

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

---

*Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument*

23.9.2008

EP-PE\_TC1-COD(2008)0044

**\*\*\*I**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

vastu võetud esimesel lugemisel 23. septembril 2008. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/.../EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta (uuesti sõnastamine) (EP-PE\_TC1-COD(2008)0044)

PE 412.751

**ET**

**ET**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

**vastu võetud esimesel lugemisel 23. septembril 2008. aastal**  
**eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/.../EÜ**  
**mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta**  
**(uuestisõnastamine)**  
**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,  
võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71 ,  
võttes arvesse komisjoni ettepanekut,  
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>1</sup>,  
pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,  
toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ELT C 224, 30.8.2008, lk 66.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi 23. septembri 2008. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/96/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnõulevaatust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta<sup>1</sup> on korduvalt oluliselt muudetud<sup>2</sup>. Kuna kõnealusesse direktiivi tehakse uusi muudatusi, tuleks see selguse huvides uuesti sõnastada.
- (2) Ühise transpordipoliitika raames peaksid ühendusesisese maanteeliikluse teatud tingimused nii kohaldatavate ohutus- kui ka konkurentsitingimuste osas olema liikmesriikidest pärit vedajatele kõige soodsamad.
- (3) Maanteeliikluse tihenemine ning sellega kaasneva ohu ja negatiivsete mõjude kasv põhjustab kõikides liikmesriikides samalaadseid tõsiseid ohutusprobleeme.
- (4) Testimine sõiduki tööea jooksul peaks olema suhteliselt lihtne, kiire ning odav.

---

<sup>1</sup> EÜT L 46, 17.2.1997, lk 1.

<sup>2</sup> Vt III lisa A osa.

- (5) Ühenduse miinimumnõuded ja käesolevas direktiivis loetletud sõlmede testimiseks kasutatavad meetodid tuleks seepärast ette näha üksikdirektiividega.
- (6) Üksikdirektiividega ettenähtud nõudeid ja meetodeid on tarvis kiiresti kohandada tehnika arenguga ning selleks vajalike meetmete hõlbustamiseks tuleb ette näha protseduur liikmesriikide ja komisjoni tihedaks koostööks mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoloogilise arenguga kohandamise komitees.
- (7) Võttes arvesse varustuse ja meetodite erinevusi ühenduses, oleks keeruline kindlaks määrata pidurisüsteemide õhusurveääranguid, rakendusaegasid jm.
- (8) Kõik sõidukite testimisega seotud isikud on ühel meelel, et testimismeetod ning eriti asjaolu, kas sõidukit testitakse laadituna, osaliselt laadituna või tühjalt, võivad mõjutada testijate veendumust pidurisüsteemi kasutuskõlblikkuses.
- (9) Seda veendumust aitaks tugevdada erineval määral koormatud sõiduki pidurdusjõu kontrollväärtuste kindlaksmääramine iga sõidukimudeli puhul. Käesolev direktiiv peaks võimaldama nimetatud viisil testimist alternatiivina testimisele iga sõidukiliigi minimaalsete kontrollväärtuste alusel.

- (10) Pidurisüsteemide osas peaks käesoleva direktiivi reguleerimisala laienema peamiselt sõidukitele, millele on vastavalt nõukogu 26. juuli 1971. aasta direktiivile 71/320/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste piduriseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta<sup>1</sup> antud osa tüübikinnitustunnistus, ehkki on teada, et teatavat liiki sõidukitele on nimetatud tunnistused välja antud siseriiklike normide alusel, mis võivad selle direktiivi nõuetest erineda.
- (11) Liikmesriigid võivad pidurdustesti laiendada ka käesolevas direktiivis sätestamata sõidukitele või testitavatele sõlmedele.
- (12) Liikmesriigid võivad pidurdustesti karmistada või suurendada testimissagedust.
- (13) Käesoleva direktiivi eesmärk on korrapäraste heitgaasitestidega hoida sõiduki kogu tööea jooksul selle heitgaaside tase madalal ning tagada, et enim õhku saastavad sõidukid kõrvaldatakse kasutusest, kuni need on läbinud nõuetekohase hoolduse.
- (14) Vale seadistus ja ebapiisav hooldus kahjustab lisaks mootorile ka keskkonda, põhjustades suuremat saastet ja kütusekulu. Oluline on arendada keskkonnasõbralikku transporti.

---

<sup>1</sup> EÜT L 202, 6.9.1971, lk 37.

- (15) Survesüütemootoritel (diiselmootoritel) peetakse heitgaaside opaaksust piisavaks näitajaks, et teha kindlaks, kuivõrd sõiduki mootorit on hooldatud heitgaaside osas.
- (16) Ottomootoritel (bensiinimootoritel) peetakse mootori tühikäigul summutitorust väljapaisatavat süsinikmonooksiidi piisavaks näitajaks, et teha kindlaks, kuivõrd sõiduki mootorit on hooldatud heitgaaside osas.
- (17) Tõenäoliselt ei läbi korrapäraselt hooldamata sõidukitest suur osa heitgaasitesti.
- (18) Bensiinimootoriga sõidukite puhul, mille tüübikinnitusnõuetega on ette nähtud tõhustatud heitgaasi kontrollsüsteem, nt lambda-anduriga kolmeastmeline katalüsaator, peavad korrapärase heitgaasitestide nõuded olema rangemad kui tavaliste sõidukite puhul.
- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiviga 98/69/EÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta<sup>1</sup> nõutakse alates 2000. aastast diagnostikasüsteemide (OBD-süsteemide) paigaldamist bensiinimootoriga autodele ning tarbesõidukitele, et jälgida sõiduki heitgaasi kontrollsüsteemi tööd sõiduki kasutamise ajal. Ka uutel diiselmootoriga autodel peavad OBD-süsteemid olema alates 2003. aastast.

---

<sup>1</sup> EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.

- (20) Liikmesriigid võivad vajaduse korral käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta teatavad ajaloolise väärtusega sõidukid. Ka võivad nad selliste sõidukite testimiseks ette näha oma nõuded. Selline õigus ei tohi siiski kaasa tuua rangemaid nõudeid kui need, millest lähtudes nimetatud sõidukid on algselt projekteeritud.
- (21) Enamiku kiiruspiirikutega varustatud sõidukite testimiseks on olemas lihtsad ja üldlevinud diagnostikasüsteemid, mida tehnöülevaatuse organisatsioonid saavad kasutada. Nende sõidukite puhul, millele selliste hõlpsasti kättesaadavate diagnostikariistadega ligi ei pääse, peavad ametivõimud kasutama kas sõiduki tootja käest saadavaid seadmeid või ette nägema, et tunnustatakse sõiduki tootja või selle frantsiisiettevõtte väljaantud ülevaatusnunnistusi.
- (22) Kiiruspiiriku nõuetekohase toimimise korrapärane kontroll tuleks muuta hõlpsamaks nende sõidukite puhul, millele on paigaldatud uued sõidumeerikud (digitaaltahhograaf) vastavalt nõukogu 24. septembri 1998. aasta määrusele (EÜ) nr 2135/98, millega muudetakse määrust (EMÜ) 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ja direktiivi 88/599/EMÜ, mis käsitleb määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamist<sup>1</sup>. Uutele sõidukitele on nimetatud seadmed paigaldatud alates 2003. aastast.

---

<sup>1</sup> EÜT L 274, 9.10.1998, lk 1.

- (23) Taksodele ja kiirabiautodele esitatavad tehnilised nõuded on samad, mis sõiduautode puhul. Kontrollitavate sõlmede loetelu võib seega olla sama, kuigi testimissagedus on teine.
- (24) Iga liikmesriik peab oma jurisdiktsiooni piires tagama, et tehnöülevaatust teostatakse metoodiliselt ning kõrgel tasemel.
- (25) Komisjon peaks kontrollima käesoleva direktiivi rakendamist praktikas.
- (26) Kuna kavandatud meetme eesmäärke, nimelt tehnöülevaatust käsitlevate normide ühtlustamist, maanteeveoettevõtjate vahelise konkurentsi kahjustamise vältimist ning sõidukite nõuetekohase kontrolli ja hoolduse tagamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kõnealuse meetme ulatuse tõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (27) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.



- (28) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus määrata kindlaks sõlmede testimise teatavad miinimumnõuded ja meetodid ning kohandada need tehnika arenguga. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (29) Käesolev direktiiv ei mõjuta liikmesriikide kohustusi, mis on seotud III lisa B osas esitatud direktiivide ülevõtmise tähtpäevadega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

## I PEATÜKK

### Üldsätted

#### Artikkel 1

1. Igas liikmesriigis läbivad selles riigis registreeritud mootorsõidukid ja nende haagised ning poolhaagised korrapärase tehnoülevaatuse vastavalt käesolevale direktiivile.
2. Tehnoülevaatusega hõlmatud sõidukiliigid, tehnoülevaatuse sagedus ning testitavad sõlmed on loetletud I ja II lisas.

## Artikkel 2

Käesoleva direktiiviga ettenähtud tehnoülevaatuse viib läbi riik või riigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik asutus või riigi poolt määratud ning tema otsese järelevalve alla kuuluvad organisatsioonid või asutused, sealhulgas nõuetekohaselt volitatud eraõiguslikud organisatsioonid. Eelkõige juhul, kui sõidukite testimiskeskusteks määratud asutused teostavad ka mootorsõidukite remonti, võtavad liikmesriigid kõik meetmed, et tagada sõidukite ülevaatuse objektiivsus ja kõrge kvaliteet.

## Artikkel 3

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikuks peetavad meetmed, et oleks võimalik tõendada, et sõiduk on läbinud vähemalt käesoleva direktiivi sätetele vastava tehnoülevaatuse.  
  
Need meetmed tehakse teatavaks teistele liikmesriikidele ja komisjonile.
2. Teise liikmesriigi poolt väljaantud tõendit selle kohta, et selle riigi territooriumil registreeritud mootorsõiduk koos haagise või poolhaagisega on läbinud vähemalt käesoleva direktiivi sätetele vastava tehnoülevaatuse, tunnustab iga liikmesriik samadel alustel kui tema enda väljaantud tõendeid.
3. Liikmesriigid kohaldavad vajalikke protseduure, et võimaluste piires veenduda nende territooriumil registreeritud sõidukite pidurdusvõime vastavuses käesoleva direktiivi nõuetele.

## II PEATÜKK

### Erandid

#### Artikkel 4

1. Liikmesriikidel on õigus jätta käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja relvajõududele, korrakaitsejõududele ja tuletõrjele kuuluvad sõidukid.
2. Liikmesriigid võivad pärast komisjoniga konsulteerimist käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta teatavad eritingimustes kasutatavad sõidukid ning sõidukid, mida avalikel teedel kunagi ei kasutata või kasutatakse väga harva, sealhulgas enne 1. jaanuari 1960 valmistatud või ajutiselt kasutusest kõrvaldatud ajaloolise väärtusega sõidukid, või kohaldada nende suhtes erisätteid.
3. Liikmesriigid võivad pärast komisjoniga konsulteerimist kehtestada oma testimisnõuded sõidukitele, millel loetakse olevat ajalooline väärtus.

## Artikkel 5

Olenemata I ja II lisa sätetest võivad liikmesriigid:

- a) nihutada esimese kohustusliku tehnöülevaatuse tähtaega ettepoole ning vajaduse korral nõuda sõidukite testimist enne nende registreerimist;
- b) lühendada kahe järjestikuse kohustusliku ülevaatuse vahelist aega;
- c) teha kohustuslikuks lisaseadmete testimise;
- d) suurendada testitavate sõlmede arvu;
- e) laiendada korrapärase ülevaatuse nõuet teistele sõidukiliikidele;
- f) näha ette täiendavaid eriteste;
- g) nõuda oma territooriumil registreeritud sõidukitelt vastavust kõrgematele pidurdustõhususe nõuetele kui II lisa on sätestatud, ning sätestada lisatesti raskemate koormatega autodele, kui nimetatud nõuded ei ületa sõiduki algse tüübikinnituse tingimusi.

### III PEATÜKK

#### Lõppsätted

##### Artikkel 6

1. Komisjon võtab vastu II lisas loetletud sõlmede testimise miinimumnõuete ja meetodite kindlaksmääramiseks vajalikud üksikdirektiivid ning muudatused, mis on vajalikud nimetatud nõuete ja meetodite kohandamiseks tehnika arenguga.
2. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 7 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

##### Artikkel 7

1. Komisjoni abistab mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse direktiivi tehnika arenguga kohandamise komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle artikli 8 sätteid.

## Artikkel 8

Hiljemalt kolm aastat pärast kiiruspiirikute korrapärase ülevaatuste alustamist kontrollib komisjon, kas saadud kogemustest lähtudes on ettenähtud ülevaatused piisavad vigaste või ümbertehtud kiiruspiirikute tuvastamiseks või on norme tarvis muuta.

## Artikkel 9

Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti.

## Artikkel 10

Direktiiv 96/96/EÜ, mida on muudetud III lisa A osas loetletud õigusaktidega, tunnistatakse kehtetuks; see ei mõjuta liikmesriikide kohustusi, mis on seotud III lisa B osas esitatud direktiivide ülevõtmise tähtpäevadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt IV lisas esitatud vastavustabelile.

## Artikkel 11

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

## Artikkel 12

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...

Euroopa Parlamendi nimel  
president

Nõukogu nimel  
eesistuja

---

# I LISA

## TEHNOÜLEVAATUSEGA HÕLMATUD SÕIDUKILIIGID JA ÜLEVAATUSTE SAGEDUS

Sõidukiliigid		Ülevaatuste sagedus
1.	Reisijateveoks ettenähtud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta	Üks aasta pärast sõiduki esmast kasutuselevõttu ning edaspidi igal aastal
2.	Kaubaveoks ettenähtud mootorsõidukid, mille registrimass ületab 3 500 kg	Üks aasta pärast sõiduki esmast kasutuselevõttu ning edaspidi igal aastal
3.	Haagised ja poolhaagised, mille registrimass ületab 3 500 kg	Üks aasta pärast sõiduki esmast kasutuselevõttu ning edaspidi igal aastal
4.	Taksod, kiirabiautod	Üks aasta pärast sõiduki esmast kasutuselevõttu ning edaspidi igal aastal
5.	Üldjuhul kaupade maanteeveoks kasutatavad vähemalt neljarattalised mootorsõidukid, mille registrimass ei ületa 3 500 kg, v.a põllumajandustraktorid ja -masinad	Neli aastat pärast sõiduki esmast kasutuselevõttu ning edaspidi iga kahe aasta järel
6.	Reisijateveoks kasutatavad vähemalt neljarattalised mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta	Neli aastat pärast sõiduki esmast kasutuselevõttu ning edaspidi iga kahe aasta järel



## II LISA

### SÕLMED, MILLE TESTIMINE ON KOHUSTUSLIK

Test peab hõlmama vähemalt allpool loetletud sõlmi tingimusel, et need seonduvad asjaomases liikmesriigis testitava sõiduki kohustusliku varustusega.

Käesolevas lisas sätestatud teste võib läbi viia vaatluse teel, sõiduki osi demonteerimata.

Kui sõiduki mõni allpool loetletud testitav sõlm on vigane, peavad liikmesriigi pädevad asutused vastu võtma protseduuri, et määrata kindlaks sõiduki kasutustingimused kuni uue tehnoloogilise läbimiseni.

## KATEGOORiate 1, 2, 3, 4, 5 JA 6 SõIDUKID

1.	Pidurisüsteemid	Sõidukite pidurisüsteemide tehnölevaatus peab hõlmama allpool loetletud sõlmi. Pidurisüsteemide kontrolli tulemused peavad võimaluste piires vastama direktiivi 71/320/EMÜ tehnilistele nõuetele.	
	Kontrollitavad/ testitavad sõlmed	Läbikukkumise põhjused	
1.1.	Mehaaniline seisund ja toimimine		
1.1.1.	Sõidupiduri pedaali šarniir	–	liiga tihke
		–	laager kulunud
		–	ülemäärane kulumine/vabakäik
1.1.2.	Pedaali seisund ja pidurijuhtimisseadm e käigutagavara	–	liigne või ebapiisav käigutagavara
		–	pidurdusseadis ei vabane korralikult
		–	piduripedaali libisemisvastane osa puudub, lahtine või siledaks kulunud
1.1.3.	Vaakumpump või kompressor ja mahutid	–	pidurite tõhusaks tööks vajaliku õhurõhu/vaakumi tekkeks kuluv aeg on liiga pikk
		–	ebapiisav õhurõhk/vaakum, et võimaldada piduri rakendamist vähemalt kaks korda pärast hoiatusseadme töölehakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu)
		–	märkimisväärset rõhulangust põhjustav õhuleke või kuuldav õhuleke

1.1.4.	Alarõhu hoiatusmärgutuli või mõõtur	–	alarõhu hoiatusmärgutuli/õhurõhumõõtur ei tööta või on rikkis
1.1.5.	Seisupidurikraan	–	pragunenud või kahjustatud käepide, liigne kulumine
		–	juhtventiili rike
		–	käepide ebakindel või klapiõõll või klapp ebakindlad
		–	ühendused lahti või süsteem lekib
		–	mitterahuldav toimimine
1.1.6.	Seisupidur, pidurikang, piduri lukustus	–	piduri lukustus ei pea kindlalt
		–	kangiliigend või lukustusmehhanism ülemäära kulunud
		–	kangi liigne liikumine, mis viitab ebaõigele reguleerimisele
1.1.7.	Piduriklapid/ventiilid (jalgpidurikraanid, rõhualandajad, regulaatorid jne)	–	kahjustatud, õhku lekib liigselt
		–	kompressorist lekib liiga palju õli
		–	ebakindel/ebapiisav kinnitus
		–	hüdraulilist pidurivedelikku lekib
1.1.8.	Haagisepidurite liitmikud	–	defektsed isolatsioonikraanid või isetihenev ventiil
		–	ebakindel/ebapiisav kinnitus
		–	ülemäärased lekked

1.1.9. Energiavaru survepaak	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kahjustatud, roostes, lekkiv</li> <li>– äravooluseade ei tööta</li> <li>– ebakindel/ebapiisav kinnitus</li> </ul>
1.1.10. Pidurivõimendid, peasilinder (hüdraulilistel süsteemidel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– võimendi on defektne või ebatõhus</li> <li>– peasilinder defektne või lekib</li> <li>– peasilinder ebakindel</li> <li>– pidurivedelikku ebapiisavas koguses</li> <li>– peasilindri paagi kork puudu</li> <li>– pidurivedeliku hoiatuslamp põleb või on defektne</li> <li>– pidurivedeliku taseme hoiatussüsteem ei tööta korralikult</li> </ul>
1.1.11. Jäigad piduritorud	<ul style="list-style-type: none"> <li>– purunemise või pragunemise oht</li> <li>– lekked torudest või liitmike ühenduskohtadest</li> <li>– kahjustunud või ülemäära roostes</li> <li>– vales kohas</li> </ul>

1.1.12. Elastsed pidurivoolikud	<ul style="list-style-type: none"> <li>– purunemise või pragunemise oht</li> <li>– kahjustunud, mässitud, pidurivoolikud liiga lühikesed, väändunud</li> <li>– lekked voolikutest või liitmikest</li> <li>– voolik paisub rõhu all</li> <li>– poorsus</li> </ul>
1.1.13. Piduriklotsikatted	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ülemäärane kulumine</li> <li>– määrdunud (õli, määre jne)</li> </ul>
1.1.14. Piduritrumlid, pidurikettad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ülemäärane kulumine, ülemäärane kriimustumine, praod, ebakindlad või mõranenud</li> <li>– määrdunud (õli, määre jne)</li> <li>– alusplaat ebakindel</li> </ul>
1.1.15. Piduritrossid, pidurihoovastik	<ul style="list-style-type: none"> <li>– trossid kahjustunud, sõlmes</li> <li>– ülemäära kulunud või roostes</li> <li>– trossi- või hoovaliitmikud ebakindlad</li> <li>– trossijuhik defektne</li> <li>– pidurisüsteemi vaba liikumine on piiratud</li> <li>– hoovad/vardad/liitmikud liiguvad ebaõigesti, viidates valele reguleerimisele või liigsele kulumisele</li> </ul>

1.1.16. Piduri tööseadmed (sh vedruakud või hüdraulilised rattasilindrid)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– mõranenud või kahjustunud</li> <li>– lekkivad</li> <li>– ebakindel/ebapiisav kinnitus</li> <li>– ülemäära roostes</li> <li>– survekolvi või -membraani ülemäärane vabakäik</li> <li>– tolmutaitse puudub või on ülemäära kahjustunud</li> </ul>
1.1.17. Koormuse regulaator	<ul style="list-style-type: none"> <li>– defektsed ühendused</li> <li>– ebaõige reguleerimine</li> <li>– kinni kiilunud, ei tööta</li> <li>– puuduvad</li> </ul>
1.1.18. Automaatsed kulumise kompensatorid	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kinni kiilunud või liiguvad ebapiisavalt, ülemäärane kulumine või vale reguleerimine</li> <li>– defektsed</li> </ul>
1.1.19. Inertspidur (kui see on olemas või nõutav)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ebakindlad ühendused või kinnitused</li> <li>– defektne</li> </ul>
1.2. Sõidupiduri toimimine ja tõhusus	

1.2.1. Toimimine (järg-järgult kuni maksimaalse vajutuseni)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ühe või enama ratta pidurdus ebapiisav</li> <li>– ühe ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Pidurite maanteel kontrollimisel kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale</li> <li>– pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine)</li> <li>– mõne ratta pidur rakendub ülemäära vara või hilja</li> <li>– pidurdusjõu ülemäärane kõikumine väärdunud ketaste või ovaalsete trumlite tõttu</li> </ul>
---	--

1.2.2. Efektiivsus	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pidurdustegur, mis suhestub võimalusel registrimassi või poolhaagise puhul lubatud teljekoormuste summaga, on väiksem kui:</li> <li>– minimaalne pidurdusefektiivsus</li> <li>– kategooria 1: 50 %<sup>1</sup></li> <li>– kategooria 2: 43 %<sup>2</sup></li> <li>– kategooria 3: 40 %<sup>3</sup></li> <li>– kategooria 4: 50 %</li> <li>– kategooria 5: 45%<sup>4</sup></li> <li>– kategooria 6: 50 %</li> <li>– või</li> <li>– pidurdusjõud on väiksem, kui sõiduki tootja poolt sõiduki teljele ette on nähtud<sup>5</sup></li> </ul>
--------------------	--

---

<sup>1</sup> 48 % kategooria 1 sõidukite puhul, millel puudub ABS, või mille tüübikinnitus on varasem kui 1. oktoober 1991 (kuupäev, millest alates keelustati esmane kasutuselevõtt EÜ osa tüübikinnitusega). (Direktiiv 71/320/EMÜ).

<sup>2</sup> 45 % sõidukite puhul, mis on liikmesriikide siseriiklike õigusaktide alusel registreeritud pärast 1988. aastat või pärast direktiivi 71/320/EMÜ jõustumist, kusjuures arvesse võetakse neist hilisemat.

<sup>3</sup> 43 % poolhaagiste ja veokonksuga haagiste puhul, mis on liikmesriikide siseriiklike õigusaktide alusel registreeritud pärast 1988. aastat või pärast direktiivi 71/320/EMÜ jõustumist, kusjuures arvesse võetakse neist hilisemat.

<sup>4</sup> 50 % kategooria 5 sõidukite puhul, mis on liikmesriikide siseriiklike õigusaktide alusel registreeritud pärast 1988. aastat või pärast direktiivi 71/320/EMÜ jõustumist, kusjuures arvesse võetakse neist hilisemat.

<sup>5</sup> Sõiduki telje kontrollväärtus on pidurdusimpulss (njuutonites), mis on vajalik minimaalse ettenähtud pidurdusjõu saavutamiseks selle massi puhul, milles sõiduk esitatakse.



1.3.	Varu/hädapiduri toimimine ja tõhusus (kui tegemist on eraldi süsteemiga)	
1.3.1.	Toimimine	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ühel küljel pidur ei tööta</li> <li>– ühe ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust</li> <li>– pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine)</li> <li>– haagiste automaatne pidurdussüsteem ei tööta</li> </ul>
1.3.2.	Efektiivsus	– kõik sõidukikategooriad: pidurdusjõud on väiksem kui 50 % <sup>1</sup> punktis 1.2.2 määratletud sõidupiduri pidurdusjõust, mis suhestub registrimassi või poolhaagise puhul lubatud teljekoormuste summaga
1.4.	Seisupiduri toimimine ja tõhusus	
1.4.1.	Toimimine	– ühel küljel pidur ei tööta
1.4.2.	Efektiivsus	– kõik sõidukikategooriad: pidurdusjõud on alla 16 % registrimassi järgi arvutatuna või, mootorsõidukitel, alla 12 % täismassi järgi arvutatuna, kusjuures kohaldatakse neist kahest suuremat

<sup>1</sup> Kategooriate 2 ja 5 sõidukitel peab varupiduri minimaalne toimimistase olema 2,2 m/s<sup>2</sup> (kuna varupiduri toimimist ei reguleerita direktiiviga 71/320/EMÜ).

1.5.	Kestuspiduri või mootorpiduri toimimine	– pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (kestuspidur)
		– defektne
1.6.	Mitteblokeeruvad pidurid	– blokeerumisvastase süsteemi hoiatusseadise rike
		– defektne

KATEGOORiate 1, 2 ja 3 SÕIDUKID		KATEGOORiate 4, 5 ja 6 SÕIDUKID	
2.	Rooliseade ja rooliratas	2.	Rooliseade
2.1.	Mehaaniline seisund	2.1.	Mehaaniline seisund
2.2.	Rooliratas	2.2.	Rooli vabakäik
2.3.	Rooli vabakäik	2.3.	Roolimehhanismi kinnitus
2.4.	Rooliratta laagrid		
3.	Nähtavus	3.	Nähtavus
3.1.	Vaateväli	3.1.	Vaateväli
3.2.	Klaasi seisund	3.2.	Klaasi seisund
3.3.	Tahavaatepeeglid	3.3.	Tahavaatepeeglid
3.4.	Klaasipuhastid	3.4.	Klaasipuhastid
3.5.	Klaasipesurid	3.5.	Klaasipesurid

4.	Tuled, helkurid ja elektriseadmed	4.	Valgustusseadmed
4.1.	Kaugtuled ja lähituled	4.1.	Kaugtuled ja lähituled
4.1.1.	Seisund ja toimimine	4.1.1.	Seisund ja toimimine
4.1.2.	Reguleeritus	4.1.2.	Reguleeritus
4.1.3.	Lülitid	4.1.3.	Lülitid
4.1.4.	Optiline tõhusus		
4.2.	Gabariidituled ja ülemised ääretuled	4.2.	Seisund ja toimimine, läätsede seisund, värv ja optiline tõhusus järgmistel tuledel:
4.2.1.	Seisund ja toimimine	4.2.1.	Gabariidituled ja tagumised ääretuled
4.2.2.	Värv ja optiline tõhusus	4.2.2.	Pidurituled
		4.2.3.	Suunatud
		4.2.4.	Tagurdustuled
		4.2.5.	Udutuled
		4.2.6.	Numbrituled
		4.2.7.	Helkurid
		4.2.8.	Ohutuled

4.3.	Pidurituled	
4.3.1.	Seisund ja toimimine	
4.3.2.	Värv ja optiline tõhusus	
4.4.	Suunatuled	
4.4.1.	Seisund ja toimimine	
4.4.2.	Värv ja optiline tõhusus	
4.4.3.	Lülitid	
4.4.4.	Vilkumissagedus	
4.5.	Eesmised ja tagumised udutuled	
4.5.1.	Asend	
4.5.2.	Seisund ja toimimine	
4.5.3.	Värv ja optiline tõhusus	
4.6.	Tagurdustuled	
4.6.1.	Seisund ja toimimine	
4.6.2.	Värv ja optiline tõhusus	
4.7.	Numbrituli	

4.8.	Helkurid – seisund ja värv	
4.9.	Märgutuled	
4.10.	Veoki ja haagise või poolhaagise elektriühendused	
4.11.	Elektripaigaldised	
5.	Teljed, veljed, rehvid, vedrustus	5. Teljed, veljed, rehvid, vedrustus
5.1.	Teljed	5.1. Teljed
5.2.	Veljed ja rehvid	5.2. Veljed ja rehvid
5.3.	Vedrustus	5.3. Vedrustus
6.	Šassii ja selle kinnitused	6. Šassii ja selle kinnitused
6.1.	Šassii või raam ja selle kinnitused	6.1. Šassii või raam ja selle kinnitused
6.1.1.	Üldine seisund	6.1.1. Üldine seisund
6.1.2.	Väljalasketorud ja summutid	6.1.2. Väljalasketorud ja summutid
6.1.3.	Kütusepaak või -torud	6.1.3. Kütusepaak või -torud
6.1.4.	Tagumise allasõidutõkke geomeetrilised omadused ja seisund, raskeveokitel	6.1.4. Varuratta kandur
6.1.5.	Varuratta kandur	6.1.5. Haakeseadme turvalisus (kui see on olemas)

6.1.6.	Veokite, haagiste ja poolhaagiste haakeseadmed	
6.2.	Kabiin ja kere	6.2. Kere
6.2.1.	Üldine seisund	6.2.1. Ehituslik seisund
6.2.2.	Kinnitus	6.2.2. Uksed ja lukud
6.2.3.	Uksed ja lukud	
6.2.4.	Põrand	
6.2.5.	Juhiiste	
6.2.6.	Astmelauad	
7.	Muud seadmed	7. Muud seadmed
7.1.	Turvavööd	7.1. Juhiistme kinnitus
7.2.	Tulekustuti	7.2. Aku kinnitus
7.3.	Lukud ja kasutamistõkis	7.3. Helisignaalseade
7.4.	Ohukolmnurk	7.4. Ohukolmnurk
7.5.	Käsiapteek	7.5. Turvavööd

7.5.1.	Kinnituste turvalisus	
		7.5.2. Vööde seisund
7.5.3.	Toimimine	
7.6.	Ratta tõkisking(ad)	
7.7.	Helisignaalseade	
7.8.	Kiirusmõõdik	
7.9.	<p>Sõidumeerik (olemasolu, kas plommid on rikkumata)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kontrollida sõidumeeriku märki, kui see on nõutud määrusega (EMÜ) nr 3821/85<sup>1</sup></li> <li>– kahtluse korral kontrollida, kas rehvi nominaalümberrõõd või suurus vastab sõidumeeriku märgil esitatud andmetele</li> <li>– kui võimalik, kontrollida, kas sõidumeeriku plommid ja muud ühenduste kuritahtliku muutmise vastased vahendid, kui need on olemas, on terved</li> </ul>	

---

<sup>1</sup> Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8).

7.10.	<p>Kiiruspiirik</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik on paigaldatud, nagu on ette nähtud direktiiviga 92/6/EMÜ<sup>1</sup></li> <li>– kontrollida kiiruspiiriku sildi kehtivust</li> <li>– kui võimalik, kontrollida, kas kiiruspiiriku plommid ja muud ühenduste kuritahtliku muutmise vastased vahendid, kui need on olemas, on terved</li> <li>– võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik takistab direktiivi 92/6/EMÜ artiklites 2 ja 3 nimetatud sõidukeid neid kindlaksmääratud väärtusi ületamast.</li> </ul>	
8.	Saasted	8. Saasted
8.1.	Müra	8.1. Müra

---

<sup>1</sup> Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27).



## KATEGOORiate 1, 2, 3, 4, 5 JA 6 SÕIDUKID

### 8.2. Heitgaasid

#### 8.2.1. Ottomootoriga (sädesüütega) mootorsõidukid

a) Kui heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras, ning avastada võimalikud lekked;
2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras, ning avastada võimalikud lekked.

Pärast asjakohast mootori soojendusaega (vastavalt sõiduki tootja soovitudele) mõõdetakse heitgaaside süsinikmonooksiidi (CO) sisaldust tühikäigul (ilma koormuseta).

Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda kontrollväärtusena mitte kasutada, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid:

- i) sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud selle kuupäeva, millest alates liikmesriigid nõuavad direktiiviga 70/220/EMÜ<sup>1</sup> sõidukitele kehtestatud nõuete täitmist, ja 1. oktoobri 1986 vahelisel ajal: CO - 4,5 mahuprotsenti;
  - ii) sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. oktoobrit 1986 — 3,5 mahuprotsenti.
- b) Kui heitgaase kontrollitakse spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:
- 1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras, ning avastada võimalikud lekked;

---

<sup>1</sup> Nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiiv 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 76, 6.4.1970, lk 1).

2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras, ning avastada võimalikud lekked;
  3. teha kindlaks sõiduki heitgaaside kontrollsüsteemi tõhusus lambdaväärtuse ja heitgaaside CO-sisalduse mõõtmise teel vastavalt punktile 4 või kooskõlas tootja poolt ettenähtud protseduuriga, mis on tüübikinnituse käigus heaks kiidetud. Kõikide testide korral tuleb mootorit kasutada vastavalt sõiduki tootja soovitudele.
  4. heitgaasitorustikust paisatavad heitgaasid — piirväärtused
- Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt.

Kui see teave ei ole kättesaadav, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid:

i) Mõõtmise mootori tühikäigul:

heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus ei tohi ületada 0,5 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,3 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002;

- ii) mõõtmise mootori kõrgendatud pööretel (ilma koormuseta), mis peavad olema vähemalt  $2\,000\text{ min}^{-1}$ :

CO-sisaldus: maksimaalselt 0,3 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,2 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  või vastavalt tootja spetsifikatsioonidele;

- iii) mootorsõidukite puhul, mis on vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ varustatud pardadiagnostika (OBD) seadmetega, võivad liikmesriigid alampunktis i nimetatud testimise asemel teha heitgaasisüsteemi nõuetekohase toimivuse kindlaks OBD-seadme vastava näidu põhjal, kontrollides samas OBD-süsteemi nõuetekohast toimivust.

### 8.2.2. Survesüütemootoriga (diiselmootoriga) mootorsõidukid

- a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.
- b) Sõiduki ettevalmistus:
  - 1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleb kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.
  - 2. Välja arvatud punkti d alapunktis 5 nimetatud juhtudel ei loeta ühtki sõidukit tehnõulevaatust mitteläbinuks, kui see ei ole ette valmistatud vastavalt järgmistele nõuetele:
    - i) mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab 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:

1. Kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras, ning avastada võimalikud lekked.
2. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt 10 sekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.
3. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, saavutamaks maksimaalse sissepritse pritsepumbast.
4. 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 pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis I lisa kategooriatesse 1 ja 2 kuuluvate sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit.

d) Piirväärtused:

1. Kongsentratsioonitase ei tohi ületada vastavalt direktiivile 72/306/EMÜ<sup>1</sup> märgil esitatud taset.
2. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda võrdlemiseks mitte kasutada, ei tohi kongsentratsioonitase ületada tootja poolt kindlaksmääratud taset või neeldumisteguri piirväärtusi, mis on järgmised:

maksimaalne neeldumistegur:

- ülelaadeta diiselmootorite puhul  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ;
- turbodiiselmootorite puhul  $3,0 \text{ m}^{-1}$ ;
- piirnorm  $1,5 \text{ m}^{-1}$ , mis kehtib sõidukite suhtes, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud:

- a) direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli B reas (diiselmootoriga väikesõiduk — Euro 4);

---

<sup>1</sup> Nõukogu 2. augusti 1972. aasta direktiiv 72/306/EMÜ sõidukite diiselmootorite heitmete vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1).



- b) direktiivi 88/77/EMÜ<sup>1</sup> I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B1 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 4);
- c) direktiivi 88/77/EMÜ I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B2 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 5);
- d) direktiivi 88/77/EMÜ I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli C reas (raskeveok - EEV),

või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 70/220/EMÜ või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 88/77/EMÜ või samaväärsed piirväärtused, kui kasutatakse EÜ tüübikinnitamisel kasutatavatest seadmetest erinevaid seadmeliike.

Kui vastavus direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktile 5.3.1.4 või direktiivi 88/77/EMÜ I lisa punktile 6.2.1 ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirnorme sõidukite suhtes, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast 1. juulit 2008.

---

<sup>1</sup> Nõukogu 3. detsembri 1987. aasta direktiiv 88/77/EMÜ liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest väljapaisatavate gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest väljapaisatavate gaasiliste osakeste heitmete vastu (EÜT L 36, 9.2.1988, lk 33).

3. Nende nõuete täitmisest on vabastatud sõidukid, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud enne 1. jaanuari 1980.
4. Sõiduk loetakse ülevaatusel mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirväärtust. 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 testimistsüklike arvule.
5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid erandina punkti 8.2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest tunnistada need sõidukid ülevaatusel mitteläbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 8.2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist ületavad märkimisväärselt piirväärtuse. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks erandina punkti 8.2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaatusel läbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 8.2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist jäävad märkimisväärselt piirväärtusele alla.

### 8.2.3. Katseseadmed

Sõidukite heitgaase kontrollitakse seadmetega, mille abil saab täpselt kindlaks määrata vastavuse tootja poolt ettenähtud või soovitatud piirväärtustele.

8.2.4. Kui EÜ tüübikinnituse käigus on leitud, et sõidukiliik ei vasta käesoleva direktiiviga ettenähtud piirväärtustele, võivad liikmesriigid asjaomase sõidukitüübi jaoks ette näha kõrgemad piirväärtused lähtuvalt sõiduki tootja esitatud tõendusmaterjalist. Nad peavad sellest viivitamata teatama komisjonile, kes omakorda teavitab teisi liikmesriike.

KATEGOORiate 1, 2 JA 3 SÕIDUKID	KATEGOORiate 4, 5 JA 6 SÕIDUKID
8.3. Raadiohäirete summutamine	
9. Täiendavad ülevaatused ühissõidukitele	
9.1. Avariiväljapääs(ud) (sh haamrid akende purustamiseks), avariiväljapääsu(de) tähis(ed)	
9.2. Küttesüsteem	
9.3. Ventilatsioonisüsteem	
9.4. Istmete paigutus	
9.5. Sisevalgustus	
10. Sõiduki tehasetähis	10. Sõiduki tehasetähis
10.1. Registreerimismärk	10.1. Registreerimismärk
10.2. Šassii number	10.2. Šassii number

### III LISA

#### A osa

Kehtetuks tunnistatud direktiiv koos muudatustega

(osutatud artiklis 10)

Nõukogu direktiiv 96/96/EÜ

(EÜT L 46, 17.2.1997, lk 1)

Komisjoni direktiiv 1999/52/EÜ

(EÜT L 142, 5.6.1999, lk 26)

Komisjoni direktiiv 2001/9/EÜ

(EÜT L 48, 17.2.2001, lk 18)

Komisjoni direktiiv 2001/11/EÜ

(EÜT L 48, 17.2.2001, lk 20)

Komisjoni direktiiv 2003/27/EÜ

(ELT L 90, 8.4.2003, lk 41)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ)

nr 1882/2003

(ELT L 284, 31.10.2003, lk 1)

ainult III lisa punkt 68

## B osa

### Siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtpäevad (osutatud artiklis 10)

Direktiivid	Ülevõtmise tähtpäev
96/96/EÜ	9. märts 1998
1999/52/EÜ	30. september 2000
2001/9/EÜ	9. märts 2002
2001/11/EÜ	9. märts 2003
2003/27/EÜ	1. jaanuar 2004

## IV LISA

## VASTAVUSTABEL

Direktiiv 96/96/EÜ	Käesolev direktiiv
Artiklid 1 – 4	Artiklid 1 – 4
Artikkel 5, sissejuhatav lause	Artikli 5 sissejuhatav lause
Artikkel 5, esimene kuni seitsmes taane	Artikli 5 punktid a – g
Artikkel 6	–
Artikkel 7	Artikli 6 lõige 1
–	Artikli 6 lõige 2
Artikli 8 lõige 1	Artikli 7 lõige 1
Artikli 8 lõike 2 esimene lõik	Artikli 7 lõige 2
Artikli 8 lõike 2 teine lõik	–
Artikli 8 lõige 3	–
Artikli 9 lõige 1	–
Artikli 9 lõige 2	Artikkel 8

Direktiiv 96/96/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 10	–
Artikli 11 lõige 1	–
Artikli 11 lõige 2	Artikkel 9
Artikli 11 lõige 3	–
–	Artikkel 10
Artikkel 12	Artikkel 11
Artikkel 13	Artikkel 12
I – II lisa	I – II lisa
III – IV lisa	–
–	III lisa
–	IV lisa