



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0210/2013

7.6.2013

*****I**

RAPORT

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

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Werner Kuhn

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
- *** nõusolekumenetlus
- ***I seadusandlik tavamenetlus (esimene lugemine)
- ***II seadusandlik tavamenetlus (teine lugemine)
- ***III seadusandlik tavamenetlus (kolmas lugemine)

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusakti eelnõu muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes märgistatakse õigusakti eelnõusse tehtud muudatused **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele ja tähistab neid õigusakti eelnõu osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või väljajätmised mõnes keeleversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul on vaja vastavate osakondade nõusolekut.

Kui õigusakti eelnõus soovitakse muuta kehtivat õigusakti, märgitakse muudatusettepaneku päises kolmandale reale viide kehtivale õigusaktile ning neljandale reale viide muudetavale sättele. Kui Euroopa Parlament soovib muuta kehtivat sätet, mida õigusakti eelnõus ei muudeta, märgistatakse muutmata jäävad tekstiosad **paksus kirjas**. Väljajäetav tekstiosa tähistatakse sümboliga [...].

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT	5
SELETUSKIRI.....	69
TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS.....	71
SISETURU- JA TARBIJAKAITSEKOMISJONI ARVAMUS.....	89
MENETLUS.....	132

EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT

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

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2012)0380),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 91, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C7-0186/2012),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Prantsusmaa Senati, Madalmaade Parlamendi Teise Koja, Madalmaade Parlamendi Esimese Koja, Rootsi Riksdagi ja Küprose Esindajatekoja poolt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtete kohaldamist käsitleva protokoll nr 2 alusel esitatud põhjendatud arvamusi, mille kohaselt seadusandliku akti eelnõu ei vasta subsidiaarsuse põhimõttele,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 12. detsembri 2012. aasta arvamust¹,
 - olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ja siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni arvamusi (A7-0210/2013),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

¹ ELT C 44, 15.2.2013, lk 128.

Muudatusettepanek 1
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiclusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks hõlmama kõigi sõidukite korralist tehnoülevaatus ja kommertsvedusid tegevate liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimist käsitlevaid sätteid, **et liiklusohutust vahetult liiklusohutlike sõidukeid ei kasutataks teedel liiklemiseks.**

Muudatusettepanek

(3) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiclusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks hõlmama kõigi sõidukite korralist tehnoülevaatus ja kommertsvedusid tegevate liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimist käsitlevaid sätteid. **Korraline ülevaatus peaks olema peamine vahend, millega tagada tehnonõuetele vastavus. Liiklevate tarbesõidukite tehnokontroll peaks üksnes täiendama korralisi ülevaatusi ja peaks olema suunatud vahetult liiklusohutlikele sõidukitele.**

Muudatusettepanek 2
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 a) Kõik maanteeliikluses kasutatavad sõidukid peavad, ilma et see piiraks korralise tehnoülevaatus nõudeid, vastama tehnonõuetele alati, kui neid kasutatakse.

Selgitus

Korralised tehnokontrollid on osa laiaulatuslikumast tehnoülevaatus korrast, mis esmajärjekorras esitab sõidukiomanikele nõude tagada, et sõiduk vastab kasutamise ajal alati tehnonõuetele.

Muudatusettepanek 3
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 b) Tehnonõuetele vastavuse meetmete jõustamine peaks hõlmama teavituskampaaniaid, mis keskenduvad sõidukiomanikele ja mille eesmärk on arendada sõidukite põhikontrollist tulenevaid häid tavasid ja harjumusi.

Selgitus

Sõidukiomanike koolitamine põhikontrolli, näiteks rehvide kontrolli osas, on tehnõulevaatuse korra oluline osa, millele tuleks rõhku panna.

Muudatusettepanek 4
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on korralise tehnõulevaatusega 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 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

(4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on korralise tehnõulevaatusega vaja tagada, et pärast sõidukite turulelaskmist vastavad need kogu kasutusaja jooksul ohutusstandarditele. ***Liikmesriigid võiksid kehtestada riigisiseseid nõuded seoses selliste*** sõidukikategooriate ***tehnõulevaatusega***, 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 92/61/EMÜ. ***Kõnealust riigisisest tehnõulevaatuse 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

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).

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 5
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5 a) Arvestades, et mootorsõiduki iga liiklusohutuse seisukohast olulise puuduse õigeaegne avastamine aitab kaasa selle puuduse kõrvaldamisele ja seega õnnetuse vältimisele, peaksid õnnetuste vältimisega säästetud kulud andma panuse boonussüsteemi loomisesse.

Muudatusettepanek 6
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

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

(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 puhul, mis lähtub nüüdisaegse konstruktsiooniga mootoritest, mis nõuavad põhjalikumalt heitkoguste katsset, sh elektrooniliste kontrolliseadmetega teostatavat sõiduki enda pardadiagnostika*

(OBD) süsteemi terviklikkuse ja funktsionaalsuse kontrolli, mis kontrollitakse üle olemasoleva väljalasketorukatsega, et tagada täielik heitkoguste süsteemi katsetus, sest OBD-le tuginev katsetamine üksi ei ole usaldusväärne. Seepärast aitaks korraline tehnöölevaatus kaasa keskkonnaseisundi parandamisele, kuna sõidukite tekitatav keskmine heide väheneks.

Muudatusettepanek 7
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7) Usaldusväärset uurimistulemust 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 ülevaatusse suunatavate sõidukite hulka ka kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad, so mootori jõul liikuvad kahe- või kolmerattalised sõidukid.

välja jäetud

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks liikmesriikidel olema õigus kasutada võimalust laiendada tehnöölevaatus mootori jõul liikuvatele kahe- või kolmerattalistele sõidukitele.

Muudatusettepanek 8
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Veoautode asemel **kasutatakse kohalike vedude tegemisel järjest enam** põllumajanduslikke sõidukeid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h. **Nende riskipotentsiaal on veoautodega võrreldav ja kõnealust sõidukikategooriat tuleks käsitleda** tehnöülevaatuse seisukohast samamoodi.

Muudatusettepanek

(8) **Kommertsvedude eesmärgil kasutatakse** veoautode asemel **mõnel juhul** põllumajanduslikke sõidukeid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h. On **oluline tagada, et kui põllumajanduslikke sõidukeid kasutatakse sellisel viisil, käsitletakse neid** tehnöülevaatuse seisukohast **veoautodega** samamoodi.

Selgitus

Komisjoni sõnastuses oleks hõlmatud enamik traktoreid – isegi need, mis harva maanteel liiguvad – ning see tooks kõikjal Euroopas põllumajandussektori ja maakogukondade jaoks kaasa märkimisväärsed tagajärjed.

Muudatusettepanek 9
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit ning neid kasutatakse **avalikel teedel vähe, mistõttu** peaks **see** jääma liikmesriikide otsustada, kas laiendada korralist tehnöülevaatust kõnealustele sõidukitele. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnöülevaatust.

Muudatusettepanek

(9) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit, **neid hoitakse ajalooliselt tõeses seisundis** ning neid kasutatakse **harva igapäevasõidukitena**. Peaks jääma liikmesriikide otsustada, kas laiendada korralist tehnöülevaatust kõnealustele sõidukitele **või reguleerida nende tehnöülevaatuskorda muul viisil**. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnöülevaatust.

Selgitus

On seotud muudatusettepanekutega 15, 16 ja 17.

Muudatusettepanek 10
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

(10) Tehnoülevaatus on iseseisev valdkond ja *sellisena* peaks seda korraldama *asjaomane liikmesriik* või *riigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik asutus või riigi poolt määratud ning tema otsese järelevalve alla kuuluvad* asutused või *ettevõtted*, sealhulgas *nõuetekohaselt volitatud eraõiguslikud asutused. Eelkõige juhul, kui sõidukite ülevaatuspunktideks määratud asutused teostavad ka mootorsõidukite remonti, peaksid liikmesriigid võtma kõik meetmed, et tagada sõidukite ülevaatusobjektiivsus ja kõrge kvaliteet.*

Selgitus

See sõnastus vastab kehtiva direktiivi 2009/40/EÜ artiklile 2 ja selle eesmärgiks on jätkuvalt tagada tehnoülevaatus eeri vormide toimimine.

Muudatusettepanek 11
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

(10 a) *Lüüdu piires vaba liikumise põhimõtte latusamiseks kohaldamiseks tuleks liikmesriikidel sõiduki ümberregistreerimise juhtudel tunnustada vastastikku selle liikmesriigi väljastatud tehnoülevaatus kontrollkaarti, kus toimub esmane registreerimine.*

Selgitus

Esimese sammuna korralise tehnoülevaatus siseturu väljaarendamise suunas tehakse ettepanek, et piiriülese ümberregistreerimise juhtudel tunnustaksid liikmesriigid vastastikku tehnoülevaatus kontrollkaarti. Käesolev muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga 26.

Muudatusettepanek 12
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10 b) Kui leiab tõendamist, et tehnöülevaatatus on juba piisaval määral ühtlustatud, tuleks sätestada tehnöülevaatuse kontrollkaartide täielik vastastikune tunnustamine kogu liidus.

Selgitus

Tuleks uurida võimalusi, kuidas arendada edasi korralise tehnöülevaatuse siseturgu, kus ühes liikmesriigis registreeritud sõiduki omanik võib teha tehnöülevaatuse teises liikmesriigis. See võimaldaks vältida rahvusvahelises transpordis kasutatavate sõidukite tarbetut reisi tagasi liikmesriiki, kus sõiduk on registreeritud.

Muudatusettepanek 13
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11) Sõidukite ja eriti nende elektrooniliste ohutusseadiste kontrollimisel on oluline, et oleks juurdepääs iga sõiduki tehnilisele spetsifikatsioonile. Seepärast peaks sõidukitootja esitama kõik vastavustunnistusega hõlmatud andmed ja ka võimaldama juurdepääsu andmetele, mida on vaja ohutust ja keskkonda mõjutavate **seadmete** toimivuse kontrollimiseks. **Seepärast tuleks kohaldada ka remonditöid ja hooldust hõlmavale teabele juurdepääsu käsitlevaid sätteid, võimaldades ülevaatuspunktidele juurdepääsu tehnöülevaatuse tegemiseks vajalikele andmeelementidele. See on oluline eelkõige elektrooniliste kontrollisüsteemide puhul ja hõlmata tuleks kõiki tootja paigaldatud elemente.**

(11) Sõidukite ja eriti nende elektrooniliste ohutusseadiste kontrollimisel on oluline, et oleks juurdepääs iga sõiduki tehnilisele spetsifikatsioonile. Seepärast peaks sõidukitootja esitama kõik vastavustunnistusega hõlmatud andmed ja ka võimaldama juurdepääsu andmetele, mida on vaja ohutust ja keskkonda mõjutavate **süsteemide** toimivuse kontrollimiseks. **Andmed peaksid sisaldama üksikasju, mis võimaldavad jälgida sõiduki ohutust mõjutavate süsteemide toimivust viisil, mis võimaldab neid korralise tehnöülevaatuse käigus testida viisil, mis võimaldab prognoosida, kas sõiduk läbib ülevaatuse või mitte.**

Muudatusettepanek 14
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

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 stiimulid uuenduste tegemiseks ülevaatuse tegemise süsteemide, menetluste ja ülevaatuseks kasutatavate seadmete valdkonnas, võimaldades saavutada täiendavat kulude kokkuhoidu ja kasutuse paranemist.***

Muudatusettepanek 15
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Tehnoülevaatust tegevad inspektorid peaksid olema sõltumatud ja vältida tuleks huvide konflikti. ***Seega ei tohiks tehnoülevaatuse tulemused olla seotud palga, majandusliku ega isikliku huviga.***

Muudatusettepanek

(13) Tehnoülevaatust tegevad inspektorid peaksid olema sõltumatud ja vältida tuleks huvide konflikti. ***Liikmesriigid peaksid tagama ekspertiiside nõuetekohase läbiviimise ning pöörama erilist tähelepanu nende objektiivsusele.***

Muudatusettepanek 16
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13 a) Suurema liiklusohutuse eesmärgi saavutamiseks on ülioluline ülevaatuspunktide kvaliteet ja erapooletus. Seetõttu peaksid ülevaatusi läbi viivad ülevaatuspunktid vastama näiteks standardi ISO 17020 miinimumnõuetele eri tüüpi inspekteerimisasutuste toimimise üldkriteeriumide osas.

Muudatusettepanek 17
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 välja andnud asutusele.**

Muudatusettepanek 18
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

(15) Tehnoülevaatuse kõrge tase eeldab ülevaatust tegevalt personalilt kõrgetasemelisi oskusi ja pädevust. Tuleks kehtestada koolitussüsteem, sh algkoolitus ja korrapärane täiendkoolitus. Tuleks kindlaks määrata üleminekuperiood, et tagada ülevaatust tegeva olemasoleva personali sujuv kohanemine korrapärase koolituskorraga.

Muudatusettepanek

(15) Tehnoülevaatuse kõrge tase eeldab ülevaatust tegevalt personalilt kõrgetasemelisi oskusi ja pädevust. Tuleks kehtestada koolitussüsteem, sh algkoolitus ja korrapärane täiendkoolitus. Tuleks kindlaks määrata üleminekuperiood, et tagada ülevaatust tegeva olemasoleva personali sujuv kohanemine korrapärase koolituskorraga. **Liikmesriikidel, kes kohaldavad juba praegu miinimumnõuetest rangemaid koolitus-, pädevus- ja kontrollinõudeid, tuleks lubada oma kõrged normid säilitada.**

Selgitus

Liikmesriikidel peaks olema võimalik esitada oma territooriumil tegutsevatele inspektoritele rangemaid siduvaid nõudmisi, kui on ette nähtud miinimumstandarditega.

Muudatusettepanek 19
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

(17) Ülevaatusagedust tuleks kohandada vastavalt sõiduki tüübile **ja läbisõidule**. Sõidukitel ilmnevad tehnilised puudused suure tõenäosusega teatavas vanuses **ja kui sõidukeid kasutatakse intensiivselt, siis pärast teatavat läbisõitu**. Seepärast on asjakohane **muuta** vanemate **ja suurema läbisõiduga** sõidukite **ülevaatused sagedamaks**.

Muudatusettepanek 20 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Põhjendus 19**

Komisjoni ettepanek

(19) Tehnoülevaatus peaks hõlmama kõiki kontrollitava sõiduki konkreetse disaini, konstruktsiooni ja varustuse seisukohalt asjakohaseid punkte. Seoses sellega tuleks sõidukitehnoloogia praegust taset silmas pidades kontrollitavate punktide loetellu lisada nüüdisaegsed elektroonilised süsteemid. Tehnoülevaatus ühtlustamiseks tuleks kõigi kontrollitavate punktide jaoks ette näha kontrollimeetod.

Muudatusettepanek

(17) Ülevaatusagedust tuleks kohandada vastavalt sõiduki tüübile. Sõidukitel ilmnevad tehnilised puudused suure tõenäosusega teatavas vanuses. Seepärast on asjakohane **viia** vanemate sõidukite **ülevaatus läbi sagedamini**.

Muudatusettepanek

(19) Tehnoülevaatus peaks hõlmama kõiki kontrollitava sõiduki konkreetse disaini, konstruktsiooni ja varustuse seisukohalt asjakohaseid punkte. **Nimetatud punkte tuleks ajakohastada, et võtta arvesse teaduse ja tehnika arengut sõidukite ohutuse valdkonnas. Nõuetele mittevastavaid velgi, mis on paigaldatud mittestandardsetele telgedele, tuleks käsitleda kriitilise tähtsusega ohuspunktina ning seepärast tuleks see lisada tehnoülevaatusse kavasse.** Seoses sellega tuleks sõidukitehnoloogia praegust taset silmas pidades kontrollitavate punktide loetellu lisada nüüdisaegsed elektroonilised süsteemid. Tehnoülevaatus ühtlustamiseks tuleks kõigi kontrollitavate punktide jaoks ette näha kontrollimeetod.

Selgitus

Nõuetele mittevastavate või kahjustatud velgedega, mis on paigaldatud mittestandardsetele telgedele, kaasnevad tõsised vastutus- ja ohutusprobleemid. Rattarummule mittevastavate velgede ülevaatus tuleks käsitleda kriitilise ohuspunktina ning seepärast tuleks see lisada tehnoülevaatusse käigus kontrollitavate punktide loetellu.

Muudatusettepanek 21
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 a) Liidu tasandil tuleks kehtestada ühised ranged tehnöülevaatuse miinimumstandardid, lubades käesoleva määrusega nõutavatest rangemaid tehnöülevaatuse standardeid kohaldavatel liikmesriikidel need standardid kehtima jätta ning neid vajaduse korral tehnika arenguga kohandada.

Selgitus

Määrusega sätestatakse tehniliste standardite miinimum. Liikmesriigid võivad jätta kehtima või kehtestada rangemad standardid.

Muudatusettepanek 22
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21) Kui tehnöülevaatuse käigus avastatakse tehnöülevaatust läbival sõidukil puudusi, eelkõige liiklusohklikke puudusi, peaks registreerimistunnistuse omanik need puudused viivitamata kõrvaldama. Ohtlike puuduste korral **tuleks sõiduk ajutiselt registrist kustutada** kuni kõigi puuduste kõrvaldamiseni.

(21) Kui tehnöülevaatuse käigus avastatakse tehnöülevaatust läbival sõidukil puudusi, eelkõige liiklusohklikke puudusi, peaks registreerimistunnistuse omanik need puudused viivitamata kõrvaldama. Ohtlike puuduste korral **ei tohiks sõidukit** kuni **nende puuduste täieliku** kõrvaldamiseni **enam avalikel teedel kasutada**.

Muudatusettepanek 23
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(22) Iga tehtud ülevaatuse kohta **tuleks** väljastada tehnöülevaatuse kontrollkaart, **millel on märgitud muu hulgas teave** sõiduki **kohta ja ülevaatuse tulemused**.

(22) **Ülevaatustulemustele korra kohaste järeelmeetmete tagamiseks tuleks** iga tehtud ülevaatuse kohta väljastada tehnöülevaatuse kontrollkaart, **mis tuleks**

Liikmesriigid **peaksid** kõnealust teavet koguma ja säilitama andmebaasis, et tagada **asjakohaste** tehnöülevaatuse **järeelmeetmete võtmine**.

koostada ka elektroonilisel kujul, kusjuures viimane peaks sisaldama sama täpseid ülevaatustulemusi ja sõiduki identifitseerimisandmeid, nagu originaaltõend. 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 paber kandjal kui ka elektroonilisel kujul; see hõlbustaks ka elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomiseks vajalikku teabe vahetust.

Muudatusettepanek 24 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Põhjendus 22 a**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(22 a) Kuna mõned liikmesriigid ei nõua teatavate sõidukikategoriate, nt kerghaagiste registreerimist, tuleks teave ülevaatuse eduka läbimise kohta teha kättesaadavaks sõidukile nähtaval viisil paigaldatud ülevaatustõendi abil.

Muudatusettepanek 25 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Põhjendus 23**

Komisjoni ettepanek

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

(23) Läbisõidumõõdikuga seotud pettused esinevad kasutatud sõidukite **riigi sees** müügil 5–12% juhul, **kusjuures piiriülese müügi puhul on see protsendimäär palju kõrgem**, 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

kohustus esitada eelmise ülevaatus kontrollkaart. Läbisõidumõõdikuga seotud pettust tuleks **ka** süstemaatilisemalt käsitada rikkumisena, mille eest määratakse karistus.

tehnoülevaatus kontrollkaardile märgitakse läbisõit ja kehtestatakse kohustus esitada eelmise ülevaatus kontrollkaart. **Samuti aitaks manipuleerimise takistamisele ja olulise teabe kättesaadavaks tegemisele kaasa elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomine, milles säilitatakse andmekaitset nõuetekohaselt arvesse võttes andmeid sõidukite läbisõidu ja raskete õnnetuste kohta kogu nende kasutusaja jooksul.** Läbisõidumõõdikuga seotud pettust tuleks **lisaks** süstemaatilisemalt käsitada rikkumisena, mille eest määratakse karistus.

Muudatusettepanek 26 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Põhjendus 25**

Komisjoni ettepanek

(25) Tehnoülevaatus on osa üldisemast õiguskorrast, millega reguleeritakse sõidukeid kogu nende kasutusaja jooksul alates tüübikinnitusest kuni registreerimise, kontrolli ja lammutamiseni. Riiklike elektrooniliste sõidukiandmebaaside väljatöötamine ja nende ühendamine sõidukitootjate elektroonilise andmebaasiga **peaks põhimõtteliselt tõhustama** sõidukit hõlmavat haldusahelat ning **aitama** vähendada halduskoormust. **Seepärast peaks komisjon koostama uuringu, milles käsitletakse Euroopa elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu.**

Muudatusettepanek

(25) Tehnoülevaatus on osa üldisemast õiguskorrast, millega reguleeritakse sõidukeid kogu nende kasutusaja jooksul alates tüübikinnitusest kuni registreerimise, kontrolli ja lammutamiseni. Riiklike elektrooniliste sõidukiandmebaaside väljatöötamine ja nende ühendamine sõidukitootjate elektroonilise andmebaasiga **tõhustaks** sõidukit hõlmavat haldusahelat ning **aitaks** vähendada halduskoormust.

Muudatusettepanek 27
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 25 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25 a) Arvestades, et käesoleva määruse eesmärgiks peaks olema soodustada sõidukite korralise tehnoloogilise edasist ühtlustamist ja standardimist, mis peaks aitama luua liidus lõpuks korralise tehnoloogilise ühtse turu, mis hõlmab tehnoloogilise kontrollkaartide vastastikuse tunnustamise süsteemi, mis võimaldab teha sõidukitele tehnoloogilist mis tahes liikmesriigis, peaks komisjon koostama ühtlustamisprotsessi edusammude kohta aruande, et määrata kindlaks, millal oleks võimalik selline vastastikuse tunnustamise süsteem luua.

Selgitus

Meil on vaja tegevuskava tehnoloogilise kontrollkaartide täieliku vastastikuse tunnustamise saavutamiseks, mis võiks luua tehnoloogilise ühtse turu.

Muudatusettepanek 28
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(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 tüübikinnituslaste 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

(26) Selleks et **ajakohastada** käesolevat määrust, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte eesmärgiga võtta vajaduse korral arvesse liidu tüübikinnituslaste 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.

dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Muudatusettepanek 29
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek

(29) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnöülevaatuse 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 määruse eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnöülevaatuse 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.
Liikmesriigid võivad siinkohal otsustada kehtestada miinimumstandarditest rangemad nõuded.

Muudatusettepanek 30
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1

Komisjoni ettepanek

Käesoleva määrusega kehtestatakse sõidukite korralise tehnöülevaatuse kord.

Muudatusettepanek

Käesoleva määrusega kehtestatakse sõidukite korralise tehnöülevaatuse kord, ***mille kohaselt tehakse ülevaatus vastavalt tehniliste standardite ja nõuete miinimumtasemele liiklusohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme tagamiseks.***

Muudatusettepanek 31
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– *vähemalt neljarattalised sõidukid, mida kasutatakse reisijate veoks ja* millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta (M1-kategooria sõiduk);

Muudatusettepanek

– *peamiselt inimeste ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid*, millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta (M1-kategooria sõiduk);

Selgitus

Terminoloogiat on kohandatud kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 32
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– mootorsõidukid, *mida kasutatakse reisijate veoks ja* millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekohta (M2- ja M3-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek

– *peamiselt inimeste ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid*, millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekohta (M2- ja M3-kategooria sõidukid);

Selgitus

Terminoloogiat on kohandatud kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 33
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– *vähemalt neljarattalised sõidukid, mida kasutatakse kaupade maateeveoks ja* mille *registrimass* ei ületa **3 500 kg** (N1-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek

– *peamiselt kaupade veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid*, mille *täismass* ei ületa **3,5 tonni** (N1-kategooria sõidukid);

Selgitus

Terminoloogiat on kohandatud kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 34
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 4

Komisjoni ettepanek

– *kaubaveoks kasutatavad sõidukid*, mille *registrimass* ületab **3 500 kg** (N2- ja N3-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek

– *peamiselt kaupade veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid*, mille *täismass* ületab **3,5 tonni** (N2- ja N3-kategooria sõidukid);

Selgitus

Terminoloogiat on kohandatud kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 35
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 5

Komisjoni ettepanek

– haagised *ja poolhaagised*, mille *registrimass* ei ületa **3 500 kg** (O1- ja O2-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek

– *kaupade või inimeste veoks (sh inimeste majutamiseks) projekteeritud ja valmistatud haagised*, mille *täismass on üle 750 kg, kuid ei ületa 3,5 tonni* (O2-kategooria sõidukid);

Selgitus

Terminoloogiat on kohandatud kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 36
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 6

Komisjoni ettepanek

– haagised *ja poolhaagised*, mille *registrimass* ületab **3 500 kg** (O3- ja O4-kategooria sõidukid);

Muudatusettepanek

– *kaupade või inimeste veoks (sh inimeste majutamiseks) projekteeritud ja valmistatud haagised*, mille *täismass* ületab **3,5 tonni** (O3- ja O4-kategooria sõidukid);

Selgitus

Terminoloogiat on kohandatud kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 37
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

Muudatusettepanek 38
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 – taane 8

Komisjoni ettepanek

– ratastraktorid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h (T5-kategooria sõidukid).

Muudatusettepanek

– T5-kategooria ratastraktorid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel ning mille valmistajakiirus ületab 40 km/h.

Selgitus

On vaja eristada üksnes põllumajandustegevuseks kasutatavaid traktoreid ja traktoreid, mida võib rakendada ka maanteeveonduses.

Muudatusettepanek 39
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid võivad laiendada korrapärase tehnoülevaatuse kohustust ka muudele sõidukikategooriatele. Liikmesriigid teavitavad nende tehtud laiendamisotsustest komisjoni ja põhjendavad selliste otsuste tegemist.

Selgitus

Kui peaks osutama vajalikuks, et sõidukikategooriad, millele veel ei kohaldata käesolevat direktiivi, peaksid korrapäraselt ülevaatuse läbima, peab liikmesriikidel olema võimalus tegutseda subsidiaarselt.

Muudatusettepanek 40
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– relvajõudude, tuletõrje, tsiviilkaitse, hädaabi- või päästeteenistuse sõidukid;

Muudatusettepanek

– relvajõudude, tuletõrje, tsiviilkaitse, hädaabi- või päästeteenistuse *kasutatavad* sõidukid;

Selgitus

Mõnel juhul on relvajõudude kasutatavad sõidukid liisitud või nende käsutuses muude lepinguvormide alusel.

Muudatusettepanek 41
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 2 – taane 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– O2-kategooria haagised, mille täismass ei ületa 2,0 tonni; see ei hõlma haagissuvila tüüpi O2-kategooria haagiseid.

Muudatusettepanek 42
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

Muudatusettepanek 43
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – sõiduk

7) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – sõiduk

mis vastab kõigile järgmistele tingimustele:

– see on valmistatud vähemalt 30 aastat tagasi;

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

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

– *selle välimust ei ole muudetud*;

mida registreerimise liikmesriik või selle liikmesriigi määratud lube andev asutus loeb ajalooliseks ja mis vastab kõigile järgmistele tingimustele:

– see on valmistatud *või esmaselt registreeritud* vähemalt 30 aastat tagasi;

– selle *konkreetses tüüpi, nagu on määratletud liidu asjaomastes tüübikinnituse alastes õigusaktides, enam ei toodeta*;

– *seda on säilitatud ja hoitud ajalooliselt tõeses seisundis ning seetõttu ei ole* selle tehnilisi näitajaid *olulisel määral* muudetud;

Selgitus

Liikmesriikidele tuleks anda rohkem otsustusõigust ajaloolise väärtusega sõiduki määratlemisel.

Muudatusettepanek 44 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 9**

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

9) „tehnölevaatus” – kontroll *tagamaks*, et sõiduki *avalikel teedel kasutamine on ohutu ning sõiduk vastab nõutavatele* ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis *kehtisid* tüübikinnituse andmise, esimese registreerimise või kasutuselevõtmise *või* järelepaigaldamise ajal;

Selgitus

Määratlust tuleks selgamaks muuta ja kohandada korralise tehnölevaatus eesmärgiga, milleks on ohutust ja keskkonda mõjutavate süsteemide nõuetekohase toimivuse kontrollimine. Tüübikinnitus peaks olema üksnes ajaline viide, et mõista, millised on sõidukiga seotud ohutus- ja keskkonnanõuded. Need nõuded ei tohiks käia üksikute osade või komponentide kohta.

Muudatusettepanek 45
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 13

Komisjoni ettepanek

13) „inspektor” – isik, keda liikmesriik on volitanud tegema tehnoülevaatus ülevaatuspunktis või pädeva asutuse nimel;

Muudatusettepanek

13) „inspektor” – isik, keda liikmesriik **või selle pädev asutus** on volitanud tegema tehnoülevaatus ülevaatuspunktis või pädeva asutuse nimel;

Selgitus

Mõnes liikmesriigis kuulub tehnoülevaatusete pädevus piirkondlikele omavalitsustele.

Muudatusettepanek 46
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Tehnoülevaatuset teevad **üksnes** liikmesriigi **pädevad** asutused või **liikmesriigi** volitatud **ülevaatuspunktid**.

Muudatusettepanek

2. Tehnoülevaatuset teevad **põhimõtteliselt liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud, selle liikmesriigi pädev asutus või riigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik asutus või riigi poolt kinnitatud ning tema järelevalve alla kuuluvad** asutused või **ettevõtted, sealhulgas** volitatud **eraõiguslikud asutused**.

Selgitus

Selgitamine, et liikmesriigi ülevaatuspunktid vastutavad ainult seal registreeritud sõidukite tehnoülevaatusete eest.

Muudatusettepanek 47
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele või vajaduse korral pädevale asutusele juurdepääsu tehnoülevaatusete tegemiseks vajalikule tehnilisele teabele, mis on esitatud I lisas.

Muudatusettepanek

3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele **ja ülevaatusvahendite tootjatele** või vajaduse korral pädevale asutusele **tasuta** juurdepääsu tehnoülevaatusete tegemiseks vajalikule

Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad I lisas esitatud tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

tehnilisele teabele, mis on esitatud I lisas. ***Tehnoülevaatusvahendite tootjate jaoks sisaldab see teave andmeid, mida on vaja selleks, et võimaldada ülevaatusvahendite kasutamist selleks, et anda positiivne või negatiivne hinnang sõiduki elektrooniliste juhtsüsteemide toimivusele.*** Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad I lisas esitatud tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta ***ja uurib ühtse juurdepääsupunkti teostatavust*** kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Selgitus

Oluline on, et tehnoülevaatusvahendite tootjatel oleks juurdepääs andmetele, mida neil on vaja nõuetekohaselt toimivate vahendite väljatöötamiseks.

Muudatusettepanek 48 **Ettepanek võtta vastu määrus** **3. peatükk – pealkiri**

Komisjoni ettepanek

TEHNOÜLEVAATUSNÕUDED

Muudatusettepanek

TEHNOÜLEVAATUSE
MIINIMUMNÕUDED

Muudatusettepanek 49 **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

Muudatusettepanek 50 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 5 – lõige 1 – taane 2**

Komisjoni ettepanek

– M1-, N1- ja O2-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist,

Muudatusettepanek

– M1-, N1- ja O2-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist

siis kahe aasta pärast ja seejärel *igal aastal*;

ja seejärel *iga kahe aasta järel*;

Selgitus

Nende sõidukikategooriate ülevaatusse nn 4+2+2 sagedus vastab seatud eesmärkidele.

Muudatusettepanek 51
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-, O3- ja O4-kategooria sõidukid: üks aasta pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel igal aastal;

Muudatusettepanek 52
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 1 – taane 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– T5-kategooria sõidukid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel: üks aasta pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel igal aastal;

Muudatusettepanek 53
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 1 – taane 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– muud sõidukikategooriad: sõiduki registreerinud liikmesriigi määratud sagedusega.

Selgitus

Liikmesriikidel tuleks lubada kehtestada ülevaatusse sagedus selliste sõidukikategooriate puhul, mida ei reguleerita Artikli 5 muude sätetega.

Muudatusettepanek 54
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 a. Kui sõidukiomanik peaks otsustama vähendada tehnoülevaatuste intervalli ühele aastale, võib iga liikmesriik otsustada tehnoülevaatusi rahaliselt toetada. Toetuse maksmise aeg algab kõige varem siis, kui sõiduki esmasest registreerimisest on möödunud 10 aastat.

Selgitus

Sõidukiomaniku vabatahtlik otsuse lasta oma üle 10 aasta vanust sõidukit kontrollida aastase vahega toob kaasa õnnetuste ja seega ka õnnetuste tagajärgedest tulenevate kulude vähenemise. Osa nendest säästetud kuludest tuleks kasutada nende meetmete rahaliseks toetamiseks. Selline teguviis vastab boonussüsteemi kehtestamisele.

Muudatusettepanek 55
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 b. Liikmesriik võib nõuda, et tema territooriumil registreeritud mis tahes klassi kuuluvad sõidukid peavad läbima korralise tehnoülevaatusesagedamini.

Selgitus

Muudatusettepanek võimaldab kõikidel liikmesriikidel liiklusohutuse nimel kehtestada korraline ülevaatus kõikidele sõidukitele. Sättega lubatakse selgesõnaliselt ka mis tahes tüüpi sõiduki sagedasem ülevaatus.

Muudatusettepanek 56
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Kui pärast sõiduki esmast

välja jäetud

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

Selgitus

Soovitatud muudatusega võib kaasneda läbisõidumõõdiku näidu manipuleerimise oht.

Muudatusettepanek 57
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Tehnoülevaatusel kontrollkaardi omanik võib paluda ülevaatuspunkti või vajaduse korral pädevat asutust teha tehnoülevaatus ajavahemikus alates lõike 1 kohasele esmasele registreerimise aastapäevale järgneva kuu algusest kuni kõnealusele kuupäevale järgneva teise kuu lõpuni, ilma et see mõjutaks järgimise tehnoülevaatusel kuupäeva.

Muudatusettepanek

3. Registreerimistunnistuse omanik võib paluda ülevaatuspunkti või vajaduse korral pädevat asutust **või riigi poolt kinnitatud ning tema järelevalve alla kuuluvaid asutusi või ettevõtteid** teha tehnoülevaatus ajavahemikus alates lõike 1 kohasele esmasele registreerimise aastapäevale järgneva kuu algusest kuni kõnealusele kuupäevale järgneva teise kuu lõpuni, ilma et see mõjutaks järgimise tehnoülevaatusel kuupäeva.

Selgitus

On oluline, et sõidukis oleks alati kehtiv tehnoülevaatusel kontrollkaart. Paindlikkus läbida korraline ülevaatus alles pärast esmase registreerimise aastapäeva ei pruugi olla kõikides liikmesriikides vastastikku vastuvõetav ning võib kommertsvedusid tegevatele ettevõtjatele tuua kaasa põhjendamatu karistusi.

Muudatusettepanek 58
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– kui sõiduki registreerimistunnistuse omanik muutub.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Sõidukiomanikel peab ümberregistreerimise korral olema võimalus tugineda tehnoülevaatusel

kehtivatele tulemustele. Ümberregistreerimise piiriülesuse aspekti reguleeritakse muudatusettepanekuga 26.

Muudatusettepanek 59
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4 – taane 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**– kui sõiduki läbisõit on saavutanud
160 000 km.**

Muudatusettepanek 60
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Tehnoülevaatus hõlmab II lisa punktis 2 osutatud valdkondi.

1. Tehnoülevaatus hõlmab **vähemalt** II lisa punktis 2 osutatud valdkondi.

Selgitus

Selgitada tuleb, et tegu on miinimumnõuetega.

Muudatusettepanek 61
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Lõikes 1 osutatud iga valdkonna puhul teevad liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunkt tehnoülevaatus, mis hõlmab vähemalt II lisa punktis 3 osutatud punktide kontrollimist selleks **ettenähtud** meetodite alusel.

2. Lõikes 1 osutatud iga valdkonna puhul teevad liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunkt tehnoülevaatus, mis hõlmab vähemalt II lisa punktis 3 osutatud punktide kontrollimist selleks **kohaldatavate** meetodite **või pädeva asutuse poolt heaks kiidetud samaväärsete alternatiivmeetodite** alusel.

Selgitus

Nimetatud meetodite puhul on tegu miinimumnõuetega soovitude kujul. Nende asemel või lisaks neile võib kasutada ka teisi, samaväärseid või edasijõudnumaid meetodeid, et arvestada nii tehnoülevaatus kui ka sõiduki ja selle elektrooniliste süsteemide võimaliku arenguga.

Muudatusettepanek 62
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

1. Sõiduki tehnöülevaatuse teinud ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab kõnealuse sõiduki kohta tehnöülevaatuse kontrollkaardi, ***mis on kättesaadav ka elektroonilisel kujul ja*** millel on esitatud vähemalt IV lisa kohased elemendid. ***Selleks koostab komisjon tehnöülevaatuse jaoks Euroopa Liidu standardvormi.***

Muudatusettepanek 63
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2. ***Niipea, kui ülevaatus on rahuldavalt läbitud, väljastab*** ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus sõiduki ülevaatusesele toonud isikule tehnöülevaatuse kontrollkaardi või, ***juhul kui kontrollkaart on elektroonilisel kujul, teeb talle kättesaadavaks ülevaastustulemuste*** väljatrüki.

Muudatusettepanek 64
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

2 a. Teisest liikmesriigist pärit sõiduki ümberregistreerimise taotluse saamisel kontrollivad registriasutused sõiduki tehnöülevaatuse kontrollkaardi kehtivust ja positiivse tulemuse korral tunnustavad seda. Selline tunnustamine hõlmab kontrollkaardi algset kehtivusaega, välja arvatud juhul, kui algne kehtivusaeg on

Muudatusettepanek

pikem samasuguse tõendi maksimaalsest kehtivusajast liikmesriigis, kuhu sõiduk ümber registreeritakse. Sellisel juhul kehtivusaeg lüheneb ja selle kestust arvestatakse sõiduki algse tehnoülevaatuse kontrollkaardi väljastamise kuupäevast. 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 65 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 8 – lõige 4**

Komisjoni ettepanek

4. Läbisõidumõõdiku näidu kontrollimiseks ja juhul, kui seda pärast eelmist tehnoülevaatus ei teatatud elektrooniliselt, palub inspektor sõiduki ülevaatusel toonud isikul näidata eelmise tehnoülevaatuse järel väljastatud kontrollkaarti.

Muudatusettepanek

4. Läbisõidumõõdiku (*kui see on paigaldatud*) näidu kontrollimiseks ja juhul, kui seda *näitu* pärast eelmist tehnoülevaatus ei teatatud elektrooniliselt, palub inspektor sõiduki ülevaatusel toonud isikul näidata eelmise tehnoülevaatuse järel väljastatud kontrollkaarti, *kui kaarti ei ole väljastatud elektrooniliselt*.

Muudatusettepanek 66 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 8 – lõige 5**

Komisjoni ettepanek

5. Tehnoülevaatuse tulemused teatatakse sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnoülevaatuse

Muudatusettepanek

5. Tehnoülevaatuse tulemused teatatakse *elektrooniliselt viivitamata* sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnoülevaatuse

kontrollkaardil.

kontrollkaardil.

Selgitus

Dokumentide turvalisuse ja praktilisuse nimel peaks ülevaatus aruanne olema elektrooniline ning seda ei tohiks nõuda sõidukit ülevaatusel toovalt isikult, kes ei ole sageli sama, kes on sõiduki omanik. See peaks kehtima ka seoses täitevasutuste juurdepääsuga liikluskontrollide ajal.

Muudatusettepanek 67 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 9 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

2. Suurte puuduste korral **otsustab** pädev asutus, millistel tingimustel võib sõidukit enne uue tehnöülevaatus läbimist kasutada. Uus ülevaatus tehakse kuue nädala jooksul alates algsest ülevaatusesest.

Muudatusettepanek

2. Suurte puuduste korral **võib** pädev **siseriiklik** asutus **otsustada**, millistel tingimustel võib sõidukit enne uue tehnöülevaatus läbimist kasutada. Uus ülevaatus tehakse kuue nädala jooksul alates algsest ülevaatusesest.

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele kuulub sõidukite kasutusest kõrvaldamine liikmesriikide pädevusse ning seetõttu tuleb selle üle lasta otsustada pädevatel siseriiklikel asutustel.

Muudatusettepanek 68 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 9 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

3. Ohtlike puuduste korral **ei kasutata sõidukit** avalikel teedel **ja see kustutatakse ajutiselt registrist koosõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi XXX (millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta)²⁴ artikliga 3a seniks**, kuni puudused on kõrvaldatud **ja väljastatakse uus tehnöülevaatus kontrollkaart, mis kinnitab, et sõiduk on sõidukorras**.

Muudatusettepanek

3. Ohtlike puuduste korral **võib liikmesriik või pädev asutus takistada või piirata sõiduki kasutamist** avalikel teedel, kuni **kõik ohtlikud** puudused on kõrvaldatud.

Selgitus

Registri kustutamine ei ole asjakohane, sest registreerimine on keeruline ja eraldi protsess, mis ei ole alati ette nähtud sõiduki kasutamise piiramiseks. Mõnes liikmesriigis võib registri kustutamine olla asjakohane, teistes on keelustamisprotsess samasuguste positiivsete liiklusohutusega seotud tulemuste saavutamiseks sobivam. Liikmesriigid peavad saama kasutada kõige tõhusamaid meetodeid, kulutamata sama tulemuse saavutamiseks suurt hulka raha.

Muudatusettepanek 69 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 10 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

Ülevaatuspunkt või vajaduse korral liikmesriigi pädev asutus, kes on teinud oma territooriumil registreeritud sõiduki tehnöülevaatus, väljastab ülevaatus edukalt läbinud iga sõiduki kohta tõendi. Ülevaatusetõendile on märgitud järgmise tehnöülevaatus kuupäev.

Muudatusettepanek

Ülevaatuspunkt või vajaduse korral liikmesriigi pädev asutus, kes on teinud oma territooriumil registreeritud sõiduki tehnöülevaatus, väljastab ülevaatus edukalt läbinud iga sõiduki kohta tõendi. Ülevaatusetõendile on märgitud järgmise tehnöülevaatus kuupäev.

Ülevaatusetõendit ei pea väljastama, kui sõiduki registreerimistunnistusele on võimalik teha märke tehnöülevaatus läbimise ja järgmise tehnöülevaatus kuupäeva kohta.

Selgitus

Vastavalt Euroopa Parlamendis läbivaatamisel oleva direktiivi 1999/37/EÜ (sõidukite registreerimisdokumentide kohta) muudatusettepanekutele ei pea eraldi ülevaatusetõendit väljastama, kui sõiduki registreerimistunnistusel on olemas vastav tabel, kuhu märkida tehnöülevaatus kehtivus ning järgmise ülevaatus aeg. Nii ei pea ülevaatuspunktid ja pädevad asutused väljastama ja sõidukikasutajad kaasas kandma eraldi dokumenti tehnöülevaatus kehtivuse tõendamiseks.

Muudatusettepanek 70 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Artikkel 10 – lõik 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Kui ülevaatus läbinud sõiduk kuulub sõidukikategooriasse, mille registreerimist selles liikmesriigis, kus see kasutusele võeti, ei nõuta, paigaldatakse

ülevaatus tõend nähtaval viisil sõidukile.

Muudatusettepanek 71
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 10 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Kõik liikmesriigid tunnistavad lõike 1 kohaselt väljastatud tõendit.

Muudatusettepanek

Kõik liikmesriigid tunnistavad *teise liikmesriigi poolt* lõike 1 kohaselt väljastatud tõendit *või vastavat märget sõiduki registreerimistunnistusel, kui tõend väljastati kõnealuses liikmesriigis registreeritud sõidukile.*

Muudatusettepanek 72
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Ülevaatuses kasutatavad rajatised ja seadmed vastavad V lisas esitatud minimaalsetele tehnilistele nõuetele.

Muudatusettepanek

1. Ülevaatuses kasutatavad rajatised ja seadmed vastavad *vähemalt* V lisas esitatud minimaalsetele tehnilistele nõuetele.

Muudatusettepanek 73
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 a. Ülevaatuspunktidele, kus inspektorid teevad tehnoülevaatus, annab loa liikmesriik või selle pädev asutus.

Selgitus

Tehnoülevaatuses toimimiskohaks olevatele ülevaatuspunktidele peab andma loa liikmesriik või selle pädev asutus.

Muudatusettepanek 74
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 b. Ülevaatuspunkte, millele liikmesriigid on andnud loa juba enne käesoleva määruse jõustumist, tuleb miinimumstandardite täitmise osas uuesti kontrollida vähemalt viie aasta pärast alates käesoleva määruse jõustumisest.

Muudatusettepanek 75
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2 a. Kvaliteedijuhtimise miinimumnõuete täitmiseks peavad ülevaatuspunktid vastama loa väljastanud liikmesriigi nõuetele. Ülevaatuspunktid tagavad sõidukite ülevaatusobjektiivsuse ja kõrge kvaliteedi.

Selgitus

Tehnoülevaatus tegemiseks ette nähtud ülevaatuspunktid, olenemata sellest, kas need on era- või avalik-õiguslikud, peavad vastama hea kvaliteedijuhtimise tagamiseks vajalikele miinimumnõuetele. Nad peavad olema objektiivsed ja tagama sõidukite ülevaatusobjektiivsuse ja kõrge kvaliteedi.

Muudatusettepanek 76
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Tehnoülevaatus teevad inspektorid, kes vastavad VI lisa kohastele pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele.

1. Tehnoülevaatus teevad inspektorid, kes vastavad VI lisa kohastele pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele. *Liikmesriigid võivad kehtestada pädevuse ja koolitusega seotud täiendavaid nõudeid.*

Selgitus

VI lisas sätestatud nõuded pädevusele ja koolitusele on miinimumnõuded ning liikmesriikidel on õigus neid täiendada.

Muudatusettepanek 77
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 a. Liikmesriigid näevad ette inspektorite piisava koolituse vastavalt kvalifikatsiooninõuetele.

Selgitus

Vastavalt kvalifikatsiooninõuetele peaksid liikmesriigid edendama piisavat koolitust.

Muudatusettepanek 78
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid väljastavad pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele vastavatele inspektoritele sertifikaadi. See sertifikaat sisaldab vähemalt VI lisa punktis 3 osutatud teavet.

2. Pädevad asutused või vajaduse korral heakskiidetud koolituskeskused väljastavad pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele vastavatele inspektoritele sertifikaadi. See sertifikaat sisaldab vähemalt VI lisa punktis 3 osutatud teavet.

Selgitus

Soovitatud tingimus, mille kohaselt liikmesriigid väljastavad miinimumnõuetele vastavatele inspektoritele sertifikaadi, oleks liikmesriikide jaoks liiga piirav. Ka heakskiidetud koolituskeskused võivad sellise sertifikaadi anda.

Muudatusettepanek 79
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Inspektorid, kelle liikmesriigi pädevad

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 samaväärsed sertifikaadi.

asutused või ülevaatuspunktid on tööle võtnud **või volitanud** käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva seisuga, on vabastatud VI lisa punkti 1 nõuete täitmisest. Liikmesriigid väljastavad kõnealustele inspektoritele samaväärsed sertifikaadi.

Muudatusettepanek 80
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4 a. Sõiduki remondi või hooldusega tegelenud isik ei osale sama sõiduki järgmise korralise tehnoülevaatusel läbiviimisel inspektorina, välja arvatud juhul, kui järelevalveasutus on veendunud, et võimalik on garanteerida objektiivsuse kõrge tase. Liikmesriigid võivad näha tegevuste eristamise osas ette rangemad nõuded.

Selgitus

Inspektorite sõltumatuse suurendamiseks tuleb tagada, et sama isik ei osaleks nii sõiduki ülevaatusel eelsel remondimisel ja hooldamisel kui ka selle tehnilisel ülevaatamisel.

Muudatusettepanek 81
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5. Ülevaatuspunkt teavitab sõiduki ülevaatusel toonud isikut **vajalikest remonditöödest** ega muuda ülevaatusetulemusi kaubanduslikel eesmärkidel.

5. Ülevaatuspunkt teavitab sõiduki ülevaatusel toonud isikut **või remonditööks sõidukil tuvastatud puudustest** ega muuda ülevaatusetulemusi kaubanduslikel eesmärkidel.

Selgitus

Selgitab, millised erinevad ülesanded on inspektoritel (puuduste tuvastamine) ja remondiettevõtetel (remonditööde tegemine puuduste kõrvaldamiseks).

Muudatusettepanek 82
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Iga liikmesriik tagab oma territooriumil asuvate ülevaatuspunktide järelevalve.

Selgitus

Sõidukite ülevaatuskõrge taseme tagamiseks peavad ülevaatuspunktid olema järelevalve all.

Muudatusettepanek 83
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Pädeva asutuse vahetult käitatavad ülevaatuspunktid on vabastatud järelevalvet ja lubade andmist käsitlevate nõuete täitmisest.

2. ***Liikmesriigi*** pädeva asutuse vahetult käitatavad ülevaatuspunktid on vabastatud järelevalvet ja lubade andmist käsitlevate nõuete täitmisest.

Selgitus

Muudatusettepaneku eesmärk on täpsustada, et luba ja järelevalvet käsitlevate nõuete täitmisest vabastamine kehtib üksnes liikmesriigi pädeva asutuse vahetult käitatavate ülevaatuspunktide suhtes.

Muudatusettepanek 84
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Komisjon uurib, ***kuidas on kõige tõhusamalt ja tulemuslikumalt võimalik luua elektrooniline sõidukiteabeplatvorm, kasutades ära olemasolevaid ja juba rakendatud rahvusvahelise andmevahetuse IT-lahendusi, et vähendada kulusid ja vältida dubleerimist. Nimetatud uurimisel kaalutakse kõige kohasemat viisi ühendada olemasolevad siseriiklikud süsteemid, eesmärgiga***

vahetada tehnöülevaatusega **ja läbisõidumöödiku näiduga** seotud teavet ülevaatuse, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide, **ülevaatusvahendite tootjate** ja sõidukitootjate vahel.

Komisjon uurib ka raskesse õnnetusse sattunud sõidukeid puudutavate olemasolevate ohutuse seisukohast oluliste andmete kogumist ja salvestamist. Need andmed peaks hõlmama vähemalt teavet ohutuse seisukohast oluliste asendatud ja parandatud sõidukiosade kohta.

Teave sõidukiga toimunu kohta tuleks teha kättesaadavaks selle sõiduki ülevaatus tegevatele inspektoritele ja – anonüümseks muudetud kujul – liikmesriikidele, et aidata neil kavandada ja võtta meetmeid liiklusohutuse suurendamiseks, ning samuti registreerimistunnistuse omanikule või sõiduki omanikule.

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

Sellise uurimise alusel pakub **komisjon** välja ja hindab erinevad poliitikavalikuid, sh võimalus jätta kõrvale artikli 10 kohane ülevaatusõendi nõue **ning sellise süsteemi juurutamine, mille abil vahetada sõidukite piiriülese müügi korral liikmesriikide vahel teavet selliste sõidukite läbisõidu ja nendega juhtunud raskete õnnetuste kohta kogu nende kasutusaja jooksul.** Kahe aasta jooksul alates käesoleva määruse kohaldamisest esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule uurimistulemuste aruande ja lisab sellele vajaduse korral õigusakti ettepaneku.

**Muudatusettepanek 85
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 17**

Komisjoni ettepanek

Komisjoni volitatakse võtma vastu delegeeritud õigusakte vastavalt **artiklile 19**, et:

– **ajakohastada** vajaduse korral artikli 2 **lõiget 1** ning artikli 5 **lõikeid 1 ja 2**, **et võtta arvesse** sõidukikategooriate **muutust tulenevalt artikli 3** lõikes 1 osutatud õigusaktide muudatustest;

– **ajakohastada lisasid tehnika arengust tulenevalt või selleks, et võtta arvesse rahvusvaheliste või liidu õigusaktide muudatusi.**

Muudatusettepanek

Komisjoni volitatakse võtma vastu delegeeritud õigusakte vastavalt **artiklile 18**, et **ajakohastada**:

a) vajaduse korral artikli 2 **lõikes 1** ning artikli 5 **lõigetes 1 ja 2 esitatud** sõidukikategooriate **määratlust artikli 2** lõikes 1 osutatud **tüübikinnitust käsitlevate** õigusaktide muudatustest **tulenevate sõidukikategooriate muutuste puhul, ilma et see mõjutaks ülevaatuse ulatust või sagedust**;

b) **II lisa punkti 3 meetodite ja tehnülevaatuse mitteläbimise põhjuste osas ja V lisa tõhusamate ja mõjusamate kontrollimeetodite olemasolu korral ning I lisa, kui tehnülevaatuse teostamiseks peaks olema vaja lisateavet**;

c) **II lisa punkti 3 kontrollitavate punktide, meetodite ja tehnülevaatuse mitteläbimise põhjuste osas, III lisa puuduste hindamise osas ning V lisa, et kohandada neid liidu ohutus- või keskkonnaalaste õigusaktide arenguga, ning I lisa, kui tehnülevaatuse teostamiseks peaks olema vaja lisateavet.**

Muudatusettepanek 86
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2. Artiklis 17 osutatud **õigus võtta vastu** delegeeritud **õigusakte** antakse **komisjonile viieks aastaks** alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast]. **Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase**

tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

Muudatusettepanek 87
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 18 b

Aruandlus kahe- või kolmerattaliste sõidukite kohta

Hiljemalt [kolme aasta möödumisel käesoleva määruse avaldamise kuupäevast] esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande kahe- või kolmerattaliste sõidukite käesoleva määruse kohaldamisalasse lisamise kohta. Aruandes hinnatakse kõnealuse sõidukikategooria liiklusohutusosalast olukorda liidus. Eelkõige võrdleb komisjon kõnealuse sõidukikategooria liiklusohutusosalaseid tulemusi liikmesriikides, kus viiakse läbi selle kategooria sõidukite ülevaatus, liikmesriikidega, kus selle kategooria sõidukeid ei kontrollita, et hinnata, kas kahe- või kolmerattaliste sõidukite ülevaatus läbiviimine on proportsionaalne püstitatud liiklusohutusosalaste eesmärkidega. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud.

Muudatusettepanek 88
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Kõik liikmesriigid võtavad vajalikke

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.

meetmeid selle tagamiseks, et *ohutus- ja keskkonnanõuete täitmise seisukohast oluliste sõidukiosade ja -süsteemide või läbisõidumõõdikuga manipuleerimist* või *nende rikkumist peetakse kuriteoks*, mille eest määratakse tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus, ning et tagada läbisõidumõõdiku näitude täpsus sõiduki kogu kasutusaja jooksul.

Selgitus

On hädavajalik, et liikmesriigid võtaksid kõik vajalikud meetmed, millega tagada, et läbisõidumõõdikute näidud oleksid sõiduki kogu kasutusaja jooksul usaldusväärsed ja täpsed, tunnistades, et kõige suurema tõenäosusega esineb läbisõiduga seotud pettusi registreerimiskuupäeva ja esmase tehnoülevaatuse vahelisel perioodil.

Muudatusettepanek 89

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – 5. osa – punkt 5.3 – taane 8 a (uus)

<i>Komisjoni ettepanek</i>	<i>Muudatusettepanek</i>
	– Soovituslik rehvirõhk

Selgitus

See teave on olemas nii sõiduki tüübisildil kui ka sõiduki omanikukäsiraamatus. Selle alusel teevad inspektorid kindlaks, kas rehvid on korralikult täis pumbatud.

Muudatusettepanek 90

Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – 1. osa – lõik 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Juhul kui sõiduki ülevaatus ei ole võimalik teha käesolevas lisas sätestatud soovitatud kontrollimeetodeid kasutades, võib ülevaatuspunkt teha ülevaatus alternatiivse meetodi kohaselt, mille asjakohane pädev asutus on kirjalikult heaks kiitnud. Pädev asutus peab olema veendunud, et vastatakse ohutus- ja keskkonnastandarditele.

Selgitus

Spetsiifiliste sõidukite, näiteks autokraanade ülevaatus võib nõuda erimeetodeid, mis peaksid pädeva asutuse heakskiidu korral olema lubatud.

Muudatusettepanek 91

Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – 3. osa – punkt 1.8 – alapunkt a

Komisjoni ettepanek

1.8 Pidurivedelik	Keemistemperatuuri või veesisalduse mõõtmine	(a) Pidurivedeliku keemistemperatuur liiga madal või veesisaldus liiga suur.
-------------------	--	---

Parlamendi muudatusettepanek

1.8 Pidurivedelik	Keemistemperatuuri või veesisalduse mõõtmine	(a) Pidurivedeliku keemistemperatuur liiga madal.
-------------------	--	---

Selgitus

Oluline on tagada pidurivedeliku täpne kontrollimine, et vältida eksitavaid või koguni ohtlikke tulemusi.

Muudatusettepanek 92

Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – 3. osa – punkt 3.3 – alapunkt a

Komisjoni ettepanek

3.3. Tahavaatepeeglid või -seadmed	Visuaalne kontroll	(a) Peegel või seade puudub või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele. ⁽¹⁾ (1)
------------------------------------	--------------------	---

Parlamendi muudatusettepanek

3.3. Tahavaatepeeglid või -seadmed	Visuaalne kontroll	(a) Peegel või seade puudub või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ⁽¹⁾ , sealhulgas neile, mis on sätestatud direktiivis 2007/38/EÜ ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite
------------------------------------	--------------------	--

Selgitus

Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud aruandes, mis käsitles ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise direktiivi 2007/38/EÜ rakendamist, tõi komisjon välja, et enamikus liikmesriikides puudub üksikasjalik teave selle kohta, kui palju sõidukeid ei ole suutnud tehnõlevaatust läbida seetõttu, et tagantjärele paigaldamise nõuded ei olnud täidetud. Tagantjärele paigaldamise nõuded on teehutuse seisukohalt olulised ning kontrollimine peaks neid hõlmama.

Muudatusettepanek 93
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 3. osa – 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 vajaduse korral elektroonilist kontrollseadist, et kontrollida dünaamika toimimist..	Esilaterna reguleeritus ei jää nõuetes sätestatud piiridesse.
---------------------	--	---

Muudatusettepanek 94
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 3. osa – punkt 4.1.3

Komisjoni ettepanek

- 4.1.3. Lülitid
- Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel
- (a) Lüliti ei tööta nõuetele vastavalt.⁽¹⁾ (Samaaegselt põlevate esilaternate arv)
- (b) Kontrollseadise talitluse rike.

Parlamendi muudatusettepanek

- 4.1.3. Lülitid
- Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel **ning vajaduse korral elektroonilise kontrollseadisega**
- (a) Lüliti ei tööta nõuetele vastavalt.⁽¹⁾ (Samaaegselt põlevate esilaternate arv)
- (b) Kontrollseadise talitluse rike.

Muudatusettepanek 95
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 3. osa – 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.
Reguleerimisseadmed (kui need on kohustuslikud)
- Kontrollimine **visuaalselt ja** käitamisel **ning vajaduse korral elektroonilise kontrollseadisega**
- (a) Seade ei tööta.
- (b) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.

Muudatusettepanek 96
Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – 3. osa – 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 kontrollseadist, et muuta piduripedaali anduri sisendväärtust ja kontrollida vaatluse teel hädapiduritule talitlust.*

(a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele.

(b) Kontrollseadise talitluse rike.

(b a) Hädapidurituli ei tööta või ei tööta nõuetekohaselt.

Selgitus

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

Muudatusettepanek 97 **Ettepanek võtta vastu määrus** **II lisa – 3. osa – punkt 4.5.2**

Komisjoni ettepanek

4.5.2 Reguleeritus (X)⁽²⁾

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)⁽²⁾

Kontrollimine käitamisel ning esitulede

Valgusvihu valguse ja varju piiri korral on

reguleerituse
kontrollimise seadme abil

eesmine udutuli
horisontaalselt **ja**
vertikaalselt valesti
reguleeritud.

Muudatusettepanek 98
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 3. osa – punkt 5.2.2 – alapunkt d a (uus)

Komisjoni ettepanek

5.2.2. Veljed

Kanalile paigutatud või
tõstukile tõstetud sõiduki
kõikide velgede visuaalne
kontroll mõlemast küljest

(a) Mis tahes mõra või
defekt keevises.

(...)

Parlamendi muudatusettepanek

5.2.2. Veljed

Kanalile paigutatud või
tõstukile tõstetud sõiduki
kõikide velgede visuaalne
kontroll mõlemast küljest

(a) Mis tahes mõra või
defekt keevises.

(...)

**(d a) Ratas ei sobi
rattarummuga kokku.**

Selgitus

Nõuetele mittevastavate või kahjustatud velgedega, mis on paigaldatud mittestandardsetele telgedele, kaasnevad tõsised vastutus- ja ohutusprobleemid. Rattarummule mittevastavate velgede ülevaatus tuleks käsitleda kriitilise ohuspunktina ning seepärast tuleks see lisada tehnoulevaatus käigus kontrollitavate punktide loetellu.

Muudatusettepanek 99
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 3. osa – punkt 5.2.3 – veerg 2

Komisjoni ettepanek

5.2.3. Rehvid

Kogu rehvi visuaalne
kontroll, kas siis pöörates
maapinnalt üles tõstetud
ratast koos rehviga

(sõiduk on paigutatud kanalile või tõstetud tõstukile) või sõites sõidukiga üle kanali edasi ja tagasi

Parlamendi muudatusettepanek

5.2.3. Rehvid

Kogu rehvi visuaalne kontroll, kas siis pöörates maapinnalt üles tõstetud ratast koos rehvigaga (sõiduk on paigutatud kanalile või tõstetud tõstukile) või sõites sõidukiga üle kanali edasi ja tagasi.

Manomeetri kasutamine rehvirõhu kontrollimiseks ja tootja andmetega võrdlemiseks.

Selgitus

Rehvirõhku ei saa ilma kontrollida ilma manomeetrit kasutamata. Inspektor peab võrdlema, kas rehvirõhk vastab sõiduki tootja soovitudele.

Muudatusettepanek 100 Ettepanek võtta vastu määrus II lisa – 3. osa – punkt 8.2.1.2

Komisjoni ettepanek

8.2.1.2 Gaasiline heide

Heitkoguste mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega⁽¹⁾.
Teise võimalusena võib sobivate pardadiagnostika (OBD) seadmetega varustatud sõidukite puhul heitgaasisüsteemi nõuetekohast toimimist kontrollida OBD-seadme vastava näidu põhjal, kontrollides OBD-süsteemi nõuetekohast

(a) Gaasilised heited ületavad tootja kindlaksmääratud konkreetsed tasemed

*toimivust heitgaaside
mõõtmise kohas
tühikäigul tootja
soovitatavatel katse
ettevalmistamise
tingimustel ja kooskõlas
muude nõuetega⁽¹⁾.*

(b) või, juhul kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heited ületavad

i) sõidukite puhul, mille heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,

– 4,5%, või

– 3,5%

vastavalt nõuetes / kindlaksmääratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale⁽¹⁾.

ii) sõidukite puhul, mille heitgaase kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,

– tühikäigul 0,5%

– kõrgendatud pööretel 0,3%

või

– tühikäigul 0,3%⁶

– kõrgendatud pööretel 0,2%

vastavalt nõuetes⁽¹⁾ kindlaksmääratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale.

(c) Lambda väärtus ei jää vahemikku $1 \pm 0,03$ või ei

ole kooskõlas tootja spetsifikatsiooniga.

(d) OBD osutab olulisele rikkele.

Parlamendi muudatusettepanek

8.2.1.2 Gaasilised heitmed

Heitkoguste mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega⁽¹⁾.
Väljalasketorukatse on alati heitgaaside mõõtmise tavapärane viis, isegi kui see on kombineeritud OBD-ga.

OBD-ga varustatud sõidukite puhul kooskõlas nõuetega⁽¹⁾, lugedes OBD teavet ja kontrollides OBD-süsteemi nõuetekohast toimivust (valmisolekut) tühikäigul tootja soovitatavatel tingimustel ja kooskõlas muude nõuetega⁽¹⁾.

NO_x taseme mõõtmine sobivate vahendite / sobivalt varustatud gaasianalüsaatori abil, kasutades olemasolevaid väljalasketorukatse meetodeid.

(a) Gaasilised heited ületavad tootja kindlaksmääratud konkreetsed tasemed

(b) või, juhul kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heited ületavad

i) sõidukite puhul, mille heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,

– 4,5%, või

– 3,5%

vastavalt nõuetes⁽¹⁾ kindlaksmääratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale.

ii) sõidukite puhul, mille heitgaase kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,

– tühikäigul 0,5%

– kõrgendatud pööretel 0,3%

või

– tühikäigul 0,3%⁶

– kõrgendatud pööretel 0,2%

või

– **tühikäigul 0,2%^(6 a)**

– **kõrgendatud pööretel 0,1%^(6 a)**

vastavalt nõuetes⁽¹⁾ kindlaksmääratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale.

(c) Lambda väärtus ei jää vahemikku $1 \pm 0,03$ või ei ole kooskõlas tootja spetsifikatsiooniga.

(d) OBD osutab olulisele rikkele **mootori tühikäigu pööretes**.

NO_x tase ei vasta nõuetele või ületab tootja poolt ette antud konkreetsed tasemed.

^(6 a) Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 1 esitatud piirnormide kohaselt või mis esimest korda registreeriti või võeti kasutusele pärast 1. juulit 2007 (Euro 5).

Muudatusettepanek 101
Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 3. osa – punkt 8.2.2.2

<i>Komisjoni ettepanek</i>		
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 ⁽¹⁾ ,
	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 ⁽¹⁾ 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 temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata	turbomootorite puhul $3,0 \text{ m}^{-1}$,

	muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal;	
	ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.	või nõuetes ⁽¹⁾ määratletud või pärast nõuetes ⁽¹⁾ kindlaksmääratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul
	c) Testimise kord	1,5 m ⁻¹⁷ .
	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 pöoreteni või automaatülekandega sõidukite puhul tootja määratud pöoreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pöoretel. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöörete arvu	

	<p>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.</p>	
	<p>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, <i>või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust</i>. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katsetsükli arvule.</p>	
	<p>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</p>	

	läbimist märkimisväärselt allapoole piirnormi.	
<i>Parlamendi muudatusettepanek</i>		
8.2.2.2 Suitsusus		
Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.	<p>a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.</p> <p><i>Väljalasketorukatse on alati heitgaaside mõõtmise tavapärane viis, isegi kui see on kombineeritud OBD-ga.</i></p>	(a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes kindlaksmääratud kuupäeva ⁽¹⁾ ,
	<i>OBD-ga varustatud sõidukite puhul kooskõlas nõuetega⁽¹⁾, lugedes OBD teavet ja kontrollides OBD-süsteemi nõuetekohast toimivust (valmisolekut) tühikäigul tootja soovitatavatel tingimustel ja kooskõlas muude nõuetega⁽¹⁾.</i>	
	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 ⁽¹⁾ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis
	2. Eeltingimused:	ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur	turbomootorite puhul 3,0 m ⁻¹ ,

	<p>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;</p>	
	<p>ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.</p>	<p>või nõuetes⁽¹⁾ määratletud või pärast nõuetes⁽¹⁾ kindlaksmääratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul</p>
	<p>c) Testimise kord</p>	<p>1,5 m^{-1 7}</p>
	<p>1. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt kümnesekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.</p>	<p>või</p>
	<p>2. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et</p>	<p>0,5 m^{-1 6 a}</p>

	saavutada maksimaalne sissepritse pritsepumbast.	
	<p>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 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.</p>	
	<p>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. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katsetsüklike arvule.</p>	
	<p>5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatuse mitteläbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused pärast</p>	

	vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist ületavad märkimisväärselt piirnormi. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks tunnistada ülevaatusel läbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piirnormi.	
	<i>NO_x taseme ja tahkete osakeste mõõtmine sobivate vahendite / sobivalt varustatud gaasianalüsaatori abil, kasutades olemasolevaid vabakiirenduskatse meetodeid.</i>	<i>NO_x tase või tahkete osakeste väärtus ei vasta nõuetele või ületab tootja poolt ette antud konkreetsed tasemed.</i>
<hr/> <p><i>^{6a} Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 1 esitatud piirnormide kohaselt või mis esimest korda registreeriti või võeti kasutusele pärast 1. juulit 2007 (Euro 5).</i></p>		

Muudatusettepanek 102
Ettepanek võtta vastu määrus
III lisa – punkt 1.8 – alapunkt a

Komisjoni ettepanek

1.8 Pidurivedelik

(a) Pidurivedeliku keemistemperatuur liiga madal **või veesisaldus liiga suur.**

Parlamendi muudatusettepanek

1.8. Pidurivedelik

(a) Pidurivedeliku keemistemperatuur liiga madal.

Selgitus

Oluline on tagada pidurivedeliku täpne kontrollimine, et vältida eksitavaid või koguni ohtlikke tulemusi.

Muudatusettepanek 103

Ettepanek võtta vastu määrus

III lisa – punkt 5.2.2 – alapunkt d a (uus)

Komisjoni ettepanek

		Väi ke	Suu r	Oht lik
5.2.2. Veljed	(a) Mis tahes mõra või defekt keevises. (...)			x

Parlamendi muudatusettepanek

		Väi ke	Suu r	Oht lik
5.2.2. Veljed	(a) Mis tahes mõra või defekt keevises. (...) (d a) Ratas ei sobi rattarummuga kokku.		x	x

Selgitus

Nõuetele mittevastavate või kahjustatud velgedega, mis on paigaldatud mittestandardsetele telgedele, kaasnevad tõsised vastutus- ja ohutusprobleemid. Rattarummule mittevastavate velgede ülevaatust tuleks käsitleda kriitilise ohuspunktina ning seepärast tuleks see lisada tehnoülevaatuse käigus kontrollitavate punktide loetellu.

Muudatusettepanek 104

Ettepanek võtta vastu määrus

III lisa – punkt 5.2.3

Komisjoni ettepanek

		Väi ke	Suu r	Oht lik
5.2.3. Rehvid	(a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübikinnitusmärk või		x	

kiiruskategooria ei vasta nõuetele ⁽¹⁾ ning mõjutab liiklusohutust.		
Kasutamiseks ebapiisav koormus või kiiruskategooria, rehv puutub kokku sõiduki muude liikumatute osadega, mis halvendab ohutut juhtimist		X
(b) Samal teljel asuvate rataste või topeltrataste rehvid on erineva suurusega.	X	
(c) Samal teljel asuvad rehvid on erineva konstruktsiooniga (radiaal-/diagonaalrehvid).	X	
(d) Mis tahes tõsine kahjustus või auk rehvis.	X	
Koort nähtav või katki		X
(e) Rehvimustri jääksügavus ei vasta nõuetele⁽¹⁾.	X	
Vähem kui 80 % nõutavast mustri jääksügavusest		X
(f) Rehv hõõrdub teiste komponentide vastu (painduvad porikaitсед).	X	
Rehv hõõrdub teiste komponentide vastu (ei mõjuta ohutut juhtimist).		X
(g) Lõigatud mustri rehvid ei vasta nõuetele ⁽¹⁾ .	X	
Mõjutab koorti kaitsekihti		X
(h) Rike rehvirõhu kontrollsüsteemi toimimises	X	
Ilmselt ei tööta.		X

Parlamendi muudatusettepanek

	Väike	Suur	Ohtlik
5.2.3. Rehvid			
(a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübikinnitusmärk või kiiruskategooria ei vasta nõuetele ⁽¹⁾ ning mõjutab liiklusohutust.		x	
Kasutamiseks ebapiisav koormus või kiiruskategooria, rehv puutub kokku sõiduki muude liikumatute osadega, mis halvendab ohutut juhtimist			x
(b) Samal teljel asuvate rataste või topeltrataste rehvid on erineva suurusega.		x	
(c) Samal teljel asuvad rehvid on erineva konstruktsiooniga (radiaal-/diagonaalrehvid).		x	
(d) Mis tahes tõsine kahjustus või auk rehvis.		x	
Koort nähtav või katki			x
(e) Rehvimustri kulumismärgis muutub nähtavaks.		x	
Rehvimustri jääksügavus lubatud piiri peal. Rehvimustri jääksügavus alla lubatud piiri.			x
(f) Rehv hõõrdub teiste komponentide vastu (painduvad porikaitсед).	x		
Rehv hõõrdub teiste komponentide vastu (ei mõjuta ohutut juhtimist).		x	
(g) Lõigatud mustri		x	

rehvid ei vasta nõuetele⁽¹⁾.

Mõjutab koorti kaitsekihti x

(h) Rike rehvirõhu kontrollsüsteemi toimimises *või ilmselge alarõhk rehvis.* x

Ilmselt ei tööta. x

(i) *Sõiduki ühe rehvi tööõhk on vähenenud 20%, aga mitte alla 150 kPa.* x

Rehvirõhk on alla 150 kPa x

Selgitus

Õige rehvirõhuga sõitmine parandab madala veeretakistusega rehvide tõhusust ja vähendab CO₂-heidet tervelt 5 g kilomeetri kohta. Alla 150 kPa rehvirõhuga rehvi ei ole mitte üksnes ebaturvaline, vaid seoses lõhkemisohuga ka ohtlik. Iga rehvi, mille rehvimustri sügavus on väiksem kehtestatud nõuetest, on ebaseaduslik ning seda ei tohiks seetõttu Euroopa teedele lubada. Seepärast tuleks see defekt märkida ohtlikuks. Kõik rehvid, mille mustrisügavus on lubatud piiri peal, tuleb välja vahetada, enne kui need muutuvad ohtlikuks, ning seetõttu tuleks see märkida ka suureks.

Muudatusettepanek 105

Ettepanek võtta vastu määrus

III lisa – punkt 8.2.1.2 – alapunkt b

Komisjoni ettepanek

		Väike	Suur	Ohtlik
8.2.1.2 Gaasiline heide	(b) või, juhul kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heited ületavad		x	
	(...)			
	ii) sõidukite puhul, mille heitgaase kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,			
	– tühikäigul 0,5%			

– kõrgendatud pööretel
0,3%

või

– tühikäigul 0,3%

– kõrgendatud pööretel
0,2%

vastavalt nõuetes⁽¹⁾
kindlaksmääratud esmase
registreerimise või
kasutuselevõtu
kuupäevale.

Parlamendi muudatusettepanek

		Väike	Suur	Ohtlik
8.2.1.2 Gaasiline heide	(b) või, juhul kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heited ületavad (...) ii) sõidukite puhul, mille heitgaase kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil, – tühikäigul 0,5% – kõrgendatud pööretel 0,3% või – tühikäigul 0,3% – kõrgendatud pööretel 0,2% või – tühikäigul 0,2%^{6 a} – kõrgendatud pööretel 0,1%^{6 a} vastavalt nõuetes ⁽¹⁾ kindlaksmääratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu		x	

kuupäevale.

6^a Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 1 esitatud piirnormide kohaselt või mis esimest korda registreeriti või võeti kasutusele pärast 1. juulit 2007 (Euro 5).

Muudatusettepanek 106
Ettepanek võtta vastu määrus
III lisa – punkt 8.2.2.2 – alapunkt b

Komisjoni ettepanek

	Väike	Suur	Ohtlik
8.2.2.2 Suitsusus			
Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.		x	
	kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete ⁽¹⁾ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis		
	ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m ⁻¹ ,		
	turbomootorite puhul 3,0 m ⁻¹ ,		
	või nõuetes ⁽¹⁾ määratletud või pärast nõuetes ⁽¹⁾ kindlaksmääratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul 1,5 m ⁻¹ .		

Parlamendi muudatusettepanek

	Väike	Suur	Ohtlik
8.2.2.2 Suitsusus			
Seda nõuet ei kohaldata enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukite suhtes.		x	
	kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete ⁽¹⁾ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis		

ülelaadeta mootorite
puhul $2,5 \text{ m}^{-1}$,
turbomootorite puhul
 $3,0 \text{ m}^{-1}$,
või nõuetes⁽¹⁾ määratletud
või pärast nõuetes⁽¹⁾
kindlaksmääratud
kuupäeva esmaselt
registreeritud või
kasutusele võetud
sõidukite puhul
 $1,5 \text{ m}^{-1}$.
või
 $0,5 \text{ m}^{-1}$ ^{6a}

^{6a} Sõidukid, mis on tüübikinnituse saanud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisa tabelis 1 esitatud piirnormide kohaselt või mis esimest korda registreeriti või võeti kasutusele pärast 1. juulit 2007 (Euro 5).

Muudatusettepanek 107
Ettepanek võtta vastu määrus
IV lisa – lõik 1 – punkt 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**6 a) andmed õnnetusest põhjustatud
suuremahuliste remonditööde kohta;**

Muudatusettepanek 108
Ettepanek võtta vastu määrus
V lisa – I osa – lõik 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**Kasutada võib tehnoloogilist
innovatsiooni neutraalsel viisil
rakendavaid alternatiivseid seadmeid,
tingimusel et need tagavad ülevaatuse
samaväärselt kõrge kvaliteedi.**

Muudatusettepanek 109
Ettepanek võtta vastu määrus

V lisa – I osa – lõik 1 – punkt 15 – taane 15 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– manomeeter rehvirõhu mõõtmiseks;

Selgitus

Rehvirõhu mõõtmiseks on vaja manomeetrit.

SELETUSKIRI

Komisjoni ettepanek

I. Kehtivad ELi eeskirjad mootorsõidukite korralise tehnoülevaatuse kohta

Direktiiviga 2009/40/EÜ on kehtestatud korrapärase sõidukite kontrollimise miinimumstandardid. Direktiivi kohaldatakse sõiduautode, busside ning raskeveokite ja nende haagiste suhtes, kuid mitte motorollerite ja mootorrataste suhtes.

II. Tehnoülevaatust käsitlev uus ettepanek

Komisjon on esitanud uued tehnoülevaatuse eeskirjad, et suurendada veelgi liiklusohutust ja tagada kõrgel tasemel keskkonnakaitse. Ettepanek on kooskõlas valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” sõnastatud eesmärkidega liiklusohutuse valdkonnas.

Ettepanek põhineb ELi-üleste ühiste miinimumstandardite kehtestamisel sõidukite tehnoülevaatuse läbiviimiseks, mille puhul liikmesriikidele jäetakse vabadus võtta vajaduse korral kasutusele kõrgemad standardid.

Ettepaneku põhielemendid on järgmised:

1. ELi-ülene kohustuslik motorollerite ja mootorrataste ülevaatus. Tehnoülevaatuse kohustusega sõidukite loetellu lisatakse see kõrgeima riskiastmega liiklejaterühm. Üle hakatakse vaatama ka kerghaagiseid (alla 3,5 tonni). Praegu ELi-põhine süsteem neid sõidukikategooriaid ei hõlma. Nende tehnoülevaatuse kohustus on liikmesriikide otsustada.
2. Teatavate sõidukikategooriate korralise tehnoülevaatuse sageduse suurendamine. Praegu tuleb üle kuue aasta vanuseid sõiduautosid ja kaubikuid (kuni 3,5 tonni) kontrollida vähemalt kord kahe aasta jooksul. Ettepaneku kohaselt tuleks neid kuue aasta möödudes kontrollida vähemalt igal aastal. See tähendaks üleminekut praeguselt nn 4-2-2-valemilt 4-2-1-valemile. Sama 4-2-1-valemit soovitatakse ka motorollerite ja mootorrataste puhul. Sagedamini soovitatakse saata ülevaatusse ka suure läbisõiduga (160 000 km) sõiduautod ja kaubikud. Neid sõidukeid soovitatakse kontrollida pärast esimest ülevaatus igal aastal (4-1-1-valem, mitte praegune 4-2-2), kui esimese ülevaatus ajaks (pärast nelja aastat) on nende läbisõit üle 160 000 km. See viiks nende tehnoülevaatusenõuded kooskõlla muudele suure läbisõiduga sõidukitele nagu takso, kiirabi jt esitatavate nõuetega.
3. Inspektorite oskustele ja koolitusnõuetele soovitatakse kehtestada miinimumtaseme.
4. Sõidukite tehnoülevaatuse kvaliteeti saab parandada ühiste miinimumstandardite kehtestamisega puuduste ja tehnoülevaatusvahendite suhtes.
5. Läbisõidu võltsimist saab piirata läbisõidu näitude registreerimisega.
6. Elektrooniliste ohutusseadiste ülevaatus soovitatakse muuta kohustuslikuks.

Liikmesriikide parlamentide seisukohad: Prantsusmaa, Madalmaad, Rootsi ja Küpros esitasid

ametliku vastulause põhjendusega, et ettepanekuga rikutakse ELi subsidiaarsuse põhimõtet.

Raportööri seisukoht

Parlamendi arutelu käigus tuleks hoolikalt kaaluda, kas soovitatud meetmed on seatud eesmärkidega proportsionaalsed. Hinnata tuleb ettepaneku mõju kodanikele ja äritegevusele, et vältida tarbetut finants- ja halduskoormust. Tulemuseks peab olema tasakaal.

Eelöeldu põhjal soovitaks raportöör järgmist:

1. Ülevaatus sagedus ja sõidukite kategooriad: Raportöör toetab komisjoni ettepanekut hõlmata tehnölevaatusena ka motorollerid ja mootorrattad kui kõrgema riskiga rühm liikluses. Kuid nende sõidukikategooriate puhul tundub olevat proportsionaalsem minna sageduselt 4-2-1 üle sagedusele 4-2-2. 4-2-2-valemi puhul oleks lähenemisviis sõiduautode ja kergsõidukite tehnölevaatusetele tasakaalustatud, kuna liiklusõnnetuste ja tehniliste puuduste seost käsitlevate erinevate uuringute tulemused on sagedasema kontrollimise mõju osas liiklusohutusele ebamääraseid. Sellele vaatamata peaks komisjon selle küsimusega seotud edasist arengut jälgima ja hindama ning andma kaasseadusandjatele tagasisidet. Liikmesriikidel oleks lubatud ülevaatus sagedust suurendada. Läbisõidu kriteerium võib tekitada kahtlusi seoses läbisõidumõõdiku näidu manipuleerimisohuga. Sellepärast soovitatakse see element ettepanekust välja jätta.

2. Lisades esitatud tehnilisi nõudeid ja ülevaatusmeetodeid tuleks käsitada ELi miinimumstandarditena. Liikmesriikidel peaks olema lubatud säilitada või kehtestada kõrgemad standardid. See põhimõte on sätestatud ettepaneku artikli 6 lõikes 2. Raportöör soovib nimetatud põhimõtet tugevdavaid muudatusi. Sama kehtib inspektorite kvalifikatsiooninõuete kohta, mis peaksid samuti olema miinimumtasemel.

3. Oluline on, et tehnölevaatus viiks läbi hea ettevalmistusega, koolitatud ja sõltumatud inspektorid. Soovitatakse suurendada inspektorite sõltumatust ja hoida ära võimalikud huvide konfliktid.

4. Ajaloolise väärtusega sõidukid: On tõdetud, et ajaloolised autod peaksid ELi õigusaktide reguleerimisalast välja jääma. Liikmesriikidel peaks olema rohkem otsustusõigust oma siseriiklike nõuete kehtestamisel selliste sõidukite määratlemiseks ja ülevaatumiseks. Kuigi ettepanek on hea alus edasisele arutelule, pidas raportöör ajaloolist huvi pakkuvate sõidukite määratlust üsna rangeks ja soovitas muuta seda paindlikumaks.

5. Sõidukite piiriülese ümberregistreerimisega seoses soovitati võtta arvesse hiljutist Euroopa Kohtu lahendit C-150/11.

6. Delegeeritud õigusaktid: Et õigusloome jõuaks tehnoloogia arengule järele, on vaja küll teataval määral paindlikkust, kuid komisjoni tekst on üsna mitmeti mõistetav. Seepärast soovitaks raportöör piiritleda täpsemalt volituste delegeerimine komisjonile.

26.4.2013

TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

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

Arvamuse koostaja: Krišjānis Kariņš

LÜHISELGITUS

Seoses inimeste üha tiheneva liikumisega Euroopa Liidus on vaja rohkem ühtlustatud õigusnorme sõidukite tehnokontrolli teostamiseks. See on vajalik liiklusohutuse suurendamise huvides, aga ka selleks, et anda kodanikele tõest teavet teises liikmesriigis ostetud sõidukite kohta. Tehnoloogia arengu tõttu tuleb vastu võtta norme ka selliste sõidukite kohta, mis varem määruse reguleerimisalasse ei kuulunud.

Arvamuse koostajal on mitmeid ettepanekuid teksti parandamiseks.

Esiteks, tehnöülevaatuse kontrollkaart ja tehnöülevaatuse protokoll peavad olema huvitatud isikutele kättesaadavad interneti kaudu. Nende isikute hulka kuuluvad inspektor, kes teostab tehnokontrolli, tehnöülevaatuspunkt selles liikmesriigis, kus auto on registreeritud, ning võib-olla ka auto ostja. Läbisõidumöödiku näitude kättesaadavus on ülimalt tähtis selleks, et välistada möödiku rikkumist.

Teiseks, juba praegu toimib liikmesriikidevaheline teabevahetussüsteem EUCARIS. Ei ole mingit vajadust luua uut teabevahetussüsteemi või teha teostatavusuuringuid Euroopa elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomiseks. Euroopa Komisjonil tuleb selle asemel uurida EUCARISE võrgustiku laiendamise võimalusi. Arvamuse koostaja on seisukohal, et see on kõige kulutasuvam lahendus ja seda saab rakendada kõige kiiremini.

Kolmandaks, arvamuse koostaja hinnangul muutub läbisõidumöödikute näitude võltsimise eest karistuste määramine mõttetuks, kui näidud on kättesaadavad huvitatud isikutele. Kui huvitatud isikutel on juurdepääs läbisõidumöödikute näitudele, kaob tahtmine neid näitusid võltsida.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Usaldusväärsed uurimistulemused 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 ülevaatusetele suunatavate sõidukite hulka ka kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad, so mootori jõul liikuvad kahe- või kolmerattalised sõidukid.

Muudatusettepanek

(7) Usaldusväärsed uurimistulemused 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. Seepärast lisatakse ülevaatusetele suunatavate sõidukite hulka ka kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad, so mootori jõul liikuvad kahe- või kolmerattalised sõidukid. ***Mopeede – kuigi nendega seotud liiklussurmade arv on keskmisest suurem – ei tuleks hõlmata, kuna korralise tehnöülevaatusete kohustuse nii lai kohaldamisala ei oleks praktiline ning oleks vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega.***

Selgitus

Mopeedide kaasamine ei oleks praktiline. Näiteks maapiirkonnas peaks mopeedijuht läbima korralise tehnöülevaatusete toimumise kohta jõudmiseks pika vahemaa põhimaanteedel. Sellega põhjustaks ta tarbetut ohtu nii endale kui ka kaasliiklejatele.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Veoautode asemel kasutatakse kohalike vedude tegemisel järjest enam põllumajanduslikke sõidukeid, mille

Muudatusettepanek

(8) Veoautode asemel kasutatakse kohalike vedude tegemisel järjest enam põllumajanduslikke sõidukeid, mille

valmistajakiirus ületab 40 km/h. Nende riskipotentsiaal on veoautodega võrreldav ja kõnealust sõidukikategooriat tuleks käsitleda tehnöülevaatuse seisukohast samamoodi.

valmistajakiirus ületab 40 km/h **ja mis seega konkureerivad traditsiooniliste kaubaveokitega**. Nende riskipotentsiaal on veoautodega võrreldav ja kõnealust sõidukikategooriat tuleks käsitleda tehnöülevaatuse seisukohast samamoodi.

Selgitus

Kuna T5-kategooria sõidukeid osaleb maanteeliikluses üha suuremal hulgal, tuleks neile teha täiemahulist tehnöülevaatust.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit ning neid **kasutatakse avalikel teedel vähe, mistõttu** peaks see jääma liikmesriikide otsustada, kas laiendada korralist tehnöülevaatust kõnealustele sõidukitele. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnöülevaatust.

Muudatusettepanek

(9) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit. **Need on kultuuriväärtuseks** ning neid **ei kasutata korrapäraselt igapäevasõidukina**. **Seetõttu** peaks see jääma liikmesriikide otsustada, kas laiendada korralist tehnöülevaatust kõnealustele sõidukitele. **See õigus ei tohi aga kaasa tuua rangemate normide kohaldamist kui need, mida sõiduki suhtes algselt kohaldati**. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnöülevaatust.

Selgitus

Ajaloolise väärtusega sõidukid on kultuuriväärtuseks ning neid ei kasutata korrapäraselt igapäevasõidukina. Seetõttu tuleb nende suhtes kohaldada teistsuguseid eeskirju.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

(10) Tehnöülevaatust on iseseisev valdkond ja seega peaks seda korraldama

Muudatusettepanek

(10) Tehnöülevaatust on iseseisev valdkond ja seega peaks seda korraldama

liikmesriigid või pädevad asutused liikmesriikide järelevalve all. Igal juhul peaksid tehnöülevaatus eest jätkuvalt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab anda vastava loa erasektori üksustele, sealhulgas remonditöid tegevatele üksustele.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

(11) Sõidukite ja eriti nende elektrooniliste ohutusseadiste kontrollimisel on oluline, et oleks juurdepääs iga sõiduki tehnilisele spetsifikatsioonile. Seepärast peaks sõidukitootja esitama kõik vastavustunnistusega hõlmatud andmed ja ka võimaldama juurdepääsu andmetele, mida on vaja ohutust ja keskkonda mõjutavate *seadmete* toimivuse kontrollimiseks. Seepärast tuleks kohaldada ka remonditöid ja hooldust hõlmavale teabele juurdepääsu käsitlevaid sätteid, võimaldades ülevaatuspunktidele juurdepääsu tehnöülevaatus tegemiseks vajalikele andmeelementidele. See on oluline eelkõige elektrooniliste kontrollisüsteemide puhul ja hõlmata tuleks kõiki tootja paigaldatud elemente.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 17

PE504.196v02-00

74/132

RR\939497ET.doc

liikmesriigid või pädevad asutused liikmesriikide järelevalve all. Igal juhul peaksid tehnöülevaatus *korraldamise* eest jätkuvalt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab anda vastava loa erasektori üksustele, sealhulgas remonditöid tegevatele üksustele.

Muudatusettepanek

(11) Sõidukite ja eriti nende elektrooniliste ohutusseadiste kontrollimisel on oluline, et oleks juurdepääs iga sõiduki tehnilisele spetsifikatsioonile. Seepärast peaks sõidukitootja esitama kõik vastavustunnistusega hõlmatud andmed ja ka võimaldama juurdepääsu andmetele, mida on vaja ohutust ja keskkonda mõjutavate *süsteemide* toimivuse kontrollimiseks. *Andmed peaksid sisaldama üksikasju, mis võimaldavad kontrollida sõiduki ohutust mõjutavate süsteemide toimivust selliselt, et neid saab korralise tehnöülevaatus käigus testida ning anda prognoositava hinnangu, kas sõiduk läbib ülevaatus või mitte.* Seepärast tuleks kohaldada ka remonditöid ja hooldust hõlmavale teabele juurdepääsu käsitlevaid sätteid, võimaldades ülevaatuspunktidele juurdepääsu tehnöülevaatus tegemiseks vajalikele andmeelementidele. See on oluline eelkõige elektrooniliste kontrollisüsteemide puhul ja hõlmata tuleks kõiki tootja paigaldatud elemente.

Komisjoni ettepanek

(17) Ülevaatussagedust tuleks kohandada vastavalt sõiduki tüübile **ja läbisõidule**. Sõidukitel ilmnevad tehnilised puudused suure tõenäosusega teatavas vanuses **ja kui sõidukeid kasutatakse intensiivselt, siis pärast teatavat läbisõitu**. Seepärast on asjakohane muuta vanemate **ja suurema läbisõiduga** sõidukite ülevaatused **sagedamaks**.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek 8

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 tehnülevaatusel tulemused on valed. Läbisõidumõõdikuga seotud

Muudatusettepanek

(17) Ülevaatussagedust tuleks kohandada vastavalt sõiduki tüübile. Sõidukitel ilmnevad tehnilised puudused suure tõenäosusega teatavas vanuses. Seepärast on asjakohane muuta vanemate sõidukite ülevaatused **korrapäraseks**.

Muudatusettepanek

(22) Iga tehtud ülevaatusel kohta tuleks väljastada tehnülevaatusel kontrollkaart, millel on märgitud muu hulgas teave sõiduki kohta ja ülevaatusel tulemused. Liikmesriigid peaksid kõnealust teavet koguma ja säilitama andmebaasis, et tagada asjakohaste tehnülevaatusel järeelmeetmete võtmine. **Võimaluse korral tuleks tehnülevaatusel kontrollkaart teha huvitatud isikutele kättesaadavaks ka elektroonilisel kujul, järgides seejuures isikuandmete kaitset.**

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.**

seada, et sõiduki tehnöülevaatuse tulemused on valed. Läbisõidumõõdikuga seotud pettuste vastu võitlemisel hõlbustaks läbisõidumõõdiku rikkumist või sellega manipuleerimist kindlaks teha see, kui **läbisõiduandmed talletatakse ja oleks huvitatud isikutele kättesaadavad kogu liidu ulatuses. Liikmesriigid võivad kesksete andmebaaside abil – kuhu talletatakse ajakohastatult kõik läbisõidud, mille on registreerinud individuaalsed osalised (müüjad, remonditöökojad, kontrollikeskused) – kontrollida läbisõidu õigsust sõiduki kogu kasutusaja jooksul. Liikmesriigid peaksid tegema läbisõidumõõdikute näidud teabevahetuse raames kättesaadavaks elektroonilisel kujul, järgides seejuures isikuandmete kaitset.**

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25

Komisjoni ettepanek

(25) Tehnöülevaatus on osa üldisemast õiguskorrast, millega reguleeritakse sõidukeid kogu nende kasutusaja jooksul alates tüübikinnitusest kuni registreerimise, kontrolli ja lammutamiseni. Riiklike elektrooniliste sõidukiandmebaaside väljatöötamine ja nende ühendamine sõidukitootjate elektroonilise andmebaasiga peaks põhimõtteliselt tõhustama sõidukit hõlmavat haldusahelat ning aitama vähendada halduskoormust. Seepärast peaks komisjon koostama uuringu, milles käsitletakse Euroopa elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu.

Muudatusettepanek

(25) Tehnöülevaatus on osa üldisemast õiguskorrast, millega reguleeritakse sõidukeid kogu nende kasutusaja jooksul alates tüübikinnitusest kuni registreerimise, kontrolli ja lammutamiseni. Riiklike elektrooniliste sõidukiandmebaaside väljatöötamine ja nende ühendamine sõidukitootjate elektroonilise andmebaasiga peaks põhimõtteliselt tõhustama sõidukit hõlmavat haldusahelat ning aitama vähendada halduskoormust. Seepärast peaks komisjon koostama uuringu, milles käsitletakse Euroopa elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu, **samuti olemasolevate teabevahetussüsteemide toimivuse laiendamise võimalusi, pidades silmas läbisõidumõõdikute näitude esitamist sellel platvormil ning teabevahetuse**

Muudatusettepanek 10

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

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

Selgitus

Mopeedide kaasamine ei oleks praktiline. Näiteks maapiirkonnas peaks mopeedijuht läbima korralise tehnoulevaatusse toimimise kohta jõudmiseks pika vahemaa põhimaanteedel. Sellega põhjustaks ta tarbetut ohtu nii endale kui ka kaasliiklejatele. Lisaks tooks see kaasa tarbetu halduskoormuse.

Muudatusettepanek 11

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

– selle sõidukorras hoidmiseks **või restaureerimiseks** kasutatakse varuosi, mis jälgendavad sõiduki ajaloolisi osi **või pärinevad nendega samast ajast;**

Selgitus

Ajaloolise väärtusega sõidukid on kultuuriväärtuseks. Seetõttu peavad olema selged ka määratlusele esitatavad nõudmised. Ainult tõeliselt ajaloolised sõidukid annavad tunnistust ajaloolisest arengust. Käesolevas määruses esitatud määratlus on esimene ajalooliste sõidukite määratlus, mis Euroopa seadusandluses sätestatakse. Kuna see võib olla aluseks järgnevatele õigusaktidele, tuleb siin väljendada eriti ühetähenduslikult.

Muudatusettepanek 12

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

– selle peamiste *koostisosade* (mootor, pidurid, roolisüsteem, *sõidukitüüp* või vedrustus) *tehnilised näitajad on muutmata või originaaliga samast ajast*;

Muudatusettepanek 13

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

Komisjoni ettepanek

– selle *välimust ei ole muudetud*;

Muudatusettepanek

– selle *välimus on muutmata või originaaliga samast ajast*;

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – taane 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *originaaliga samast ajast on: muudatused, mis olid õiguslikult ja tehniliselt võimalikud kümne aasta jooksul pärast sõiduki valmistamist*;

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 9**

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

9) „tehnöülevaatus” – kontroll, *kas sõiduk vastab oma* ohutus- ja keskkonnanäitajate poolest avalikel teedel kasutamiseks vajalikele funktsionaalsusnõuetele;

Selgitus

Mõiste määratlus peaks olema selgemalt seotud sõiduki ohutus- ja keskkonnasüsteemide nõuetekohase toimimise kontrollimisega.

Muudatusettepanek 16

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 16 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**16 a) „läbisõidu andmebaas” –
liikmesriigi loodud andmebaas, kuhu
salvestatakse liikmesriigis registreeritud
sõidukite läbisõidud;**

Muudatusettepanek 17

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele või vajaduse korral pädevale asutusele juurdepääsu tehnöülevaatusse 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.

3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele või vajaduse korral pädevale asutusele **ning remonditöökodadele ja kontrollseadmete tootjatele ning kõigile huvirühmadele diskrimineerimata** juurdepääsu tehnöülevaatusse 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.

Selgitus

Juurdepääs teabele on perioodilise tehnöülevaatusse tegemiseks väga oluline. Seejuures peaks olema võimalik kõigi huvirühmade diskrimineerimata juurdepääs, nagu see on sätestatud ka pardadiagnostikat puudutavates õigusaktides. See peab olema tagatud ausa konkurentsi võimaldamiseks.

Muudatusettepanek 18

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

– L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist, **seejärel iga kahe aasta järel**;

Selgitus

Mootorrataste puhul tuleks ülevaatuse sagedust hinnata ka omanike rahalise ja halduskoormuse seisukohast. Kuna ettepanek ei kuulu ELi ainupädevusse, kohaldatakse subsidiaarsuse põhimõtet. Mopeedide ja rollerite puhul, mille maksimaalne kiirus on kuni 45 km/h, peaks olema ka edaspidi liikmesriikide otsustada, kas nad soovivad muuta nende korralise tehnoülevaatuse kohustuslikuks.

Muudatusettepanek 19

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, **seejärel iga kahe aasta järel**;

Selgitus

Kooskõlas subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttega tuleks jätta otsus M1-, N1- ja O2-kategooria sõidukite sagedasema tehnoülevaatuse üle liikmesriikide teha.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Kui pärast sõiduki esmast registreerimist tehtud tehnoülevaatuse ajal on M1- või N1-kategooria sõiduki

Muudatusettepanek

välja jäetud

***läbisõit 160 000 km, tehakse
tehnoülevaatus seejärel igal aastal.***

Selgitus

Võttes arvesse kaasaegsete M1- ja N1-kategooria sõidukite keskmise läbisõidu suurenemist, ilma et nende ohutus- ja keskkonnanäitajad oluliselt halveneksid, ning võttes arvesse tehnilisi võimalusi läbisõidumõõdikuga manipuleerimiseks, ei tohiks ülevaatus sagedust siduda läbisõiduga.

Muudatusettepanek 21

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4 – taane 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

***– kui sõiduki registreerimistunnistuse
omanik muutub.***

välja jäetud

Muudatusettepanek 22

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4 – taane 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– pärast maanteel toimunud kontrollimist.

Muudatusettepanek 23

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Lõikes 1 osutatud iga valdkonna puhul teevad liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunkt tehnoülevaatus, mis hõlmab vähemalt II lisa punktis 3 osutatud punktide kontrollimist ***selleks*** ettenähtud meetodite alusel.

2. Lõikes 1 osutatud iga valdkonna puhul teevad liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunkt tehnoülevaatus, mis hõlmab vähemalt II lisa punktis 3 osutatud punktide kontrollimist. ***See hõlmab üksnes toimivuse kontrollimist. Pretensioone võidakse esitada ilma tüübikinnituseta osade ja varuosade puhul, mis kahjustavad selgelt ohutus- ja/või***

keskkonnaomadusi. Kontrollimine toimub II lisa punktis 3 nende punktide jaoks ettenähtud meetodite alusel.

Selgitus

Perioodilise tehnoülevaatuse käigus kontrollitakse varuosade toimivust ning üldiselt mitte tüübikinnitust. Praktiliselt ei ole see isegi võimalik, kuna mõned varuosad on paigaldatud nii, et neid ei saa kontrollida. Vigu on võimalik otsida ainult siis, kui paigaldatud on ohutust ja keskkonnaomadusi selgelt kahjustavad ilma tüübikinnituseeta osad. Sellega ei tohi kaudselt piirata varuosade vaba tarnimist.

Muudatusettepanek 24

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 4**

Komisjoni ettepanek

4. Läbisõidumõõdiku näidu kontrollimiseks *ja juhul, kui seda pärast eelmist tehnoülevaatust ei teatatud* elektrooniliselt, palub inspektor sõiduki ülevaatusele toonud isikul näidata eelmise tehnoülevaatuse järel väljastatud kontrollkaarti.

Muudatusettepanek

4. *Tavapäraselt paigaldatud* läbisõidumõõdiku näidu kontrollimiseks *tehakse eelmise tehnoülevaatuse teave inspektorile* elektrooniliselt *kättesaadavaks. Kuni andmete elektroonilise edastamise kasutuselevõtmiseni* palub inspektor sõiduki ülevaatusele toonud isikul näidata eelmise tehnoülevaatuse järel väljastatud kontrollkaarti. *Läbisõidumõõdiku näit, mis on võetud eelmisel tehnoülevaatusel, tehakse huvitatud isikutele elektrooniliselt kättesaadavaks. See teave ei tohi sisaldada isikuandmeid.*

Muudatusettepanek 25

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 5 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

5 a. *Tehnoülevaatuse kontrollkaarti tunnustavad ühest liikmesriigist teise viidava sõiduki ümberregistreerimisel vastastikku kõik liikmesriigid tingimusel, et kontrollkaart on ümberregistreeriva*

liikmesriigi ülevaatus sageduse
seisukohast kehtiv.

Selgitus

Liikmesriigi tehnülevaatus kontrollkaardi tunnustamine kõikides teistes liikmesriikides on oluline samm siseturu täiustamisel.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 5 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5 b. Tehnülevaatus kontrollkaarti tunnustavad ühest liikmesriigist teise viidava sõiduki ümberregistreerimisel vastastikku kõik liikmesriigid tingimusel, et kontrollkaart on ümberregistreeriva liikmesriigi ülevaatus sageduse seisukohast kehtiv. Selle aluseks on kõigis liikmesriikides samade normide kohaselt toimuv ülevaatus.

Selgitus

Vastastikune tunnustamine on mõttekas ka ümberregistreerimise ja piiriülese müügi korral. Selleks peavad kõigis ELi liikmesriikides kehtima võrdväärsed normid. Selle aluseks on kõigis liikmesriikides samade normide kohaselt toimuv ülevaatus.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 5 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5 c. Kui see on asjakohane, edastab tehnülevaatus teinud ülevaatuspunkt või pädev asutus registreeritud läbisõidu pärast sõiduki iga tehnülevaatus läbisõidu andmebaasi.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Tehnoülevaatuse teevad inspektorid, kes vastavad VI lisa kohastele pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele.

Muudatusettepanek

1. Tehnoülevaatuse teevad inspektorid, kes vastavad VI lisa kohastele pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele.

Liikmesriigid, kes on kehtestanud rangemad nõuded, võivad need säilitada.

Selgitus

Esimest korda kehtestatakse inspektorite kvalifikatsiooninõuded. ELi liikmesriigid, kes on kehtestanud rangemad normid, peaksid võima need säilitada.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 a. Liikmesriigid edendavad inspektorite piisavat koolitust vastavalt kvalifikatsiooninõuetele.

Selgitus

Vastavalt kvalifikatsiooninõuetele peaksid liikmesriigid edendama piisavat koolitust.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Tehnoülevaatust tegevatel inspektoritel ei ole huvide konflikti, eelkõige majanduslikke, isiklike ega perekondlikke seoseid, ülevaatust läbiva sõiduki registreerimistunnistuse omanikuga.

4. Tehnoülevaatust tegevatel inspektoritel ei ole huvide konflikti, eelkõige majanduslikke, isiklike ega perekondlikke seoseid, ülevaatust läbiva sõiduki registreerimistunnistuse omanikuga. ***See eeldab asjakohaseid sertifitseerimisstandardeid, kasutades nt***

vastavat ISO-standardit.

Selgitus

Et tagada perioodilise tehnoülevaatus võrreldavus ja sõltumatus, tuleks ELi piires kokku leppida samade sertifitseerimisstandardite, nt vastava ISO-standardi kasutamises.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Komisjon uurib, *kuidas on kõige tõhusamalt ja tulemuslikumalt võimalik luua elektrooniline sõidukiteabeplatvorm, kasutades ära olemasolevaid ja juba rakendatud rahvusvahelise andmevahetuse IT-lahendusi, et vähendada kulusid ja vältida dubleerimist. Nimetatud uurimisel kaalutakse kõige kohasemat viisi ühendada olemasolevad siseriiklikud süsteemid, eesmärgiga vahetada tehnoülevaatusiga ja läbisõidumõõdiku näiduga seotud teavet ülevaatus, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide, ülevaatusvahendite tootjate ja sõidukitootjate vahel. See peaks võimaldama kõigile huvirühmadele diskrimineerimata juurdepääsu sõidukiteabele.*

Selgitus

Juurdepääs teabele on perioodilise tehnoülevaatus tegemiseks väga oluline. Seejuures peaks olema võimalik kõigi huvirühmade diskrimineerimata juurdepääs, nagu see on sätestatud ka pardadiagnostikat puudutavates õigusaktides.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Sellise uurimise alusel **esitab** ta **ettepanekud suurema koostalitlusvõime ja elektrooniliste dokumentide standardimise kohta ning jätab** kõrvale artikli 10 kohase ülevaatusõendi **nõude ja pakub välja sellise süsteemi juurutamise, mille abil vahetada piiriülese müügi korral läbisõidu alast teavet liikmesriikide vahel**. Kahe aasta jooksul alates käesoleva määruse kohaldamisest esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule **asjakohase õigusakti ettepaneku**.

Muudatusettepanek 33

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2. Artiklis 17 osutatud delegeeritud volitused antakse **viieks aastaks** alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast]. **Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt sama pikaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab uuendamise suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.**

Muudatusettepanek 34

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 5 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5 a. Komisjon annab Euroopa Parlamendile regulaarselt aru määruse

*rakendamisest ning selle mõjudest
siseturule ja tööstuslikule tootmisele
liidus.*

Selgitus

Tegemist on Euroopa rahvamajanduse jaoks tundliku sektoriga, mistõttu on oluline suurem läbipaistvus ja kontroll.

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 19 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**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.**

välja jäetud

Selgitus

*Läbisõidumõõdiku näitude võltsimist ei saa lõpetada karistustega. Kui teave
läbisõidumõõdiku viimase näidu kohta on kättesaadav, oleks see saavutatav karistusi ja
trahve rakendamata.*

MENETLUS

Pealkiri	Mootorsõidukite ja nende haagiste regulaarne tehnöülevaatus
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	ITRE 11.9.2012
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
Arutamine parlamendikomisjonis	18.3.2013
Vastuvõtmise kuupäev	25.4.2013
Lõpphääletuse tulemus	+: 42 –: 4 0: 3
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău

27.5.2013

SISETURU- JA TARBIJAKAITSEKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

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

Arvamuse koostaja: Malcolm Harbour

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 läbisõidunäitade võltsimise avastamiseks ja tõkestamiseks

Tarbijaturu tulemustabelis anti juba kolmandat aastat järjest kasutatud sõidukitele kõige halvem turu tulemusnäitaja ning eeskätt kõige madalam usaldusväarsuse 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 tehnoülevaatuse 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

Tehnoülevaatus on seotud mootorsõidukite ümberregistreerimisega, sest korraliste tehnoülevaatuste 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 tehnoülevaatuse 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 tehnoülevaatuse 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

Muudatusettepanek

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)

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 tehnoloogivaatusega 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 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).

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 5

Muudatusettepanek

(4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on korralise tehnoloogivaatusega vaja tagada, et pärast sõidukite turulelaskmist vastavad need kogu kasutusaja jooksul ohutusstandarditele. ***Liikmesriigid võiksid kehtestada riigisisised nõuded seoses selliste sõidukikategooriate tehnoloogivaatusega, 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.*** 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).

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 tehnöülevaatuse süsteemi täiustataks vastavalt.***

Muudatusettepanek

(5) Liiklusohutuse ja sõiduki tehniliste puuduste vahel on *oletatav* vastastikseos. Euroopa teedel hukkus 2009. aastal liikluses 35 000 inimest. Tehnöülevaatuse 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 tehnöülevaatus 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

Muudatusettepanek

(7) Usaldusväärsed uurimistulemused 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 ülevaatusse suunatavate sõidukite hulka ka kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad, so mootori jõul liikuvad kahe- või kolmerattalised sõidukid.

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 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

(10) Tehnoülevaatus on iseseisev valdkond ja seega peaks seda korraldama liikmesriigid või pädevad asutused liikmesriikide järelevalve all. Igal juhul peaksid tehnoülevaatus eest **korraldamise** 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

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 8 Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) Ülevaatusetulemusi ei tohiks kaubanduslikul eesmärgil muuta. Kui inspektori tehtud tehnoülevaatus

Muudatusettepanek

(14) Ülevaatusetulemusi ei tohiks kaubanduslikul eesmärgil muuta. ***Ainult siis***, kui inspektori tehtud tehnoülevaatus

tulemused on selgelt valed, peaks järelevalveasutus saama tehnöülevaatustulemusi muuta.

tulemused on selgelt valed, peaks järelevalveasutus saama tehnöülevaatustulemusi 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 tehnöülevaatuse kontrollkaart, **millel on märgitud muu hulgas teave** sõiduki **kohta ja ülevaatuse tulemused**. Liikmesriigid **peaksid** kõnealust teavet koguma ja säilitama andmebaasis, et tagada **asjakohaste** tehnöülevaatuse **järeelmeetmete võtmine**.

Muudatusettepanek

(22) **Ülevaatustulemustele korrakohaste järeelmeetmete tagamiseks tuleks** iga tehtud ülevaatuse kohta väljastada tehnöülevaatuse 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 paber kandjal 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

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. Läbisõidumõõdikuga seotud pettust tuleks ka süstemaatilisemalt käsitada *rikkumisena, mille eest määratakse karistus.*

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 usaldusväärsuse 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 eesmärgi, 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 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 rakendamisvolituste 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 rakendamisvolituste teostamise 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 13 **Ettepanek võtta vastu määrus**

Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek

(29) Kuna käesoleva **määruse** eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnöülevaatuse 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

Muudatusettepanek

(29) Kuna käesoleva **direktiivi** eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnöülevaatuse 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.

lähe käesolev **direktiiv** nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

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 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 jätud

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 tehnöülevaatuse kohta) sätestatud tehnilisi nõudeid ning laiendatakse selle reguleerimisala, et hõlmata eelkõige ülevaatuspunktide ja nende järelevalveasutuste asutamine ning tehnöülevaatus 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 tehnöülevaatuse käigus

Muudatusettepanek

(31) Käesoleva **direktiiviga** ajakohastatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivis 2009/40/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tehnöülevaatuse kohta) sätestatud tehnilisi nõudeid ning laiendatakse selle reguleerimisala, et hõlmata eelkõige ülevaatuspunktide ja nende järelevalveasutuste asutamine ning tehnöülevaatus 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 tehnöülevaatuse käigus

vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnõlevaatuse kohta, et tehnõlevaatatusmeetodeid paremini reguleerida,

vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnõlevaatuse kohta, et tehnõlevaatatusmeetodeid paremini reguleerida,

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnõlevaatuse 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 tehnõlevaatuse kord.

Muudatusettepanek

Käesoleva **direktiiviga** kehtestatakse sõidukite korralise tehnõlevaatuse kord, **mille kohaselt tehakse ülevaatus vastavalt tehniliste standardite ja nõuete miinimumtasemele liiklusohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme tagamiseks.**

Selgitus

Direktiivis sätestatakse ühised miinimumstandardid korralisele tehnõlevaatusele, 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

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:

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

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

Selgitus

Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks liikmesriikidel olema õigus kasutada võimalust laiendada tehnoülevaatust 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

Muudatusettepanek

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

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

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 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

Muudatusettepanek

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

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. Tehnöülevaatusi kasutavatel liikmesriikidel peaks olema võimalus teha seda ka edaspidi. Liikmesriikidelt, kus tehnöülevaatusi ei toimu, ei tohiks nõuda selliste ülevaatuste kasutuselevõttu.

Muudatusettepanek 22
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Käesolevas **määruses** kasutatakse järgmisi mõisteid:

Käesolevas **direktiivis** kasutatakse järgmisi mõisteid:

Selgitus

Direktiivile vastav terminoloogia.

Muudatusettepanek 23
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

Selgitus

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

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

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

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

Muudatusettepanek

– see on valmistatud vähemalt 30 aastat

välja jäetud

tagasi;

Muudatusettepanek 26
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt 7 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– selle sõidukorras hoidmiseks kasutatakse varuosi, mis jäljendavad 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) „tehnöülevaatus” – kontroll, et sõiduki kõik osad vastavad ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis kehtivad tüüübikinnituse andmise, esimese registreerimise või kasutuselevõtmise ja ka järelpaigaldamise ajal;

Muudatusettepanek

9) „tehnöülevaatus” – 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 ülevaatusse sõiduki registreerimise liikmesriigis.

Muudatusettepanek

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

Selgitus

Määrus on siinkohal vale õigusakt. Käesoleva seaduse eesmärki, milleks on vähendada korrapärase tehnoülevaatusse 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 tehnoülevaatusse 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 tehnoülevaatusse tegemiseks vajalikule tehnilisele teabele, mis on esitatud I lisas. Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad I lisas esitatud tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta kooskõlas artikli

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

Muudatusettepanek

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

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

Muudatusettepanek

4. Viimase tehnoülevaatusel kuupäevast olenemata võib pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoülevaatusel või täiendava ülevaatusel 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

4. Viimase tehnoülevaatusel kuupäevast olenemata võib pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoülevaatusel või täiendava ülevaatusel 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

omanik muutub.

Selgitus

Selle õigusakti ettepaneku keskmeks on tehnöülevaatuste 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

Muudatusettepanek

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

1. Sõiduki tehnöülevaatuse teinud ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab kõnealuse sõiduki kohta tehnöülevaatuse 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

Muudatusettepanek

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

2. Ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab sõiduki ülevaatusetele toonud isikule, ***niipea kui ülevaatus on rahuldavalt läbitud,*** tehnöülevaatuse 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
tehnoülevaatus 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
tehnoülevaatus kontrollkaardi
väljastamise ajast. Enne käesoleva
määruse kohaldamise kuupäeva
edastavad liikmesriigid üksteisele oma
vastavate pädevate asutuste tunnustatud
tehnoülevaatus kontrollkaartide vormid
ja nimetatud kaartide ehtsuse kontrolli
juhised.*

Selgitus

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

Muudatusettepanek 41
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Alates käesoleva **määruse** jõustumise
kuupäevast ja hiljemalt kolm aastat pärast
seda edastavad ülevaatuspunktid asjaomase
liikmesriigi pädevale asutusele

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 tehnöülevaatuse kontrollkaartidel. Nad edastavad kõnealuse teabe mõistliku aja jooksul pärast tehnöülevaatuse 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.

elektrooniliselt teabe, mis on esitatud nende väljastatud tehnöülevaatuse kontrollkaartidel. Nad edastavad kõnealuse teabe mõistliku aja jooksul pärast tehnöülevaatuse 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. Tehnöülevaatuse tulemused teatatakse sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnöülevaatuse kontrollkaardil.

Muudatusettepanek

5. Tehnöülevaatuse tulemused teatatakse **viivitamata** sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnöülevaatuse 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 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 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.

Selgitus

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.

Selgitus

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, läbisõidumöödikute näitude ja sõidukite registriandmete kohta* ülevaatuse, registreerimise ja sõiduki tüübikinnituse eest vastutavate liikmesriikide pädevate asutuste, ülevaatuspunktide ja sõidukitootjate, *kontrollseadmete ja mõõtevahendite 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 ülevaatusetõendi nõue. *Kahe aasta jooksul alates käesoleva määruse kohaldamisest esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule uurimistulemuste aruande ja lisab sellele vajaduse korral õigusakti ettepaneku.*

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 48
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 49
Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

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

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

Muudatusettepanek

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 läbisõidumõdikuga 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 läbisõidumõdikuga 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 läbisõidumõdiku 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 tehnoülevaatus 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 tehnoülevaatuseks kasutatavaid rajatiseid ja seadmeid, mis ei vasta V lisas esitatud miinimumnõuetele [käesoleva **määruse** kohaldamise kuupäeval], võib kasutada tehnoülevaatuse tegemiseks kuni viie aasta jooksul alates kõnealusest kuupäevast.

Muudatusettepanek

1. Artiklis 11 osutatud tehnoülevaatuseks kasutatavaid rajatiseid ja seadmeid, mis ei vasta V lisas esitatud miinimumnõuetele [käesoleva **direktiivi** kohaldamise kuupäeval], võib kasutada tehnoülevaatuse 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 <i>või ekraani.</i>	Esilaterna reguleeritus ei jää nõuetes sätestatud piiridesse.
---------------------	--	---

Parlamendi muudatusettepanek

4.1.2. Reguleeritus	Määratakse kindlaks iga lähitulelaterna horisontaalne <i>ja vertikaalne</i> reguleeritus, kasutades esilaternate reguleerituse kontrollimise seadet <i>ja elektroonilist kontrollseadet, et</i>	Esilaterna reguleeritus ei jää nõuetes sätestatud piiridesse.
---------------------	---	---

***kontrollida
vajaduse korral
dünaamika
toimimist.
Kontrollida
dünaamilise
süsteemi
esilaternate
toimimist ja
reguleeritust.***

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 juhitud süsteemide puhul. Seda ei ole võimalik saavutada piisaval tasemel ainult mõõtekraani kasutades. Dünaamiliselt juhitud 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, <i>kasutades vajaduse korral elektroonilist kontrollseadet.</i>	(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. Reguleerimisseadmed (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 reguleerimisseadme töötamise piisavaks kontrollimiseks tuleks kasutada elektroonilist kontrollseadet, et tagada reguleerimisseadme 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.	Kontrollimine	(a) Lüliti ei tööta
--------	---------------	---------------------

**Piduritulelaternad –
hädapiduritule**
lülitamine

visuaalselt ja
käitamisel,
kasutades
elektroonilist
kontrollseadet, et
muuta
piduripedaali
anduri
sisendväärtust ja
kontrollida
vaatluse teel
hädapiduritule
talitlust.

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	(a) Oluline erinevus vasaku ja parema külje vahel. (b) Esitatud miinimumväärtusi ei ole saavutatud.
--	---	---

absoluutväärtusi.

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 ületavad amortiseerimise suhte üldist püürväärtust 0,1.	(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 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. b) Sõiduki ettevalmistus	(a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes kindlaksmääratud kuupäeva, 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
2. Eeltingimused:
- 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

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

sõidukile kinnitatud tootja andmesildil;

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

ülelaadeta mootorite puhul 2,5 m⁻¹,

turbomootorite puhul 3,0 m⁻¹,

või nõuetes määratletud või

pärast nõuetes kindlaksmääratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul 1,5 m⁻¹⁷.

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 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 ülevaatuses 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 katsesükklite 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

(b) kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete alusel ei ole kontrollväärtuste

soe ja rahuldavas
mehaanilises seisukorras

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
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;

turbomootorite puhul
 3.0 m^{-1} ,

või nõuetes määratletud
või

pärast nõuetes
kindlaksmääratud
kuupäeva esmaselt
registreeritud või
kasutusele võetud
sõidukite puhul

$1,5 \text{ m}^{-17}$

või

$0,2 \text{ m}^{-1}$.

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 sissepritse 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 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.

NO_x tase ei vasta nõuetele.

4. Sõiduk loetakse ülevaatuses 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 katsesüklite arvule.

Tahkete osakeste arv ei vasta nõuetele.

5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatuses 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. ***NOx taseme ja tahkete osakeste arvu mõõtmine, 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	+: -: 0:	28 7 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 (kodusõnna art 187 lg 2)	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		

MENETLUS

Pealkiri	Mootorsõidukite ja nende haagiste regulaarne tehnoülevaatus			
Viited	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)			
EP-le esitamise kuupäev	10.7.2012			
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 11.9.2012			
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	ENVI 11.9.2012	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ENVI 12.9.2012			
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Werner Kuhn 10.10.2012			
Arutamine parlamendikomisjonis	18.12.2012	22.1.2013	19.3.2013	23.4.2013
Vastuvõtmise kuupäev	30.5.2013			
Lõpphääletuse tulemus	+: –: 0:	33 7 0		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Isabelle Durant, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	George Sabin Cutaș			
Esitamise kuupäev	10.6.2013			