



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon

2012/0184(COD)

27.5.2013

ARVAMUS

Esitaja: siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korrapärast tehnöülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Arvamuse koostaja: Malcolm Harbour

PA_Legam

LÜHISELGITUS

Ettepanekus sätestatakse mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse ajakohastatud ühtlustatud ELi eeskirjad, et karmistada korraliste tehnoülevaatuste liiklusohutuse ja heitkoguste miinimumnõudeid. Vastavalt liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistele on ettepaneku eesmärk vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu ELis poole võrra. Lisaks on eesmärk aidata vähendada sõidukite halvast tehnohooldusest tingitud heitkoguseid.

Arvamuse koostaja toetab neid põhieesmärke ning liikmesriikide tavade erinevusi arvestades toetab sihipäraselt ühtlustamist kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, mistõttu ta kahtleb selles, kas käesolev õigusakt peaks olema määrus, kuna see jätab liikmesriikidele vähem võimalusi eeskirju riigisiselt kohandada.

Lisaks on arvamuse koostaja seisukohal, et liiklussurmade vähendamise eesmärgi saavutamisel peaks olema tagatud proportsionaalsus, mistõttu ta toetab tugevatel tõendusmaterjalidel põhinevaid kohandatud lahendusi. Seejuures tahaks ta tähelepanu juhtida ebamäärasustele, millele osutas Euroopa Parlamendi mõjuhindamise üksus, märkides, et mitte mingid tõendid ei näi toetavat põhieeldust, nagu põhjustaks parem ja sagedasem tehniline kontroll sõidukite defektide arvu vähenemist.

Veel märgib arvamuse koostaja, et kohaldamisala on direktiiviga 2009/40/EÜ võrreldes laiendatud, et hõlmata uusi sõidukikategooriaid, eeskätt mootori jõul liikuvaid kahe- ja kolmerattalisi sõidukeid, kuni 3,5 tonni kaaluvaid kerghaagiseid ja traktoreid valmistajakiirusega üle 40 km/h. Ettepanekus suurendatakse ka vanemate või suure läbisõiduga sõidukite ülevaatuste sagedust.

Arvamuse koostaja ei teinud ettepanekuid seaduseelnõu vormi ja kohaldamisala ning ülevaatuste kestuse osas, kuna need küsimused kuuluvad vastutava komisjoni pädevusse, ning otsustas selle asemel keskenduda oma muudatusettepanekutes ühtse turu küsimustele. Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni seisukohast on kõige tähtsamad alljärgnevad küsimused.

1. Tehnoülevaatuse mõiste

Arvamuse koostaja esitab muudatusettepaneku tehnoülevaatuse mõiste muutmiseks, kuna praegu võimaldab selle mõiste väärkasutamine piirata piiriülest konkurentsi kasutatud sõidukite müügil. Täpsemalt põhjustab komisjoni määratlus õiguslikku ebakindlust, kuna üldmõiste puhul korraldatakse nõuet lähtuda tehnoülevaatusel üldistest tüübikinnituse kriteeriumitest, samas kui asjakohased tüübikinnituse kriteeriumid on lisades juba esitatud. See tähendab, et tehnoülevaatus võib põhimõtteliselt hõlmata kõiki sõiduki osi, kuna ohutusmõõdet saab eristada selle kõigi osade puhul. Tegelikult tuleks kontrollida ainult neid osi, mille tüübikinnitus puudutab ohutust ja heitkoguseid. Probleem seisneb selles, et mõned turuosalised võivad selle seaduselünga abil kaitsta oma kasutatud sõidukite koduturgu ja põhjendamatult sõidukeid ülevaatusel läbi kukutada.

2. Meetmed läbisõidunäitude võltsimise avastamiseks ja tõkestamiseks

Tarbijaturu tulemustabelis anti juba kolmandat aastat järjest kasutatud sõidukitele kõige halvem turu tulemusnäitaja ning eeskätt kõige madalam usaldusväärsus näitaja. Seepärast teeb arvamuse koostaja ettepaneku karmistada läbisõidumõõdiku näitade võltsimise vastaseid meetmeid ning selleks laiendada elektroonilise sõidukiteabeplatvormi kasutusala nii, et veebipõhine platvorm sisaldaks kogu teavet sõidukite läbisõidu kohta. Arvamuse koostajale teeb lisaks muret komisjoni ettepanekus sisalduv üldine keeld korrigeerida läbisõidumõõdiku näite, sealhulgas ka suurendamise suunas, mis väldiks võltsitud näiduga sõidukite turuhinna liiga suurt langust.

3. Juurdepääs tehnölevaatuse tulemustele riiklikes registrites, juurdepääs tehnilisele teabele ja kontrollseadmetele kehtivad miinimumnõuded

Määrus võimaldab luua ELi ühtse andmevahetussüsteemi, mille abil oleks kõigile ELi ülevaatuspunktidele kättesaadav sõidukite remondi- ja hooldusteave. Arvamuse koostaja leiab aga, et see andmekogum peaks olema kättesaadav teistelegi peale pädevate asutuste ja ülevaatuspunktide. Võrdsete konkurentsitingimuste tagamiseks teeb ta ettepaneku teha andmed kättesaadavaks ka töökojaseadmete tootjatele, sest see aitaks neil toota tõhusaid ja konkurentsivõimelisi kontrollseadmeid. Veel teeb arvamuse koostaja ettepaneku lubada kasutada alternatiivseid kontrollimenetlusi, mis võib olla oluline raskesti kontrollitavate sõidukite ökonoomse kontrolli hõlbustamiseks.

4. Erandid

Arvamuse koostaja on rahul nn ajaloolistele sõidukitele tehtud erandiga. Ta peab aga vastavat mõistet liiga jäigaks ja soovib selle asemele kehtestada vanusepiiri. Lisaks soovib ta jätta liikmesriikidele vabaduse teha sõidukitele erandeid vastavalt oma tegevuspraktikale.

5. Vastastikune tunnustamine

Tehnölevaatus on seotud mootorsõidukite ümberregistreerimisega, sest korraliste tehnölevaatuste ELi-ülene suurem ühtlustamine peaks sõidukite ühest liikmesriigist teise ümberregistreerimise lihtsamaks muutma. Sellest lähtuvalt lisas arvamuse koostaja uue ettepaneku, millega kogu liidus muudetakse kohustuslikuks korralise tehnölevaatuse tõendite vastastikune tunnustamine.

6. Läbivaatamine ja järelevalve

Ühtse turu edasiseks tugevdamiseks lisas arvamuse koostaja ettepanekusse ka läbivaatamise klausli, mille kohaselt tuleb viis aastat pärast käesoleva ettepaneku vastuvõtmist uurida, kuidas saaks hõlbustada korralise tehnölevaatuse tulemusi puudutavate andmete vahetamist liikmesriikide vahel.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus

Pealkiri

Komisjoni ettepanek

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA
NÕUKOGU **MÄÄRUS**,

milles käsitletakse mootorsõidukite ja
nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja
millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv
2009/40/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

Muudatusettepanek

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA
NÕUKOGU **DIREKTIIV**,

milles käsitletakse mootorsõidukite ja
nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja
millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv
2009/40/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoülevaatuse abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on korralise tehnoülevaatusega vaja tagada, et pärast sõidukite turulelaskmist vastavad need kogu kasutusaja jooksul ohutusstandarditele. Kõnealust korda tuleks kohaldada nende sõidukikategooriate suhtes, mis on kindlaks määratud **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiiviga 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv**

Muudatusettepanek

(4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on korralise tehnoülevaatusega vaja tagada, et pärast sõidukite turulelaskmist vastavad need kogu kasutusaja jooksul ohutusstandarditele. **Liikmesriigid võiksid kehtestada riigisisesed nõuded seoses selliste sõidukikategooriate tehnoülevaatusega, mis on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrusega (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta.**

92/61/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiviga 2003/37/EÜ põllu- või metsamajanduslike traktorite, nende haagiste ja pukseeritavate vahetatavate masinate, ja nende masinate jaoks mõeldud süsteemide, nende osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse andmise kohta ja direktiivi 74/150/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta).

Kõnealust korda tuleks kohaldada nende sõidukikategooriate suhtes, mis on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiviga 2003/37/EÜ põllu- või metsamajanduslike traktorite, nende haagiste ja pukseeritavate vahetatavate masinate, ja nende masinate jaoks mõeldud süsteemide, nende osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse andmise kohta ja direktiivi 74/150/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta).

Muudatusettepanek 3 Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) Liiklusohutuse ja sõiduki tehniliste puuduste vahel on **selge** vastastikseos. Euroopa teedel hukkus 2009. aastal liikluses 35 000 inimest. **Eeldades, et tehniliste puuduste seos liiklussurmadega on proportsionaalselt sama nagu liiklusõnnetuste puhul, on liidus üle 2 000 liiklussurma aastas tingitud sõidukite tehnilistest puudustest. Kättesaadavate uuringute kohaselt oleks võimalik ära hoida 900–1 100 liiklussurma, kui tehnöölevaatuse süsteemi täiustataks vastavalt.**

Muudatusettepanek

(5) Liiklusohutuse ja sõiduki tehniliste puuduste vahel on **oletatav** vastastikseos. Euroopa teedel hukkus 2009. aastal liikluses 35 000 inimest. Tehnöölevaatuse süsteemi **asjakohane parandamine võib aidata kaasa surmaga lõppenud õnnetuste vähendamisele.**

Selgitus

Teaduslik väide on kaheldav. Ainuüksi Saksamaa politseiuurimiste kohaselt on sõiduki tehniliste vigade mõju õnnetuse tagajärgedele palju väiksem.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

(6) Suure osa autovedude tekitatavast koguheitest ja eriti CO₂-heitest põhjustab väike hulk sõidukeid, mille heitekontrollisüsteem ei tööta nõuetekohaselt. Hinnanguliselt tekitab 5 % sõidukitest 25 % kõigist saasteainetest. Seepärast aitaks korraline tehnoülevaatus kaasa keskkonnaseisundi parandamisele, kuna sõidukite tekitatav keskmine heide väheneks.

Muudatusettepanek

(6) Suure osa autovedude tekitatavast koguheitest ja eriti CO₂-heitest põhjustab väike hulk sõidukeid, mille heitekontrollisüsteem ei tööta nõuetekohaselt. Hinnanguliselt tekitab 5 % sõidukitest 25 % kõigist saasteainetest.

See kehtib ka suurema tahkete osakeste ja NO_x-heite kohta, mida tekitavad tänapäevased mootorid, mis vajavad põhjalikumat heitekontrolli, sealhulgas sõiduki pardadiagnostikasüsteemi (OBD) tervikluse ja talitluse elektrooniline kontroll, mida omakorda kontrollitakse olemasolevate väljalasketoru katsetega, et tagada täielik ja täpne heitesüsteemi ülevaatus, kuna OBD test üksi ei ole usaldusväärne.

Seepärast aitaks korraline tehnoülevaatus kaasa keskkonnaseisundi parandamisele, kuna sõidukite tekitatav keskmine heide väheneks.

Selgitus

OBD ei ole kindel heite mõõtmise viis; seepärast tuleb seda kontrollida väljalasketoru heitgaaside mõõtmisega.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Usaldusväärsed uurimistulemused

Muudatusettepanek

välja jäetud

näitavad, et mootorratturitega seotud liiklusõnnetustest 8 % on tingitud tehnilistest puudustest või on nendega seotud. Mootorratturid on kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad ning nendega seotud liiklussurmade arv ühe suureneb. Mopeedijuhtidega seotud liiklussurmade arv on keskmisest suurem: 2008. aastal sai surma üle 1 400 mopeedijuhi. Seepärast lisatakse ülevaatusele suunatavate sõidukite hulka ka kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad, so mootori jõul liikuvad kahe- või kolmerattalised sõidukid.

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks liikmesriikidel olema õigus kasutada võimalust laiendada tehnoülevaatus mootori jõul liikuvatele kahe- või kolmerattalistele sõidukitele. Lisaks ei ole ELi andmed kahe- või kolmerattaliste sõidukite õnnetusjuhtumite kohta vastavuses varem läbiviidud uuringutega.

Muudatusettepanek 6 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

(10) Tehnoülevaatus on iseseisev valdkond ja seega peaks seda korraldama liikmesriigid või pädevad asutused liikmesriikide järelevalve all. Igal juhul peaksid tehnoülevaatus eest jätkuvalt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab anda vastava loa erasektori üksustele, sealhulgas remonditöid tegevatele üksustele.

Muudatusettepanek 7 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Põhjendus 12

Muudatusettepanek

(10) Tehnoülevaatus on iseseisev valdkond ja seega peaks seda korraldama liikmesriigid või pädevad asutused liikmesriikide järelevalve all. Igal juhul peaksid tehnoülevaatus **korraldamise** eest jätkuvalt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab anda vastava loa erasektori üksustele, sealhulgas remonditöid tegevatele üksustele.

Komisjoni ettepanek

(12) Selleks et tagada ülevaatuste kõrge tase kogu liidus, tuleks liidu tasandil kindlaks määrata ülevaatuseks kasutatavad seadmed, nende hooldamine ja kalibreerimine.

Muudatusettepanek

(12) Selleks et tagada ülevaatuste kõrge tase kogu liidus, tuleks liidu tasandil kindlaks määrata ülevaatuseks kasutatavad seadmed, nende hooldamine ja kalibreerimine. ***Luuu tuleks stiimuleid uuenduste tegemiseks ülevaatuse tegemise süsteemide, menetluste ja ülevaatuseks kasutatavate seadmete valdkonnas, võimaldades veelgi vähendada kulusid ja parandada kasutust.***

Muudatusettepanek 8 Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) Ülevaatustulemusi ei tohiks kaubanduslikul eesmärgil muuta. Kui inspektori tehtud tehnoülevaatuse tulemused on selgelt valed, peaks järelevalveasutus saama tehnoülevaatustulemusi muuta.

Muudatusettepanek

(14) Ülevaatustulemusi ei tohiks kaubanduslikul eesmärgil muuta. ***Ainult siis***, kui inspektori tehtud tehnoülevaatuse tulemused on selgelt valed, peaks järelevalveasutus saama tehnoülevaatustulemusi muuta ***ja kehtestada asjakohased karistused kontrollkaardi väljastanud asutusele.***

Muudatusettepanek 9 Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek

(22) Iga tehtud ülevaatuse kohta ***tuleks*** väljastada tehnoülevaatuse kontrollkaart, ***millel on märgitud muu hulgas teave sõiduki kohta ja ülevaatuse tulemused.*** Liikmesriigid ***peaksid*** kõnealust teavet koguma ja säilitama andmebaasis, et tagada ***asjakohaste*** tehnoülevaatuse ***järelmeetmete võtmine.***

Muudatusettepanek

(22) Ülevaatustulemustele ***korra*** kohaste ***järelmeetmete tagamiseks tuleks*** iga tehtud ülevaatuse kohta väljastada tehnoülevaatuse kontrollkaart, ***mis tuleks koostada ka elektroonilisel kujul, kusjuures viimane peaks sisaldama sama täpseid ülevaatustulemusi ja*** sõiduki ***identifitseerimisandmeid, nagu originaal-*** kontrollkaart. ***Lisaks peaksid*** liikmesriigid kõnealust teavet koguma ja säilitama

keskses andmebaasis, et tagada **võimalus korralise** tehnöülevaatuse **tulemusi hõlpsasti kontrollida**.

Selgitus

Tehnöülevaatuse kontrollkaardid tuleks nüüd võltsimise või rikkumise vältimiseks koostada nii paberkandjal kui ka elektroonilisel kujul; see hõlbustaks ka elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomiseks vajalikku teabevahetust.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 23

Komisjoni ettepanek

(23) Läbisõidumõõdikuga seotud pettused esinevad kasutatud sõidukite müügil 5–12 % juhul, mis tähendab ühiskonna jaoks mitme miljardi euro suurust kahju aastas ja seda, et sõiduki tehnöülevaatuse tulemused on valed. Läbisõidumõõdikuga seotud pettuste vastu võitlemisel hõlbustaks läbisõidumõõdiku rikkumist või sellega manipuleerimist kindlaks teha see, kui tehnöülevaatuse kontrollkaardile märgitakse läbisõit ja kehtestatakse kohustus esitada eelmise ülevaatuse kontrollkaart. Läbisõidumõõdikuga seotud pettust tuleks ka süstemaatilisemalt käsitada rikkumisena, mille eest määratakse karistus.

Muudatusettepanek

(23) Läbisõidumõõdikuga seotud pettused esinevad kasutatud sõidukite müügil 5–12 % juhul, mis tähendab ühiskonna jaoks mitme miljardi euro suurust kahju aastas ja seda, et sõiduki tehnöülevaatuse tulemused on valed. Läbisõidumõõdikuga seotud pettuste vastu võitlemisel hõlbustaks läbisõidumõõdiku rikkumist või sellega manipuleerimist kindlaks teha see, kui tehnöülevaatuse kontrollkaardile märgitakse läbisõit ja kehtestatakse kohustus esitada eelmise ülevaatuse kontrollkaart, **lisaks parandaks see kasutatud sõidukite piiriülese ühtse turu toimimist. 2012. aasta detsembris avaldatud kaheksandas tarbijaturu tulemustabelis „Turud toimigu tarbijate hüvanguks” oli selle turusegmendi tulemusnäitaja kolmandat aastat järjest kõige madalam ning eriti madal oli usaldusväarsuse näitaja.** Läbisõidumõõdikuga seotud pettust tuleks ka süstemaatilisemalt käsitada karistatava süüteona.

Muudatusettepanek 11 Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek

(26) Selleks et täiendada käesolevat **määrust** tehniliste üksikasjadega, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte eesmärgiga võtta vajaduse korral arvesse liidu tüübikinnitusalaste õigusaktide arengut seoses sõidukikategooriatega ja ka vajadust ajakohastada lisasid tulenevalt tehnika arengust. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas eksperditasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Muudatusettepanek

(26) Selleks et täiendada käesolevat **direktiivi** tehniliste üksikasjadega, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte eesmärgiga võtta vajaduse korral arvesse liidu tüübikinnitusalaste õigusaktide arengut seoses sõidukikategooriatega ja ka vajadust ajakohastada lisasid tulenevalt tehnika arengust. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas eksperditasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoloogilise arengu abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 12 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Põhjendus 27

Komisjoni ettepanek

(27) Käesoleva **määruse** ühtsete rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendusvolitused. Rakendusvolitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes.

Muudatusettepanek

(27) Käesoleva **direktiivi** ühtsete rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendusvolitused. Rakendusvolitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes.

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnölevaatuse abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 13 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek

(29) Kuna käesoleva **määruse** eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnölevaatuse miinimumnõuded ja ühtlustatud eeskirjad, ei suuda liikmesriigid täielikult saavutada, mistõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas aluslepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev **määrus** nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

Muudatusettepanek

(29) Kuna käesoleva **direktiivi** eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnölevaatuse miinimumnõuded ja ühtlustatud eeskirjad, ei suuda liikmesriigid täielikult saavutada, mistõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas aluslepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev **direktiiv** nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnölevaatuse abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 14 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Põhjendus 30

Komisjoni ettepanek

(30) Käesolevas määruses austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid vastavalt Euroopa Liidu lepingu artiklis 6 osutatule.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek

(31) Käesoleva **määrusega** ajakohastatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivis 2009/40/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta) sätestatud tehnilisi nõudeid ning laiendatakse selle reguleerimisala, et hõlmata eelkõige ülevaatuspunktide ja nende järelevalveasutuste asutamine ning tehnoülevaatus tegevate inspektorite määramine. Seepärast tuleks kõnealune direktiiv kehtetuks tunnistada. Peale selle integreeritakse käesolevasse **määrusesse** eeskirjad, mis sisalduvad komisjoni 5. juuli 2010. aasta soovitusel 2010/378/EL vigade hindamise kohta tehnoülevaatus käigus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus koht, et tehnoülevaatusmeetodeid paremini reguleerida,

Muudatusettepanek

(31) Käesoleva **direktiiviga** ajakohastatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivis 2009/40/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus koht) sätestatud tehnilisi nõudeid ning laiendatakse selle reguleerimisala, et hõlmata eelkõige ülevaatuspunktide ja nende järelevalveasutuste asutamine ning tehnoülevaatus tegevate inspektorite määramine. Seepärast tuleks kõnealune direktiiv kehtetuks tunnistada. Peale selle integreeritakse käesolevasse **direktiivi** eeskirjad, mis sisalduvad komisjoni 5. juuli 2010. aasta soovitusel 2010/378/EL vigade hindamise kohta tehnoülevaatus käigus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus koht, et tehnoülevaatusmeetodeid paremini reguleerida,

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoülevaatus abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Käesoleva **määrusega** kehtestatakse sõidukite korralise tehnoülevaatus kord.

Muudatusettepanek

Käesoleva **direktiiviga** kehtestatakse sõidukite korralise tehnoülevaatus kord, **mille kohaselt tehakse ülevaatus vastavalt tehniliste standardite ja nõuete**

miinimumtasemele liiklusohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme tagamiseks.

Selgitus

Direktiivis sätestatakse ühised miinimumstandardid korralisele tehnoülevaatusele, aga võetakse samal ajal arvesse liikmesriikidevahelisi erinevusi. Kõrgemad tehnilised standardid ja nõuded on lubatud.

Muudatusettepanek 17
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat **määrust** kohaldatakse selliste sõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h ja mis kuuluvad järgmistesse **direktiivis 2002/24/EÜ**, direktiivis 2007/46/EÜ ja direktiivis 2003/37/EÜ osutatud kategooriatesse:

Muudatusettepanek

1. Käesolevat **direktiivi** kohaldatakse selliste sõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h ja mis kuuluvad järgmistesse **määruses (EL) nr 168/2013**, direktiivis 2007/46/EÜ ja direktiivis 2003/37/EÜ osutatud kategooriatesse:

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoülevaatuse abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 18
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 1 – taane 7

Komisjoni ettepanek

– kahe- või kolmerattalised sõidukid (L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks liikmesriikidel olema õigus kasutada võimalust laiendada tehnoülevaatus mootori jõul liikuvatele kahe- või

kolmerattalistele sõidukitele. Lisaks ei ole ELi andmed kahe- või kolmerattaliste sõidukite õnnetusjuhtumite kohta vastavuses varem läbiviidud uuringutega.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

2. Käesolevat **määrust** ei kohaldata järgmiste sõidukite suhtes:

Muudatusettepanek

2. Käesolevat **direktiivi** ei kohaldata järgmiste sõidukite suhtes:

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnöülevaatuse abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 2 – lõik 1 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

kahe- või kolmerattalised sõidukid (L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Liikmesriigid võivad kehtestada riigisiseseid nõudeid seoses selliste lõike 2 kohaste sõidukite tehnöülevaatusega, mis on registreeritud nende territooriumil.

Muudatusettepanek

3. Liikmesriigid võivad kehtestada riigisiseseid nõudeid seoses selliste **lõike 1 (seitsmes taane) ja** lõike 2 kohaste sõidukite tehnöülevaatusega, mis on registreeritud nende territooriumil.

Selgitus

Muudatusettepanek tuleneb automaatselt määruse muutmisest direktiiviks. Siiski on tähtis see siinkohal selgelt välja öelda. Tehnoülevaatusi kasutavatel liikmesriikidel peaks olema võimalus teha seda ka edaspidi. Liikmesriikidelt, kus tehnoülevaatusi ei toimu, ei tohiks nõuda selliste ülevaatuste kasutuselevõttu.

Muudatusettepanek 22 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Artikkel 3 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Käesolevas **määruses** kasutatakse järgmisi mõisteid:

Muudatusettepanek

Käesolevas **direktiivis** kasutatakse järgmisi mõisteid:

Selgitus

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 23 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 5

Komisjoni ettepanek

5) „kahe- või kolmerattalised sõidukid” – mootori jõul liikuv kahe- või kolmerattaline külgkorviga või külgkorvita sõiduk, kolmerattalised ja väikesed neljarattalised mootorsõidukid;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks liikmesriikidel olema õigus kasutada võimalust laiendada tehnoülevaatus mootori jõul liikuvatele kahe- või kolmerattalistele sõidukitele. Lisaks ei ole ELi andmed kahe- või kolmerattalistele sõidukite õnnetusjuhtumite kohta vastavuses varem läbiviidud uuringutega.

Muudatusettepanek 24 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

7) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – sõiduk mis **vastab kõigile järgmistele tingimustele:**

Muudatusettepanek

7) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – sõiduk, mis **valmistati või registreeriti esmakordselt vähemalt 30 aastat tagasi ning mida liikmesriigi pädevad registriasutused loevad ajalooliseks;**

Selgitus

Komisjoni ajaloolise väärtusega sõiduki määratlus on liiga üksikasjalik ning määraks paljud sõidukid asjatult käesoleva määruse reguleerimisalasse. Lihtne vanusenõue koos täiendava täpsustamise jätmisega liikmesriigi ametiasutuste hooleks tagab piisava paindlikkuse ja on kooskõlas praeguse tegevuspraktikaga.

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– see on valmistatud vähemalt 30 aastat tagasi;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– selle sõidukorras hoidmiseks kasutatakse varuosi, mis jälgendavad sõiduki ajaloolisi osi;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– selle peamiste osade (mootor, pidurid, roolisüsteem või vedrustus) tehnilisi näitajaid ei ole muudetud;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 28
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – taane 4

Komisjoni ettepanek

– selle välimust ei ole muudetud;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 29
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 9

Komisjoni ettepanek

9) „tehnoülevaatus” – kontroll, et sõiduki
kõik osad vastavad ohutus- ja
keskkonnanäitajatele, **mis kehtivad**
tüübikinnituse andmise, esimese
registreerimise või kasutuselevõtmise ja
ka järelepaigaldamise ajal;

Muudatusettepanek

9) „tehnoülevaatus” – **käesoleva määruse**
II ja III lisa nõuetele vastav kontroll
tagamaks, et sõiduki avalikel teedel
kasutamine on ohutu ja sõiduk vastab
nõutavatele keskkonnanäitajatele;

Selgitus

Komisjoni määratlus põhjustab õiguslikku ebakindlust, kuna üldmõistes korratakse nõuet lähtuda tehnoülevaatusel üldistest tüübikinnituse kriteeriumitest, samas kui asjakohased tüübikinnituse kriteeriumid (ohutuse ja heitekontrolli osas) on käesoleva määruse lisades juba esitatud. Ilma käesoleva muudatuseta võiks nõuda sõiduki iga tüübikinnituse saanud komponendi ohutuse kontrolli, mistõttu sõidukitel võib asjatult jääda tehnoülevaatus läbimata.

Muudatusettepanek 30
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Mootorsõidukid ja nende haagised
läbivad vastavalt käesolevale **määrusele**
korralise ülevaatus sõiduki registreerimise
liikmesriigis.

Muudatusettepanek

1. Mootorsõidukid ja nende haagised
läbivad vastavalt käesolevale **direktiivile**
korralise ülevaatus sõiduki registreerimise
liikmesriigis.

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoülevaatuse abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 31 Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele **või** vajaduse korral **pädevale asutusele** juurdepääsu tehnoülevaatuse tegemiseks vajalikule tehnilisele teabele, mis on esitatud I lisas. Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad I lisas esitatud tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Muudatusettepanek

3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele, **kontrollseadmete tootjatele ja** vajaduse korral **pädevatele asutustele ning sõidukite remondi, hoolduse ja korrashoiuga tegelevatele sõltumatutele ettevõtjatele** juurdepääsu tehnoülevaatuse tegemiseks vajalikule tehnilisele teabele, mis on esitatud I lisas. Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad I lisas esitatud tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Muudatusettepanek 32 Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– **L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist, siis kahe aasta pärast ja seejärel igal aastal;**

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks liikmesriikidel olema õigus kasutada võimalust laiendada tehnoülevaatus mootori jõul liikuvatele kahe- või kolmerattalistele sõidukitele. Lisaks ei ole ELi andmed kahe- või kolmerattaliste sõidukite õnnetusjuhtumite kohta vastavuses varem läbiviidud uuringutega.

Muudatusettepanek 33
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– M1-, N1- ja O2-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist, **siis** kahe aasta **pärast ja seejärel igal aastal**;

Muudatusettepanek

– M1-, N1- ja O2-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist **ja seejärel mitte enam kui iga** kahe aasta **järel**;

Muudatusettepanek 34
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– takso või kiirabiautona registreeritud M1-kategooria sõidukid, M2-, M3-, N2-, N3-, T5-, O3- ja O4-kategooria sõidukid: **üks aasta** pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel **igal aastal**.

Muudatusettepanek

– takso või kiirabiautona registreeritud M1-kategooria sõidukid, M2-, M3-, N2-, N3-, T5-, O3- ja O4-kategooria sõidukid: **kaks aastat** pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel **mitte enam kui iga kahe aasta järel**.

Selgitus

Tehnilisi puudusi avastatakse ainult siis, kui ülevaatused muutuvad põhjalikumaks. Kui ülevaatusi tehakse pealiskaudselt, ei ole kasu ka nende sageduse suurendamisest. Ülevaatusete arvu suurendamisel ei ole märkimisväärset mõju.

Muudatusettepanek 35
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Kui pärast sõiduki esmast registreerimist tehtud tehnoülevaatusel ajal on M1- või N1-kategooria sõiduki läbisõit 160 000 km, tehakse tehnoülevaatus seejärel igal aastal.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Sõiduki läbisõidu või vanuse ja liiklusohutuse vähenemise vaheline seos on kaheldav. Vanemad sõidukid ei satu õnnetustesse sagedamini kui uued sõidukid.

Muudatusettepanek 36 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. Viimase tehnoülevaatuse kuupäevast olenemata võib pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoülevaatuse või täiendava ülevaatuse enne lõigetes 1 ja 2 osutatud kuupäeva järgmistel juhtudel:

pärast õnnetust, milles on tõsiselt kahjustada saanud sõiduki sellised peamised ohutusega seotud osad nagu rattad, vedrustus, deformatsioonitsoonid, roolisüsteem või pidurid;

kui ohutus- ja keskkonnasüsteeme ning sõiduki osi on muudetud;

kui sõiduki registreerimistunnistuse omanik muutub.

Muudatusettepanek

4. Viimase tehnoülevaatuse kuupäevast olenemata võib pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoülevaatuse või täiendava ülevaatuse enne lõigetes 1 ja 2 osutatud kuupäeva järgmistel juhtudel:

pärast õnnetust, milles on tõsiselt kahjustada saanud sõiduki sellised peamised ohutusega seotud osad nagu rattad, vedrustus, deformatsioonitsoonid, roolisüsteem või pidurid;

kui ohutus- ja keskkonnasüsteeme ning sõiduki osi on muudetud.

välja jäetud

Selgitus

Selle õigusakti ettepaneku keskmeks on tehnoülevaatuste parandamine. Siit ei selgu, miks peaks sõidukiomaniku vahetumisel äkitselt tekkima kahtlus, et sõidukil on tehniline puudus.

Muudatusettepanek 37 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Artikkel 5 – lõige 4 – lõik 1 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

pärast liikleva sõiduki tehnokontrolli;

Muudatusettepanek 38
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Sõiduki tehnoülevaatuse teinud ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab kõnealuse sõiduki kohta tehnoülevaatuse kontrollkaardi, millel on esitatud vähemalt IV lisa kohased elemendid.

Muudatusettepanek

1. Sõiduki tehnoülevaatuse teinud ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab kõnealuse sõiduki kohta tehnoülevaatuse kontrollkaardi, **mis on kättesaadav ka elektroonilisel kujul ja** millel on esitatud vähemalt IV lisa kohased elemendid.

Muudatusettepanek 39
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab sõiduki ülevaatusel toonud isikule tehnoülevaatuse kontrollkaardi või **tehnoülevaatuse elektroonilise kontrollkaardi korral selle nõuetekohaselt kinnitatud** väljatrüki.

Muudatusettepanek

2. Ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab sõiduki ülevaatusel toonud isikule, **niipea kui ülevaatus on rahuldavalt läbitud**, tehnoülevaatuse kontrollkaardi või, **juhul kui kontrollkaart on elektroonilisel kujul, teeb talle kättesaadavaks ülevaastustulemuste** väljatrüki.

Muudatusettepanek 40
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2 a. Teisest liikmesriigist pärit sõiduki ümberregistreerimise taotluse saamisel kontrollivad registriasutused sõiduki tehnoülevaatuse kontrollkaardi kehtivust ja positiivse tulemuse korral tunnustavad seda. Kontrollkaart jääb kehtima selle seniseks kehtivusajaks, välja arvatud juhul kui esialgne kehtivusaeg on pikem samasuguse tõendi maksimaalsest

*kehtivusajast liikmesriigis, kuhu sõiduk
ümber registreeritakse. Sellisel juhul
kehtivusaeg lüheneb ja selle kestust
arvestatakse sõiduki esialgse
tehnoülevaatuse kontrollkaardi
väljastamise ajast. Enne käesoleva
määruse kohaldamise kuupäeva
edastavad liikmesriigid üksteisele oma
vastavate pädevate asutuste tunnustatud
tehnoülevaatuse kontrollkaartide vormid
ja nimetatud kaartide ehtsuse kontrolli
juhised.*

Selgitus

*Mootorsõidukite ümberregistreerimise hõlbustamiseks kogu liidus juurutatakse käesoleva
muudatusettepanekuga tehnoülevaatuse kontrollkaartide liikmesriikidevahelise vastastikuse
tunnustamise süsteem, mis hakkab toimima käesoleva määruse kohaldamise kuupäevast.*

Muudatusettepanek 41 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 8 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

3. Alates käesoleva **määruse** jõustumise kuupäevast ja hiljemalt kolm aastat pärast seda edastavad ülevaatuspunktid asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele elektrooniliselt teabe, mis on esitatud nende väljastatud tehnoülevaatuse kontrollkaartidel. Nad edastavad kõnealuse teabe mõistliku aja jooksul pärast tehnoülevaatuse kontrollkaartide väljastamist. Enne seda võivad ülevaatuspunktid edastada selle teabe pädevale asutusele mis tahes muul viisil. Pädev asutus säilitab kõnealust teavet 36 kuud alates selle saamise kuupäevast.

Muudatusettepanek

3. Alates käesoleva **direktiivi** jõustumise kuupäevast ja hiljemalt kolm aastat pärast seda edastavad ülevaatuspunktid asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele elektrooniliselt teabe, mis on esitatud nende väljastatud tehnoülevaatuse kontrollkaartidel. Nad edastavad kõnealuse teabe mõistliku aja jooksul pärast tehnoülevaatuse kontrollkaartide väljastamist. Enne seda võivad ülevaatuspunktid edastada selle teabe pädevale asutusele mis tahes muul viisil. Pädev asutus säilitab kõnealust teavet **keskses andmebaasis** 36 kuud alates selle saamise kuupäevast.

Selgitus

Muudatusettepaneku mõte on hõlbustada teabevahetust, mis võimaldab luua elektroonilise sõidukiteabeplatvormi.

Muudatusettepanek 42
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. Tehnoülevaatus tulemused teatatakse sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnoülevaatus kontrollkaardil.

Muudatusettepanek

5. Tehnoülevaatus tulemused teatatakse **viivitamata** sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnoülevaatus kontrollkaardil.

Muudatusettepanek 43
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Inspektorid, kelle liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunktid on tööle võtnud käesoleva **määruse** kohaldamise kuupäeva seisuga, on vabastatud VI lisa punkti 1 nõuete täitmisest. Liikmesriigid väljastavad kõnealustele inspektoritele samaväärse sertifikaadi.

Muudatusettepanek

3. Inspektorid, kelle liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunktid on tööle võtnud käesoleva **direktiivi** kohaldamise kuupäeva seisuga, on vabastatud VI lisa punkti 1 nõuete täitmisest. Liikmesriigid väljastavad kõnealustele inspektoritele samaväärse sertifikaadi.

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoülevaatus abil liiklusõnnetuste arvu, saab saavutada ka liikmesriikide õigusesse vähem sekkuva õigusaktiga. Ettepaneku aluseks olev väide on kaheldav. Kuna seda kahtlust ei saa kõrvaldada, tuleb eelistada direktiivi kui proportsionaalsemat õigusakti.

Muudatusettepanek 44
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 14 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, mis vastutab käesoleva **määruse** kohaldamist käsitleva teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega ja komisjoniga.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, mis vastutab käesoleva **direktiivi** kohaldamist käsitleva teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega ja komisjoniga.

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 45 Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 14 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile oma riiklike kontaktpunktide nimed ja kontaktandmed hiljemalt [üks aasta pärast käesoleva **määruse** jõustumist] ning teatavad talle viivitamata kõnealuse teabe muutumisest. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile oma riiklike kontaktpunktide nimed ja kontaktandmed hiljemalt [üks aasta pärast käesoleva **direktiivi** jõustumist] ning teatavad talle viivitamata kõnealuse teabe muutumisest. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele.

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 46 Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Komisjon **uurib** sellise elektroonilise sõidukiteabeplatvormi **teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu**, mille eesmärk on **vahetada tehnöülevaatusega seotud teavet** ülevaatuse, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide ja sõidukitootjate vahel.

Muudatusettepanek

1. Pärast maksumuse ja sellest saadava kasu üksikasjalikku analüüsi, kaasa arvatud hinnangut sõidukite ohutuse ja ülevaatuse paranemisele, ja üksnes juhul, kui kulude ja tulude analüüsi tulemus on positiivne, teeb komisjon **ettepaneku** sellise elektroonilise sõidukiteabeplatvormi **loomiseks**, mille eesmärk on **hõlbustada juurdepääsu teabele sõidukite tehnöülevaatuse tulemuste, läbisõidumõõdikute näitude ja sõidukite registriandmete kohta** ülevaatuse, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide ja sõidukitootjate, **kontrollseadmete ja**

möötevahendite tootjate ning teiste sõltumatute ettevõtjate vahel.

Muudatusettepanek 47
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Sellise **uurimise alusel** pakub **ta** välja ja hindab erinevad poliitikavalikuid, sh võimalus jätta kõrvale artikli 10 kohane ülevaatustõendi nõue. **Kahe aasta jooksul alates käesoleva määruse kohaldamisest esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule uurimistulemuste aruande ja lisab sellele vajaduse korral õigusakti ettepaneku.**

Muudatusettepanek 48
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 49
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. **Kui kulude ja tulude analüüsi tulemus on ebaselge või negatiivne, uurib komisjon sellegipoolest teostatavust ja vajaduse korral pakub välja meetodi sellise andmete ja teabe juurdepääsu hõlbustamiseks ning** pakub välja ja hindab erinevad poliitikavalikuid, sh võimalus jätta kõrvale artikli 10 kohane ülevaatustõendi nõue.

Muudatusettepanek

2 a. Mõlemal juhul võtab komisjon seoses avalikult kättesaadavate andmete ja teabega arvesse olemasolevaid IT-lahendusi ja elektroonilisi platvorme.

Muudatusettepanek

2 b. Kahe aasta jooksul alates käesoleva direktiivi kohaldamisest esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande ja lisab sellele vajaduse korral õigusakti ettepaneku.

Muudatusettepanek 50
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 18 a

Aruandlus

[Viis aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist] esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõjude kohta, eelkõige reguleerimisala, tehnöülevaatuse sagedust ning tehnöülevaatuse kontrollkaartide vastastikuse tunnustamise rakendamist käsitlevate sätete tulemuslikkuse kohta. Samuti analüüsitakse aruandes käesoleva direktiivi lisade ajakohastamise vajadust, võttes arvesse tehnika arengut ja tehnilist praktikat. Aruanne esitatakse pärast artiklis 16 osutatud komiteega konsulteerimist ja vajaduse korral lisatakse sellele õigusakti ettepanekud.

Muudatusettepanek 51
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Artiklis 17 osutatud delegeeritud **volitused** antakse **määramata ajaks** alates [käesoleva **määruse** jõustumise kuupäevast].

2. Artiklis 17 osutatud **õigus võtta vastu** delegeeritud **õigusakte** antakse **komisjonile viieks aastaks** alates [käesoleva **direktiivi** jõustumise kuupäevast]. **Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab pikendamise suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud**

enne iga ajavahemiku lõppemist.

Selgitus

Sobilikum on delegeerida volitusi ajutiseks ajavahemikuks. Komisjon peaks koostama delegeeritud õigusaktide kasutamise kohta aruande.

Muudatusettepanek 52
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 19 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva **määruse** sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karitused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva **direktiivi** sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karitused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.

Selgitus

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 53
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Kõik liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et läbisõidumõõdikuga manipuleerimine või selle rikkumine **on kuritegu**, mille eest määratakse tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus.

Muudatusettepanek

2. Kõik liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et läbisõidumõõdikuga manipuleerimine või selle rikkumine **loetakse kuriteoks**, mille eest määratakse tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus, **välja arvatud ülevaatuspunkti või pädeva asutuse poolt heaks kiidetud ülespoole reguleerimine varasema ebaseadusliku manipuleerimise parandamiseks.**

Selgitus

Muudatusettepanekuga tagatakse, et juhul kui läbisõidumõõdiku näite on ebaseaduslikult muudetud, võivad ülevaatuspunktid või pädevad asutused seaduslikult neid jälle suuremaks korrigeerida, tagamaks et vastavaid sõidukeid ei kantaks maha ja need võiksid ka edaspidi korralist tehnöülevaatus läbida.

Muudatusettepanek 54 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Artikkel 19 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Liikmesriigid teatavad sellised sätted komisjonile hiljemalt [üks aasta pärast käesoleva **määruse** jõustumist] ja teatavad viivitamata komisjonile kõikidest järgnevatest sätetesse tehtud muudatustest.

Muudatusettepanek

3. Liikmesriigid teatavad sellised sätted komisjonile hiljemalt [üks aasta pärast käesoleva **direktiivi** jõustumist] ja teatavad viivitamata komisjonile kõikidest järgnevatest sätetesse tehtud muudatustest.

Selgitus

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 55 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Artikkel 20 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Artiklis 11 osutatud tehnöülevaatuseks kasutatavaid rajatise ja seadmeid, mis ei vasta V lisas esitatud miinimumnöuetele [käesoleva **määruse** kohaldamise kuupäeval], võib kasutada tehnöülevaatusete tegemiseks kuni viie aasta jooksul alates kõnealusest kuupäevast.

Muudatusettepanek

1. Artiklis 11 osutatud tehnöülevaatuseks kasutatavaid rajatise ja seadmeid, mis ei vasta V lisas esitatud miinimumnöuetele [käesoleva **direktiivi** kohaldamise kuupäeval], võib kasutada tehnöülevaatusete tegemiseks kuni viie aasta jooksul alates kõnealusest kuupäevast.

Selgitus

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 56
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 20 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Liikmesriigid kohaldavad VII lisas esitatud nõudeid vähemalt alates viiendast aastast, mis järgneb käesoleva **määruse** kohaldamise kuupäevale.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid kohaldavad VII lisas esitatud nõudeid vähemalt alates viiendast aastast, mis järgneb käesoleva **direktiivi** kohaldamise kuupäevale.

Selgitus

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 57
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 21 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Direktiiv 2009/40/EÜ ja komisjoni soovitus 2010/378/EL tunnistatakse kehtetuks alates [käesoleva **määruse** kohaldamise kuupäev].

Muudatusettepanek

Direktiiv 2009/40/EÜ ja komisjoni soovitus 2010/378/EL tunnistatakse kehtetuks alates [käesoleva **direktiivi** kohaldamise kuupäev].

Muudatusettepanek 58
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 22 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Käesolev **määrus** jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Muudatusettepanek

Käesolev **direktiiv** jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Muudatusettepanek 59
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 22 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Seda kohaldatakse alates [**12 kuud** pärast jõustumist].

Muudatusettepanek

Seda kohaldatakse alates [**24 kuud** pärast jõustumist].

Muudatusettepanek 60
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 22 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Käesolev **määrus** on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Muudatusettepanek

Käesolev **direktiiv** on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Muudatusettepanek 61
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 1. osa – lõik 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Erakorralistel juhtudel, kui konkreetse sõiduki konstruktsioon ei võimalda kohaldada käesolevas lisas esitatud kontrollimeetodeid, korraldatakse ülevaatus liikmesriigi pädevate asutuste soovitatud spetsiaalsete alternatiivsete kontrollimeetodite kohaselt. Kõik kasutatavad kontrollimeetodid, mida ei ole käesolevas lisas kirjeldatud, peab asjaomane pädev asutus kirjalikult heaks kiitma.

Selgitus

Teatavaid sõidukeid, näiteks kiirekäigulisi traktoreid ja lisaseadmetega sõidukeid võib olla eriti raske kontrollida kas nende konstruktsiooni iseärasuste tõttu või seepärast, et ülevaatuspunktid asuvad nii kaugel, et seadmete ümberseadistamine mõningate haruldaste sõidukite kontrollimiseks läheks ebaproportsionaalselt kalliks. Seepärast peab saama kasutada alternatiivseid ja ebatüüpilisi, kuid asjaomase pädeva asutuse poolt selgelt heaks kiidetud kontrollimeetodeid.

Muudatusettepanek 62
Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – punkt 4.1.2

Komisjoni ettepanek

4.1.2. Reguleeritus	Määratakse kindlaks iga lähitulelaterna horisontaalne reguleeritus, kasutades esilaternate reguleerituse kontrollimise seadet või ekraani.	Esilaterna reguleeritus ei jää nõuetes sätestatud piiridesse.
---------------------	---	---

Parlamendi muudatusettepanek

4.1.2. Reguleeritus	Määratakse kindlaks iga lähitulelaterna horisontaalne ja vertikaalne reguleeritus, kasutades esilaternate reguleerituse kontrollimise seadet ja elektroonilist kontrollseadet, et kontrollida vajaduse korral dünaamika toimimist. Kontrollida dünaamilise süsteemi esilaternate toimimist ja reguleeritust.	Esilaterna reguleeritus ei jää nõuetes sätestatud piiridesse.
---------------------	--	---

Selgitus

Vertikaalsed mõõtmised on tähtsamad reguleerituse kriteeriumid ja seega tuleks ka neid arvesse võtta.

Esilaternate täpse reguleerituse ja fookuskauguse kohandamise tagamiseks on vajalik esilaternate reguleerituse kontrollimise seade, eriti suure valgustugevusega lahenduslampide

ja dünaamiliselt juhitavate süsteemide puhul. Seda ei ole võimalik saavutada piisaval tasemel ainult mõõteekraani kasutades. Dünaamiliselt juhitavate suure valgustugevusega lahenduslampidega esilaternasüsteemide puhul tuleks kasutada elektroonilist kontrollseadet koos vastava esilaternate reguleerituse kontrollimise seadmega.

Muudatusettepanek 63
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – punkt 4.1.2

Komisjoni ettepanek

4.1.3. Lülitid	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	(a) Lüliti ei tööta nõuetele vastavalt. (Samaaegselt põlevate esilaternate arv) (b) Kontrollseadise talitluse rike.
----------------	---	---

Parlamendi muudatusettepanek

4.1.3. Lülitid	Visuaalne kontroll ja kontrollimine käitamisel, kasutades vajaduse korral elektroonilist kontrollseadet.	(a) Lüliti ei tööta nõuetele vastavalt. (Samaaegselt põlevate esilaternate arv) (b) Kontrollseadise talitluse rike.
----------------	--	---

Selgitus

Esilaternate automaatse ümberlülituse (nt kaugtulede abisüsteem) piisavaks kontrollimiseks tuleks õige talitluse kindlakstegemiseks kasutada elektroonilist kontrollseadet.

Muudatusettepanek 64
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – punkt 4.1.5

Komisjoni ettepanek

4.1.5. Reguleerimisseadmed (kui need on kohustuslikud)	Visuaalne kontroll ja võimaluse korral kontrollimine käitamisel	(a) Seade ei tööta. (b) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.
--	--	--

Parlamendi muudatusettepanek

4.1.5. Reguleerimiseseadmed (kui need on kohustuslikud)	Visuaalne kontroll ja kontrollimine käitamisel, kasutades vajaduse korral elektroonilist kontrollseadet.	(a) Seade ei tööta. (b) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.
--	--	--

Selgitus

Esilaternate automaatse reguleerimiseseadme töötamise piisavaks kontrollimiseks tuleks kasutada elektroonilist kontrollseadet, et tagada reguleerimiseseadme nõuetekohane töötamine.

Muudatusettepanek 65
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – punkt 4.3.2

Komisjoni ettepanek

4.3.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel	(a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele. (b) Kontrollseadise talitluse rike.
-------------------	---	--

Parlamendi muudatusettepanek

4.3.2. Piduritulelaternad – hädapiduritule lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel, kasutades elektroonilist kontrollseadet, et muuta piduripedaali anduri sisendväärtust ja kontrollida vaatluse teel hädapiduritule talitlust.	(a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele. (b) Kontrollseadise talitluse rike. (c) Hädapidurituli ei tööta või ei tööta nõuetekohaselt.
--	---	---

Selgitus

Piduripedaali anduri sisendsignaalide tekitamiseks tuleks kasutada elektroonilist kontrollseadet, et kontrollida hädapiduritule (sealhulgas ohutulede automaatse aktiveerimise) nõuetekohast talitlust, mida seejärel kontrollitakse otsese vaatluse teel.

Muudatusettepanek 66 **Ettepanek võtta vastu määrus** **II lisa – punkt 4.5.2**

Komisjoni ettepanek

4.5.2 Reguleeritus (X)	Kontrollimine käitamisel ning esitulede reguleerituse kontrollimise seadme abil	Valgusvihu valguse ja varju piiri korral on eesmine udutuli horisontaalselt valesti reguleeritud.
------------------------	--	---

Parlamendi muudatusettepanek

4.5.2 Reguleeritus (X)	Kontrollimine käitamisel ning esitulede reguleerituse kontrollimise seadme abil	Valgusvihu valguse ja varju piiri korral on eesmine udutuli horisontaalselt ja vertikaalselt valesti reguleeritud.
------------------------	--	---

Selgitus

Vertikaalsed mõõtmised on tähtsamad reguleerituse kriteeriumid ja seega tuleks ka neid arvesse võtta.

Muudatusettepanek 67 **Ettepanek võtta vastu määrus** **II lisa – punkt 5.3.2**

Komisjoni ettepanek

5.3.2. Amortisaatorid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll või võimaluse korral eriseadmeid kasutades	(a) Amortisaatorid on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. (b) Tõsisele lekkele või rikkele osutav kahjustunud amortisaator.
-----------------------	---	--

Parlamendi muudatusettepanek

5.3.2. Amortisaatorid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll eriseadmeid kasutades	(a) Amortisaatorid on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. (b) Tõsisele lekkele või rikkele osutav kahjustunud amortisaator.
-----------------------	---	---

Selgitus

Sõiduki vedrustuse amortiseerimise tõhusust on võimalik objektiivselt hinnata ainult amortiseerimise kontrollseadet kasutades. Elektrooniliselt reguleeritava vedrustuse kontrollimiseks tuleks kasutada elektroonilist kontrollseadet, samal ajal kui toimub mõõtmine amortiseerimise kontrollseadmega süsteemi nõuetekohase talitluse hindamiseks. Tehakse ettepanek, et 30%-line erinevus sama telje vasaku ja parema külje vahel on praktiline ja realistlik läbimise/läbikukkumise kriteerium.

Muudatusettepanek 68
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – punkt 5.3.2.1

Komisjoni ettepanek

5.3.2.1. Amortiseerimise tõhususe kontroll	Kasutatakse eriseadmeid ning võrreldakse vasaku/parema külje erinevusi ja/või tootjate esitatud absoluutväärtusi.	(a) Oluline erinevus vasaku ja parema külje vahel. (b) Esitatud miinimumväärtusi ei ole saavutatud.
--	---	---

Parlamendi muudatusettepanek

5.3.2.1. Amortiseerimise tõhususe kontroll	Kasutatakse amortiseerimise kontrollseadet ning võrreldakse vasaku/parema külje erinevusi ja sõidukitootjate amortiseerimise suhte väärtusi, kui need väärtused	(a) Oluline erinevus vasaku ja parema külje vahel. (b) Amortiseerimise suhte väärtused ei ole täidetud. (c) Erinevus sama telje vasaku ja parema külje mõõteväärtuste vahel
--	---	---

**ületavad
amortiseerimise
suhte üldist
piirväärtust 0,1.**

on üle 30%.

Selgitus

Sõiduki vedrustuse amortiseerimise tõhusust on võimalik objektiivselt hinnata ainult amortiseerimise kontrollseadet kasutades. Elektrooniliselt reguleeritava vedrustuse kontrollimiseks tuleks kasutada elektroonilist kontrollseadet, samal ajal kui toimub mõõtmine amortiseerimise kontrollseadmega süsteemi nõuetekohase talitluse hindamiseks.

Tehakse ettepanek, et 30%-line erinevus sama telje vasaku ja parema külje vahel on praktiline ja realistlik läbimise/läbikukkumise kriteerium.

Muudatusettepanek 69 Ettepanek võtta vastu määrus II lisa – punkt 8.2.2.2

Komisjoni ettepanek

8.2.2.2 Suitsusus Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.

a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.

(a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes kindlaksmääratud kuupäeva,

b) Sõiduki ettevalmistus

ületab suitsusus taset, mis on märgitud sõidukile kinnitatud tootja andmesildil;

1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleks kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras

(b) kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis

2. Eeltingimused:

ülelaadeta mootorite puhul $2,5 \text{ m}^{-1}$,

i) Mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab

turbomootorite puhul $3,0 \text{ m}^{-1}$,

õlimõõtevarda torus sondiga
mõõdetuna olema vähemalt
80 °C või, kui see on
madalam, vastama
normaalsele
töötemperatuurile või peab
infrapunase kiirguse alusel
mõõdetud mootorisilindrite
temperatuur olema eespool
nimetatud temperatuuriga
vähemalt samaväärne. Kui
seoses sõiduki koostega ei
ole selline mõõtmine
praktiline, võib mootori
normaalse töötemperatuuri
määrata muul viisil, näiteks
mootori jahutusventilaatori
töötamise põhjal;

ii) heitgaasisüsteemi
puhastatakse vähemalt
kolme vabakiirendustsükliga
või samaväärse meetodiga.

c) Testimise kord

Mootor ja mis tahes
turboülelaadur peab enne iga
vabakiirendustsükli olema
tühikäigul. Suure
võimsusega diiselmootorite
puhul tähendab see vähemalt
kümnesekundilist ootamist
pärast gaasipedaali
vabastamist.

2. Iga vabakiirendustsükli
alustamiseks tuleb
gaasipedaal kiiresti ja
sujuvalt (vähem kui ühe
sekundiga), kuid mitte
ägedalt alla vajutada, et
saavutada maksimaalne
sissepritse pritsepumbast.

3. Iga vabakiirendustsükli
ajal jõuab mootor enne
gaasipedaali vabastamist
maksimaalselt lubatud
pööreteni või

või nõuetes määratletud
või

pärast nõuetes
kindlaksmääratud
kuupäeva esmaselt
registreeritud või
kasutusele võetud
sõidukite puhul

1,5 m⁻¹⁷.

automaatülekandega sõidukite puhul tootja määratud pööreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pööretest. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis 1. lisa kategooriatesse 1 ja 2 kuuluvate sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit.

4. Sõiduk loetakse ülevaatuse mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirnormi. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmised, mis märkimisväärselt erinevad mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katsetsükli arvule.

5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatuse mitteläbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist ületavad märkimisväärselt piirnormi. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks

tunnistada ülevaatuse läbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piirnormi.

Parlamendi muudatusettepanek

8.2.2.2 Suitsusus Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.

a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.
Selline väljalasketoru kontroll on alati heitgaaside mõõtmise tavapärane viis, isegi kui see on kombineeritud OBD-ga.

(a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes kindlaksmääratud kuupäeva,

b) Sõiduki ettevalmistus

ületab suitsusus taset, mis on märgitud sõidukile kinnitatud tootja andmesildil;

1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleks kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras

(b) kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis

2. Eeltingimused:

ülelaadeta mootorite puhul $2,5 \text{ m}^{-1}$,

i) Mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt $80 \text{ }^{\circ}\text{C}$ või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite

turbomootorite puhul $3,0 \text{ m}^{-1}$,

või nõuetes määratletud või

pärast nõuetes kindlaksmääratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul

temperatuur olema eespool
nimetatud temperatuuriga
vähemalt samaväärne. Kui
seoses sõiduki koostega ei
ole selline mõõtmine
praktiline, võib mootori
normaalse töötemperatuuri
määrata muul viisil, näiteks
mootori jahutusventilaatori
töötamise põhjal;

1,5 m⁻¹⁷

või

0,2 m⁻¹.

ii) heitgaasisüsteemi
puhastatakse vähemalt kolme
vabakiirendustsükliga või
samaväärse meetodiga.

c) Testimise kord

Mootor ja mis tahes
turboülelaadur peab enne iga
vabakiirendustsükli olema
tühikäigul. Suure võimsusega
diiselmootorite puhul
tähendab see vähemalt
kümnesekundilist ootamist
pärast gaasipedaali
vabastamist.

2. Iga vabakiirendustsükli
alustamiseks tuleb
gaasipedaal kiiresti ja
sujuvalt (vähem kui ühe
sekundiga), kuid mitte
ägedalt alla vajutada, et
saavutada maksimaalne
sissepitise pritsepumbast.

3. Iga vabakiirendustsükli
ajal jõuab mootor enne
gaasipedaali vabastamist
maksimaalselt lubatud
pööreteni või
automaatülekandega
sõidukite puhul tootja
määratud pööreteni või, kui
need andmed ei ole
kättesaadavad, kahe
kolmandikuni maksimaalselt
lubatud pööretest. Seda saab
kontrollida näiteks mootori

***NO_x tase ei vasta
nõuetele.***

pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis 1. lisa kategooriatesse 1 ja 2 kuuluvate sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit.

4. Sõiduk loetakse ülevaatuse mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirnormi. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmised, mis märkimisväärselt erinevad mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katsetsüklike arvule.

5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatuse mitteläbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist ületavad märkimisväärselt piirnormi. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks tunnistada ülevaatuse läbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piirnormi. ***NO_x taseme ja tahkete osakeste arvu***

Tahkete osakeste arv ei vasta nõuetele.

***mõõtmise, kasutades
asjakohast
seadet/asjakohaste
seadmetega suitsususe
mõõturit ja kehtivat
vabakiirenduse katset.***

Selgitus

OBD ei ole kindel heite mõõtmise viis; seepärast tuleb heidet kontrollida väljalasketoru juures mõõtmise teel. NOx on probleem eriti diiselmootoriga sõidukite puhul, kus madal suitsususe tase tekitab tavaliselt kõrget NOx taset. Tahkete osakeste filtriga diiselsõidukite korral on tähtis mõõta mitte suitsususe väärtust, vaid tahkete osakeste arvu. Ühtlaste ja täpsete mõõtmiste tagamiseks tuleks mõõta nii mootori temperatuuri kui ka mootori pöörete arvu vastavalt sõidukitootja katsetingimustele.

**Muudatusettepanek 70
Ettepanek võtta vastu määrus
Tehniline osa – V lisa – punkt 10**

Komisjoni ettepanek

10) amortisaatori tõhususe katsetamise seade;

Muudatusettepanek

10) amortiseerimise kontrollseade, et mõõta energia neeldumist sõiduki vedrustuse võnkumisel, selleks et kontrollida sõiduki vedrustuse osade amortiseerimise tõhusust;

Selgitus

Sõiduki vedrustuse amortiseerimise tõhusust on võimalik objektiivselt hinnata ainult kasutades amortiseerimise kontrollseadet ja sõidukitootjate amortiseerimise suhte väärtusi, kui need väärtused ületavad amortiseerimise suhte üldist piirväärtust 0,1.

MENETLUS

Pealkiri	Mootorsõidukite ja nende haagiste regulaarne tehnoülevaatus		
Viited	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 11.9.2012		
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	IMCO 11.9.2012		
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Malcolm Harbour 18.9.2012		
Arutamine parlamendikomisjonis	24.1.2013	21.3.2013	24.4.2013
Vastuvõtmise kuupäev	25.4.2013		
Lõpphääletuse tulemus	+: 28 -: 7 0: 0		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Adam Bielan, Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Toine Manders, Franz Obermayr, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Bernadette Vergnaud		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (koduorra art 187 lg 2)	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		