



Tehnoülevaataja ahastab: maanteeameti tobereegleid peab nüüd jäagitult järgima

Pika staažiga tehnoülevaataja sõnul võib veidrate ülevaatusnõuete tõttu pääseda liiklusesse ohtlik auto.

Loe lähemalt:

<http://kasulik.delfi.ee/news/uudised/tehnoulevaataja-ahastab-maanteeameti-tobereegleid-peab-nuud-jaagitult-jargima?id=83288737>

Ta toob ka konkreetse näite. „Kui auto esituled näitavad liiga alla, siis on see nõuete järgi väheoluline,“ kirjeldab ta. „See tähendab, et ministeeriumis kinnitatud reegli järgi pole oluline, kui autojuht ei näe vajalikule kaugusele.“ Tema sõnul on see eriti taunitav ajal, mil Eestis liiklussurmade protsent aina tõuseb.

Rait Parve sõnul on see aga väheoluline, sest sõiduki lähitulelaternate valgusvihk ei pimesta vastutulijaid, sõidukijuht saab valida sõidukiiruse vastavalt nähtavusele ning juht saab lasta puuduse remondikohas kõrvaldada esimesel võimalusel. Seejuures ei sea remonditöökotta minek kaasliiklejaid ohtu.

Tobereegleid peab järgima

Teisalt on aga ka reegleid, mis on Millerti väitel liiga karmid. Ta nimetab neid tobereegliteks. Millert toob näiteks, et märtsis tuletas maanteeamet ülevaatajatele meelde, et sõidukite kerelt või raamil peab otsima üles ka tehasetähise ehk VIN-koodi, sest see on ameti sõnul oluline auto identifitseerimiseks.

”

Kolmas VIN-kood on kohe nii peidus, et seda ei leiagi, ja maanteeameti andmebaas saadab seda numbrit otsima valest kohast

VIN-koodi leiab autolt üldiselt kolmest kohast: tuuleklaasi alt vasakust servast, andmesildina uksepostilt ja kolmandast kohast. „Siit algabki ülevaatajate kannatuste rada, sest see kolmas VIN-kood on kohe nii peidus, et seda ei leiagi, ja maanteeameti andmebaas saadab seda numbrit otsima valest kohast,“ nendib Millert. Ta jätkab, et tegelikult võib kood olla eriti tülikalt leitavas kohas: raamil porikoopas või uksekarbil, nii et selle numbri leidmiseks peab kasutama traatharja ja auto võib selle kasutamisest saada roostekahjustusi.

„Enne videokaamerate kasutusele võtmist ei tundnud ülevaatajad vajadust hakata kulutama ülearu palju aega kerel oleva koodi leidmiseks, sest auto sai ju identifitseeritud isegi kahest kergesti leitavast kohast. Nüüd, kartuses videotöestusega maanteeameti inspektori huviorbiiti sattuda, muutusid ülevaatajad robotiteks ning hakkasid täitma nõudeid peaaegu sada protsenti,“ räägib Millert.

Rait Parve vastab, et sõidukite identifitseerimine on oluline osa tehnoülevaatusel. „Sellega tagatakse, et kontrolli esitatakse õige sõiduk ning registrisse tehakse tehnoülevaatusesissekanne õigele sõidukile,“ tunnistab ta.

„Raamile või kerele kantud VIN-koodi on kõige keerulisem ning tülikam muuta, mistõttu on selle kontrollimine oluline,“ põhjendab Parve. Seetõttu tulebki sõiduki VIN-koodi ehk tehasetähist ülevaatusel kontrollida sõiduki kerelt või raamilt ja andmesildilt.

Erandiks on kolmandate riikide (nt USA) sõidukid, mille kerel või raamil puudub sageli VIN-kood. Seetõttu neil sõidukitel seda raamilt kontrollima ei pea. „Seega ei ole õige väita, et nõutakse kolmest kohast VIN-koodi kontrollimist,“ lisab Parve.

Millerti sõnul on Eesti selles vallas väga erinev teistest riikidest, sest siinmail tehakse nõuetele vastavuse kontrolli, mujal aga teekõlblikkuse kontrolli. „Mujal maailmas ei tegeleta puuduliku reegli sisu ja liiklusvahendi vaatlamisega, vaid auto tehnilisele seisukorrale hinnangu andmisega, lähtudes põhimõttest, kas masin antud hetkel tehniliselt veel kõlbab järgmise ülevaatuseni liiklusesse,“ tõdeb ta.

Ülevaatajad jäävad liidust välja

Millerti sõnul on suur murekoht ka see, et maanteeamet teeb peaasjalikult koostööd Eesti tehnoülevaatajate liiduga, kuhu aga kuuluvad enamjaolt ülevaatuspunktide omanikud, mitte ülevaatajad ise. „Juhendi kirjutamine või siis teema arutamine ei kuulu asja juurde, kuna viimati küsiti tehnilist laadi nõu ülevaatajatelt kümme aastat tagasi,“ märgib ta. „Praegu on riigi jaoks nõuandja liit, kuhu ei tohi kuuluda ülevaatajad.“

Ta selgitab, et ülevaatuspunktide omanikud on enamjaolt ärimehed, kellel pole ülevaataja atestaati, reegleid aga aitavad nad teha ja neid aktsepteeritakse. „Kui kuulete riigiametnikult, et teemat arutati tehnoülevaatajatega, siis tuleb seda mõista nii, et arutati teemat ülevaatusäriimeestega, sest tehnoülevaataja austav nimetus on hõivatud äriimeeste poolt ja autosid kontrolliv inimene on ülevaataja,“ tunnistab Millert.

Parve kinnitab, et maanteeamet suhtleb tehnoülevaatajatega iga päev. „Lisaks edastatakse tehnoülevaatajatele regulaarselt nende tööga seonduvat informatsiooni ja arvestatakse tehnoülevaatajate ettepanekutega muudatuste läbiviimisel nii palju kui võimalik,“ märgib ta. „Üksiku tehnoülevaataja liitu kuulumine on välistatud lähtuvalt liidu põhikirjast. See ei välista asjaolu, et ülevaataja saab ettevõtte koosseisus liitu kuuludes koostööd teha ja arvamust avaldada,“ kinnitab ta.