkastuksesta. Velvollisuudesta luoda riskiluokitusjärjestelmä säädetään kuitenkin direktiivin 2006/22/EY 9 artiklassa[6]. Direktiivissä 2006/22/EY ei ole myöskään yhdenmukaistettu riskiluokitusjärjestelmiä, joten jäsenvaltiot voivat vapaasti määritellä kansallisten riskiluokitusjärjestelmiensä yksityiskohdat. Vaikka direktiivin liitteessä I esitetään yrityksen riskiluokituksen määrittämisen perusteet, näiden toimenpiteiden soveltamisala rajoittuu teknisiin tienvarsitarkastuksiin, eivätkä ne ole pakollisia. Sen vuoksi riskiluokitusjärjestelmien tehokkuutta ja yhdenmukaistamista olisi analysoitava direktiivin 2006/22/EY nojalla, kun kyseiset toimenpiteet on otettu käyttöön.

Tässä kertomuksessa esitetään yleiskatsaus jäsenvaltioiden täytäntöönpanotoimista direktiivin voimaansaattamisen valvonnan pohjalta tehtyjen alustavien havaintojen perusteella.

[6] ”*1) Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetuksia (ETY) N:o 3820/85 tai (ETY) N:o 3821/85.”*

## 2. DIREKTIIVI

### 2.1 Direktiivin soveltamisala

Direktiivissä säilytettiin pakolliset testit kaikille ajoneuvoille, jotka on jo testattu säännöllisesti direktiivin 2000/30/EY mukaisesti, eli raskaille tavarankuljetusajoneuvoille (N2, N3), linja-autoille (M2, M3) ja raskaille perävaunuille (O3 ja O4).

Uutta direktiivissä on kuitenkin se, että sillä otettiin käyttöön sellaisten traktoreiden testaus, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h ja joita käytetään pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä.

Direktiivissä korostetaan, että jäsenvaltioilla on oikeus tehdä teknisiä tienvarsitarkastuksia direktiivin soveltamisalaan kuulumattomille ajoneuvoille, kuten kevyille hyötyajoneuvoille (N1), tai tehdä tarkastuksia muualla kuin yleisillä teillä.

### 2.2 Riskiluokitusjärjestelmä; ajoneuvojen valinta alustavaan tekniseen tienvarsitarkastukseen

Uutta direktiivissä on se, että sillä laajennetaan direktiivillä 2006/22/EY perustettua riskiluokitusjärjestelmää. Jäsenvaltioiden on nyt lisättävä riskiluokitusjärjestelmiinsä tiedot raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen, linja-autojen ja raskaiden perävaunujen (mutta ei nopeiden traktoreiden) teknisessä tienvarsitarkastuksessa havaittujen puutteiden lukumäärästä ja vakavuudesta.

Direktiivin liitteessä I vahvistetaan kriteerit, kuten puutteiden lukumäärä ja vakavuus, yrityksen riskiluokituksen määrittämiseksi, mutta kriteerien käyttö ei ole pakollista ja jäsenvaltiot voivat käyttää omaa järjestelmäänsä.

Kotimaisia ajoneuvoja koskevien tienvarsitarkastusten yhteydessä kerättyjen tietojen lisäksi jäsenvaltioiden on lisättävä riskiluokitusjärjestelmäänsä myös muista jäsenvaltioista saamansa tiedot.

Jäsenvaltiot voivat sallia, että yritykset toimittavat ajoneuvonsa vapaaehtoisiin täydentäviin katsastuksiin ja että näitä katsastuksia koskevat tiedot voidaan ottaa huomioon yrityksen riskiprofiilin parantamiseksi.

Tarkastettavat ajoneuvot voidaan valita joko niitä käyttävän yrityksen korkean riskiluokan perusteella tai satunnaisesti, jos epäillään ajoneuvon aiheuttavan vaaraa liikenneturvallisuudelle tai ympäristölle.

### 2.3 Tienvarsitarkastusten järjestelmä; teknisten tienvarsitarkastusten sisältö ja menetelmät

Yksi direktiivin tärkeimmistä uudistuksista on kaksivaiheisen lähestymistavan käyttöönotto teknisessä tienvarsitarkastuksessa.

Tarkastajan on tehtävä vähintään alustava tarkastus kustakin tekniseen tienvarsitarkastukseen valitusta ajoneuvosta. Alustava tarkastus sisältää sekä pakollisia että valinnaisia osia. Tarkastajan on aina tarkastettava viimeisin katsastustodistus ja teknistä tienvarsitarkastusta koskeva raportti, jos se on annettu, ja tehtävä silmämääräinen arviointi ajoneuvon teknisestä kunnosta. Lisäksi tarkastajan on tarkistettava, onko viimeisessä tienvarsitarkastusta koskevassa raportissa mainitut mahdolliset puutteet korjattu. Valinnaisia osia ovat ajoneuvon kuorman kiinnityksen silmämääräinen tarkastus ja tekniset tarkastukset millä tahansa asianmukaiseksi katsotulla menetelmällä. Tällaisilla teknisillä tarkastuksilla voidaan perustella päätös tehdä ajoneuvolle yksityiskohtaisempi tarkastus tai edellyttää havaittujen

vakavien tai vaarallisten puutteiden korjaamista, ennen kuin ajoneuvon sallitaan liikennöivän edelleen yleisillä teillä.

Alustavan tarkastuksen tulosten perusteella tarkastaja päättää, onko ajoneuvolle tarpeen tehdä yksityiskohtaisempi tarkastus.

Alustavan tarkastuksen osalta direktiivi toimii lähinnä kehyksenä ja mahdollistaa jäsenvaltioille suuren jouston, mutta yksityiskohtaisemmat tarkastukset on tehtävä direktiivissä vahvistettujen tiukkojen sääntöjen mukaisesti.

Määräaikaiskatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU tavoin direktiivin liitteessä II määritellään kohteet, menetelmät, hylkäysperusteet ja puutteiden luokittelu, joita sovelletaan yhdenmukaistettuina vähimmäisvaatimuksina teknisen tienvarsitarkastuksen aikana. Määräaikaisen teknisen tarkastuksen aikana tarkastajan on tarkastettava jokainen kohde ja otettava huomioon koko liite, mutta teknisen tienvarsitarkastuksen aikana on tarkastettava ainoastaan ne direktiivin liitteessä II luetellut kohteet, jotka katsotaan tarpeellisiksi ja merkityksellisiksi. Erityistä huomiota on kuitenkin kiinnitettävä jarrujen turvallisuuteen, renkaisiin, pyöriin, runkoon ja ympäristöhaittoihin.

Teknisen tienvarsitarkastuksen rajoituksena on se, että jos katsastustodistuksen tai tienvarsitarkastusta koskevan raportin mukaan jokin liitteessä II lueteltu kohde on tarkastettu edellisten kolmen kuukauden aikana, tarkastaja voi tarkastaa kyseisen kohteen vain, jos se on perusteltua ilmeisen puutteen vuoksi.

Yksityiskohtaisemman tarkastuksen jälkeen tarkastajan on laadittava liitteen IV mukainen raportti ja annettava jäljennös raportista kuljettajalle.

### 2.4 Vastuut; tarkastajat; tarkastustilat; seuraamukset

Direktiivissä määritellään selkeät vaatimukset, joiden täytäntöönpano jäsenvaltioiden on varmistettava:

- Viimeisin katsastustodistus sekä raportti viimeisimmästä teknisestä tienvarsitarkastuksesta on säilytettävä ajoneuvossa alkuperäisinä tai oikeiksi todistettuina tulosteina. Myös sähköiset todisteet voivat olla hyväksyttäviä.
- Yritysten ja tarkastetun ajoneuvon kuljettajien on tehtävä yhteistyötä tarkastajien kanssa ja annettava pääsy ajoneuvoon, sen osiin ja kaikkeen asiaan liittyvään asiakirja-aineistoon.
- Yritysten vastuu ajoneuvojensa pitämisestä turvallisina ja liikennekelpoisina on määritettävä, sanotun vaikuttamatta kyseisten ajoneuvojen kuljettajien vastuuseen.
- Tarkastajat eivät saa harjoittaa minkäänlaista kuljettajan kansalaisuuteen tai ajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottomaahan perustuvaa syrjintää.
- Tarkastajalla ei saa olla mitään eturistiriitoja, jotka voisivat vaikuttaa hänen päätöksensä puolueettomuuteen ja objektiivisuuteen.
- Tarkastajalle maksettava palkkio ei saa liittyä suoraan alustavan tai yksityiskohtaisemman teknisen tienvarsitarkastuksen tuloksiin.

Lisäksi direktiivissä on asetettu erityisvaatimus tarkastajille, jotka suorittavat yksityiskohtaisempia tarkastuksia. Tällaisten tarkastajien on täytettävä määräaikaisia teknisiä tarkastuksia tekeville tarkastajille vahvistetut pätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset.

Yksityiskohtaisemmissa tienvarsitarkastuksissa käytettävä tila voi olla liikuteltava tarkastusyksikkö, tienvarsitarkastuksia varten osoitettu tila tai katsastusasema sen mukaan,

mikä näistä on lähin. Tiettyjen tarkastusten, kuten jarruja tai pyöräntuentaa koskevien, tekemiseksi tarvittavien laitteiden on oltava käytettävissä sekä liikuteltavassa tarkastusyksikössä että tienvarsitarkastuksia varten osoitetussa tilassa. Jos tarkastamista vaativan kohteen tarkastamiseksi vaadittuja laitteita ei ole käytettävissä, ajoneuvo on ohjattava katsastusasemalle, missä tarkastus voidaan suorittaa.

### 2.5 Puutteiden arviointi; vakavien tai vaarallisten puutteiden seuranta; tarkastusmaksut

Komissio antoi vuonna 2010 suosituksen[7] , jossa on ohjeita katsastajille ja jolla pyritään varmistamaan direktiivin 2009/40/EY liitteessä II lueteltujen puutteiden yhdenmukainen arviointi. Suosituksessa otettiin käyttöön kolme vikaluokkaa (vähäiset, merkittävät ja vaaralliset viat) ja määriteltiin ohjeellisesti kunkin vian luokka.

Suosituksen perusteella direktiivissä 2014/45/EU otettiin käyttöön puutteiden arviointi yhdenmukaistettuna toimenpiteenä määräaikaiskatsastuksessa. Teknisten tienvarsitarkastuksen toimenpiteiden tarkistuksessa on käytetty samaa lähestymistapaa. Direktiivissä otettiin käyttöön kolme erilaista puuteluokkaa. Vakavuudesta riippuen puutteet voivat olla vähäisiä, vakavia tai vaarallisia. Jos tienvarsitarkastuksessa havaitaan useita eri vakavuusluokkiin kuuluvia puutteita, ajoneuvo on luokiteltava vakavamman puutteen mukaan. Jos ajoneuvossa on lisäksi useita puutteita samassa tarkastuskohteessa (kuten jarruissa tai ohjauksessa), ajoneuvo voidaan luokitella seuraavan vakavuustason ryhmään, jos puutteiden yhteisvaikutukset aiheuttavat liikenneturvallisuudelle suuremman vaaran.

### 2.6 Tarkastettavien ajoneuvojen prosentuaalinen osuus; tarkastusraportti ja teknisten tienvarsitarkastusten tietokannat; tietojen toimittaminen komissiolle

Uutuutena direktiivissä määriteltiin kokonaistavoite, jonka mukaan teknisten tienvarsitarkastusten kokonaismäärän EU:ssa on joka vuosi vastattava vähintään viittä prosenttia rekisteröityjen raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen, linja-autojen ja raskaiden perävaunujen kokonaismäärästä.

Jäsenvaltioiden tasolla tämä tarkoittaa, että kunkin jäsenvaltion on pyrittävä tekemään oikeasuhteinen määrä teknisiä tienvarsitarkastuksia ottaen huomioon tällaisten niiden alueella rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä.

Jäsenvaltiot ovat velvollisia keräämään tietyt tiedot sekä alustavan että yksityiskohtaisemman teknisen tienvarsitarkastuksen jälkeen. Kerätyt tiedot muodostavat perustan raporteille, jotka niiden on toimitettava komissiolle joka toinen vuosi.

Ensimmäiset kansalliset raportit kattavat vuodet 2019 ja 2020, ja ne on toimitettava komissiolle viimeistään 31. maaliskuuta 2021.

### 2.7 Yhteyspisteen nimeäminen; jäsenvaltioiden välinen yhteistyö; yhteiset tienvarsitarkastukset

Direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot nimeävät kansallisen yhteyspisteensä ja ilmoittavat sen komissiolle. Yhteyspisteiden tehtävänä on

[7] Komission suositus moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukaisissa katsastuksissa havaittujen puutteiden arvioinnista (2010/378/EU).

- varmistaa koordinointi muiden jäsenvaltioiden nimeämien yhteyspisteiden kanssa direktiiviin liittyvissä kysymyksissä, etenkin jos tienvarsitarkastuksessa on havaittu vakavia tai vaarallisia puutteita toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyssä ajoneuvossa
- toimittaa komissiolle joka toinen vuosi tiedot tekemistään teknisistä tienvarsitarkastuksista.

# 3. JÄSENVALTIOIDEN ILMOITTAMAT KANSALLISET TÄYTÄNTÖÖNPANOTOIMENPITEET JA NIITÄ KOSKEVAN ARVIOINNIN ALUSTAVAT TULOKSET

## 3.1 Jäsenvaltioiden ilmoittamat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet

Jäsenvaltioiden oli hyväksyttävä ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät kansalliset säädökset viimeistään 20. toukokuuta 2017 ja ilmoitettava niistä komissiolle. Säädöksiä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 lähtien.

Ainoastaan kahdeksan jäsenvaltiota 28 jäsenvaltiosta ilmoitti komissiolle 20. toukokuuta 2017 mennessä, että direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä oli saatettu päätökseen. Menettelysääntöjen mukaisesti komissio käynnisti rikkomusmenettelyjä, joissa muita 20:tä jäsenvaltiota kehotettiin hyväksymään tarvittavat kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet. Rikkomusmenettelyjen käynnistämisen pohjalta jäsenvaltioiden kanssa käytiin intensiivistä näkemystenvaihtoa, ja useimmissa tapauksissa se johti ilmoitukseen puuttuvista kansallisista täytäntöönpanotoimenpiteistä.

## 3.2 Alustavat tulokset

Saadakseen alustavan arvion siitä, ovatko kansalliset täytäntöönpanotoimenpiteet direktiivin vaatimusten mukaisia, komissio on tehnyt sopimuksen ulkopuolisen toimeksisaajan kanssa. Komissio analysoi edelleen toimeksisaajan tuloksia, ja tämän työn odotetaan valmistuvan lähikuukausina.

### 3.2.1 Direktiivin soveltamisala

Kansallisten täytäntöönpanotoimenpiteiden alustavan analyysin mukaan nopeiden traktoreiden sisällyttäminen säädöksiin oli tietyissä jäsenvaltioissa haasteellista. Joitakin vähäisiä ongelmia saatettiin havaita myös silloin, kun ajoneuvoluokat ovat jo kuuluneet tienvarsitarkastusjärjestelmään, mikä edellyttää lisäselvityksiä.

### 3.2.2 Riskiluokitusjärjestelmä; ajoneuvojen valinta alustavaan tekniseen tienvarsitarkastukseen

Alustavassa arvioinnissa todettiin, että useissa jäsenvaltioissa saattaa ilmetä ongelmia, jotka koskevat riskiluokitusjärjestelmän laajentamista teknisistä tienvarsitarkastuksista saatavien tietojen avulla. Tämä edellyttää lisäanalyysia ja näkemysten vaihtoa asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa.

Näyttää siltä, että suurin osa jäsenvaltioista on ottanut käyttöön direktiivin sisältämät ajoneuvojen valintaa koskevat valinnaiset toimenpiteet, eikä alustavan arvioinnin aikana tuotu esiin merkittäviä huolenaiheita.

### 3.2.3 Tienvarsitarkastusten järjestelmä; teknisten tienvarsitarkastusten sisältö ja menetelmät

Alustavien tulosten mukaan teknisen tienvarsitarkastuksen erillisen alustavan ja yksityiskohtaisemman vaiheen käyttöönotto osoittautui haasteelliseksi. Näyttää siltä, että tietyissä jäsenvaltioissa näitä kahta vaihetta ei ole erotettu toisistaan selvästi, mikä saattaa

herättää lisäkysymyksiä eri vaiheisiin suoraan liittyvistä seikoista, kuten tiedonkeruusta, yksityiskohtaisempaa tienvarsitarkastusta koskevasta raportista tai tarkastajien koulutuksesta.

#### 3.2.4 Vastuut; tarkastajat; tarkastustilat; seuraamukset

Alustavassa analyysissä ei havaittu merkittäviä huolenaiheita, mutta eräät tarkastajille asetettuihin vaatimuksiin liittyvät seikat edellyttävät lisäarviointia ja näkemysten vaihtoa asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa.

#### 3.2.5 Puutteiden arviointi; vakavien tai vaarallisten puutteiden seuranta; tarkastusmaksut

Alustavan arvioinnin yleiset päätelmät olivat myönteisiä, mutta joitakin seikkoja on selvitettävä lisää.

Näyttää siltä, että vain muutamat jäsenvaltiot ottivat käyttöön valinnaiset toimenpiteet vaatiakseen maksun suorittamista tarkastuksesta, jos yksityiskohtaisemman tarkastuksen yhteydessä on havaittu puutteita.

#### 3.2.6 Tarkastettavien ajoneuvojen prosentuaalinen osuus; tarkastusraportti ja teknisten tienvarsitarkastusten tietokannat; tietojen toimittaminen komissiolle

Jäsenvaltioiden tasolla tehtävien tarkastusten viiden prosentin kynnysarvon ja suhteellisen määrän sekä komissiolle joka toinen vuosi toimitettavien tietojen osalta kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä oli joissakin tapauksissa vaikea määrittää, mutta alustavassa arvioinnissa ei havaittu merkittäviä ongelmia.

Toisaalta uusi velvollisuus kerätä eri tietoja alustavien ja yksityiskohtaisempien tarkastusten jälkeen näyttäisi olleen haastavaa tietyissä jäsenvaltioissa, ja lisäselvityksiä ja näkemysten vaihtoa asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa tarvitaan.

Kansallisella tasolla kerättävien tietojen osalta on huomattava, että jos siirtymätoimenpiteitä ei toteutettu, direktiivi aiheutti jäsenvaltioille hankalan tilanteen. Direktiiviä on sovellettu 20. toukokuuta 2018 alkaen, mutta ensimmäiset direktiivin mukaiset kansalliset kertomukset kattavat vain vuodet 2019 ja 2020. Näin ollen koko vuotta 2018 koskevat tiedot olisi vielä kerättävä ja kansalliset kertomukset laadittava direktiivin 2000/30/EY mukaisesti. Kyseinen direktiivi on kuitenkin kumottu 20. toukokuuta 2018, kun käsiteltävänä olevan direktiivin soveltaminen alkoi. Tämä oikeudellinen tyhjiö aiheutti jäsenvaltioille huomattavia käytännön ongelmia vuosia 2017–2018 koskevia tienvarsitarkastusraportteja laadittaessa.

#### 3.2.7 Yhteyspisteen nimeäminen; jäsenvaltioiden välinen yhteistyö; yhteiset tienvarsitarkastukset

Jäsenvaltiot ilmoittivat kansalliset yhteyspisteensä 20. toukokuuta 2015 mennessä, ja ovat sen jälkeen lähettäneet säännöllisesti päivityksiä. Komissio on laatinut ilmoitusten ja niiden myöhempien päivitysten perusteella luettelon ilmoitetuista kansallisista yhteyspisteistä ja jakaa sen säännöllisesti jäsenvaltioille.

## 4. YHTEENVETO – PÄÄTELMÄT

Vuonna 2014 hyväksytyssä liikennekelpoisuuspaketissa otettiin käyttöön useita uusia seikkoja määräaikaiskatsastusten, hyötyajoneuvojen teknisten tienvarsitarkastusten ja ajoneuvojen

rekisteröintiasiakirjojen alalla, mutta samalla suurin osa voimassa olevista ja hyvin toimivista vaatimuksista säilytettiin ennallaan.

Kahdeksan jäsenvaltiota saattoi ajoissa direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään. Loput 20 jäsenvaltiota täyttivät täytäntöönpanovelvoitteensa sen jälkeen, kun komissio oli käynnistänyt viralliset menettelyt, joissa niitä kehotettiin tekemään niin.

Alustava arviointi osoittaa, että useimmissa jäsenvaltioissa direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä vaikuttaa tapahtuneen yleisesti ottaen tyydyttävästi. Joissakin tapauksissa komissio saattaa kuitenkin harkita näkemysten vaihdon käynnistämistä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa mahdollisten noudattamatta jättämistä koskevien ongelmien selvittämiseksi.

Direktiivin vaikutuksista hyötyajoneuvojen tienvarsitarkastusten eri näkökohtiin voidaan tehdä merkityksellisiä päätelmiä vasta kolmen vuoden keskeytymättömän soveltamisajan jälkeen saatujen tietojen perusteella. Komissio seuraa kuitenkin tilannetta tiiviisti ja tekee aikanaan asiasta jälkiarvioinnin.