



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta

2012/0184(COD)

27.5.2013

LAUSUNTO

sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnalta

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi
moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaista katsastuksista sekä
direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Valmistelija: Malcolm Harbour

PA_Legam

LYHYET PERUSTELUT

Ehdotuksessa otetaan käyttöön moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksia koskevat ajantasaiset yhdenmukaistetut EU:n säännöt määräaikaikaisissa katsastuksissa (PTI) sovellettavien, turvallisuutta ja päästönormeja koskevien EU:n vähimmäisvaatimusten vahvistamiseksi. Ehdotuksen tarkoituksena on auttaa puolittamaan EU:n tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä EU:n tieliikenneturvallisuuden poliittisten suuntaviivojen mukaisesti. Lisäksi ehdotuksella pyritään edistämään ajoneuvojen huonosta kunnosta johtuvien päästöjen vähentämistä.

Valmistelija tukee näitä perustavoitteita, ja koska jäsenvaltioiden käytännöt eroavat toisistaan, valmistelija kannattaa kohdennettua yhdenmukaistamista toissijaisuusperiaatteen mukaisesti ja epäilee sen vuoksi, onko asetus tässä tapauksessa sopivin väline, koska se jättää jäsenvaltioille vähemmän liikkumavaraa sääntöjen panemiseksi täytäntöön kansallisella tasolla.

Valmistelija katsoo lisäksi, että tavoite tieliikennekuolemien määrän vähentämisestä olisi saavutettava noudattaen samalla suhteellisuusperiaatetta, ja kannattaa näin ollen vankkaan näyttöön perustuvia mukautettuja ratkaisuja. Hän haluaa kiinnittää tässä yhteydessä huomiota epävarmuustekijöihin, joita Euroopan parlamentin vaikutustenarviointiyksikkö on korostanut todeten, että näyttö ei näytä tukevan laisinkaan sitä perusolettamusta, että paremmat ja tiheimmät katsastukset johtaisivat ajoneuvojen puutteiden vähenemiseen.

Valmistelija toteaa myös, että asetuksen soveltamisalaa on laajennettu siten, että se ulottuu laajemmalle kuin direktiivin 2009/40/EY soveltamisala ja sisältää uusia ajoneuvoluokkia, kuten moottorikäyttöiset kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot, alle 3,5 tonnia painavat kevyet perävaunut sekä traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Ehdotuksessa lisätään myös vanhempien ajoneuvojen ja sellaisten ajoneuvojen, joiden matkamittarin lukema on korkea, katsastusten tiheyttä.

Valmistelija ei ole ehdottanut muutoksia asetusluonnoksen muotoon tai soveltamisalaan, eikä myöskään katsastusten keston, koska asiasta vastaava valiokunta paneutuu näihin seikkoihin. Valmistelija on sen sijaan kohdistanut tarkistuksensa sisämarkkinoihin liittyviin asioihin. Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnan näkökulmasta seuraavassa esitetyt asiat ovat kaikkein keskeisimmät.

1. "Katsastuksen" määrittely

Valmistelija ehdottaa tarkistusta, jolla muutetaan katsastuksen määritelmää, koska nykyistä määritelmää saatettaisiin väärinkäyttää rajat ylittävän kilpailun rajoittamiseksi käytettyjen autojen myynissä. Komission määritelmä aiheuttaa oikeudellista epävarmuutta, koska katsastusten yleismääritelmässä toistetaan vaatimus katsastusten suorittamisesta yleisten tyyppihyväksyntäkriteerien mukaisesti, vaikka kyseiset tyyppihyväksyntäkriteerit on jo määritelty liitteissä. Tämä merkitsee sitä, että kaikki ajoneuvon osat voidaan katsastaa, koska kaikille ajoneuvon osille on mahdollista määritellä turvallisuusulottuvuus. Keskeisellä sijalla pitäisi olla vain niiden osien katsastaminen, jotka on tyyppihyväksytty turvallisuutta ja päästöjä koskevilta osin. On olemassa riski, että jotkut toimijat saattaisivat käyttää tätä

porsaanreikää suojellakseen kotimaisia käytettyjen ajoneuvojen markkinoita ja hylätä ajoneuvoja ilman hyvää syytä.

2. Toimenpiteet matkamittarien lukemiin liittyvien petosten havaitsemiseksi ja torjumiseksi

Kuluttajamarkkinoiden tulostaulu antaa käytetyille autoille kaikista tuotteista huonoimmat markkinoiden toimivuutta koskevat tulokset jo kolmantena peräkkäisenä vuotena ja kaiken lisäksi huonoimman sijan luotettavuutta koskevissa arvioissa. Valmistelija ehdottaa tämän vuoksi tiukennettuja toimenpiteitä matkamittarien lukemiin liittyvien petosten torjumiseksi laajentamalla ajoneuvotietojen sähköisen alustan kattavuutta sen varmistamiseksi, että internetpohjainen foorumi sisältää tiedot kaikkien ajoneuvojen matkamittarien lukemista. Lisäksi valmistelija pitää huolestuttavana sitä, että komission ehdotuksessa kielletään kaikki matkamittareihin tehtävät korjaukset myös sellaiset ylöspäin tehtävät mukautukset mukaan lukien, joiden avulla vältettäisiin peukaloinnin kohteena olleiden ajoneuvojen markkina-arvon tarpeettoman suuri aleneminen.

3. Kansallisten rekisterien sisältämien katsastustulosten saatavuus, teknisten tietojen saatavuus sekä testauslaitteita koskevat vähimmäisvaatimukset

Asetuksessa otetaan käyttöön mahdollisuus luoda EU:n yhdenmukaistettu tietojenvaihtojärjestelmä, jonka avulla katsastusasemat kaikkialla EU:ssa voisivat saada tietoa ajoneuvojen korjauksista ja huolloista. Valmistelijan mielestä tietojenvaihtojärjestelmään pääsyä ei kuitenkaan saisi rajoittaa koskemaan vain toimivaltaisia viranomaisia ja katsastusasemia. Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi valmistelija ehdottaa, että sallittaisiin myös autokorjaamojen laitteiden valmistajien käyttää tietojenvaihtojärjestelmää, jolloin ne voisivat valmistaa kilpailukykyisiä ja tehokkaita testauslaitteita. Valmistelija ehdottaa myös vaihtoehtoisten katsastusprosessien käyttöönoton mahdollistamista, mikä olisi olennaisen tärkeää vaikeasti katsastettavien ajoneuvojen kustannustehokkaan katsastamisen helpottamiseksi.

4. Poikkeukset

Valmistelija pitää "museoajoneuvoille" myönnettyä poikkeusta tervetulleena. Määritelmä on hänen mielestään kuitenkin liian ohjaileva ja hän suosittelee sen sijaan ikärajan vahvistamista. Valmistelija ehdottaa lisäksi, että säilytetään jäsenvaltioiden harkintavalta, jonka puitteissa ne voivat päättää olla soveltamatta tätä asetusta joihinkin ajoneuvoihin nykyisen käytännön suuntaisesti.

5. Vastavuoroinen tunnustaminen

Katsastukset liittyvät moottoriajoneuvojen uudelleenrekisteröintiin, sillä katsastusten laajempi yhdenmukaistaminen EU:ssa yksinkertaistaisi ajoneuvojen uudelleenrekisteröintiä jäsenvaltiosta toiseen. Valmistelija on näin ollen tehnyt uuden ehdotuksen katsastustodistusten pakollisesta vastavuoroisesta tunnustamisesta kaikkialla EU:ssa.

6. Tarkistaminen ja seuranta

Jotta sisämarkkinoita voidaan edelleen vahvistaa, valmistelija on sisällyttänyt tekstiin myös tarkistuslausekkeen, jonka mukaisesti viiden vuoden kuluttua tämän ehdotuksen hyväksymisestä on tutkittava mahdollisuutta helpottaa katsastustuloksia koskevien tietojen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä.

TARKISTUKSET

Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

Tarkistus 1 **Ehdotus asetukseksi**

Otsikko 1

<i>Komission teksti</i>	<i>Tarkistus</i>
Ehdotus	Ehdotus
EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS	EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaista katsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta	moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaista katsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)	(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyyppi tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikailla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Unionissa on hyväksytty useita ajoneuvojen turvallisuutta koskevia teknisiä normeja ja vaatimuksia. On kuitenkin tarpeen varmistaa määräaikaisten katsastusten järjestelmällä, että markkinoille saatetut ajoneuvot täyttävät turvallisuusnormit koko käyttöikänsä ajan. ***Tätä järjestelmää olisi sovellettava ajoneuvoluokkiin***, jotka määritellään kaksi- ja kolmipyöräisten ***mootoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta 18 päivänä maaliskuuta 2002*** annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston ***direktiivissä 2002/24/EY***, puitteiden luomisesta mootoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston ***direktiivissä 2007/46/EY*** ja maatalous- tai metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta 26 päivänä toukokuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston ***direktiivissä 2003/37/EY***.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 5 kappale

Tarkistus

(4) Unionissa on hyväksytty useita ajoneuvojen turvallisuutta koskevia teknisiä normeja ja vaatimuksia. On kuitenkin tarpeen varmistaa määräaikaisten katsastusten järjestelmällä, että markkinoille saatetut ajoneuvot täyttävät turvallisuusnormit koko käyttöikänsä ajan. ***Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön kansallisia vaatimuksia niiden ajoneuvoluokkien katsastuksille***, jotka määritellään kaksi- ja kolmipyöräisten ***ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta 15 päivänä tammikuuta 2013*** annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston ***asetuksessa (EU) N:o 168/2013. Tätä järjestelmää olisi sovellettava ajoneuvoluokkiin, jotka määritellään*** puitteiden luomisesta mootoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston ***direktiivissä 2007/46/EY*** ja maatalous- tai metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta 26 päivänä toukokuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston ***direktiivissä 2003/37/EY***.

Komission teksti

(5) Tieliikenneturvallisuuden tason ja ajoneuvojen teknisten puutteiden **lukumäärän** välillä **on selkeä** riippuvuussuhde. Vuonna 2009 Euroopan maanteillä ilmoitettiin tapahtuneen 35 000 kuolintapausta. **Jos oletetaan, että tekniset puutteet vaikuttavat kuolintapauksiin samassa suhteessa kuin onnettomuuksiin, ajoneuvojen teknisten puutteiden voidaan katsoa olevan syynä yli 2 000 kuolintapaukseen vuodessa unionissa. Käytävissä olevien tutkimusten perusteella niistä 900–1 100 voitaisiin välttää, jos katsastusjärjestelmää parannettaisiin** asianmukaisella tavalla.

Tarkistus

(5) Tieliikenneturvallisuuden tason ja ajoneuvojen teknisten puutteiden välillä **epäillään vallitsevan** riippuvuussuhde. Vuonna 2009 Euroopan maanteillä ilmoitettiin tapahtuneen 35 000 kuolintapausta. **Katsastusjärjestelmän parantaminen** asianmukaisella tavalla **voi auttaa vähentämään kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrän minimiin.**

Perustelu

Tieteellinen hypoteesi on kyseenalainen. Jo yksistään Saksassa poliisin tekemien arvioiden mukaan ajoneuvojen teknisten puutteiden vaikutus onnettomuuksien seurauksiin on huomattavasti pienempi.

Tarkistus 4
Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Valtaosa tieliikenteen kokonaispäästöistä, erityisesti hiilidioksidipäästöistä, on peräisin pienestä osasta ajoneuvoja, joiden päästönvalvontajärjestelmät ovat vialliset. Arviolta viisi prosenttia ajoneuvokannasta aiheuttaa 25 prosenttia kaikista epäpuhtauspäästöistä. Sen vuoksi määräraikaisten katsastusten järjestelmä parantaisi osaltaan myös ympäristön tilaa vähentämällä ajoneuvojen keskimääräisiä päästöjä.

Tarkistus

(6) Valtaosa tieliikenteen kokonaispäästöistä, erityisesti hiilidioksidipäästöistä, on peräisin pienestä osasta ajoneuvoja, joiden päästönvalvontajärjestelmät ovat vialliset. Arviolta viisi prosenttia ajoneuvokannasta aiheuttaa 25 prosenttia kaikista epäpuhtauspäästöistä.

Tämä pätee myös uudenaikaisista moottorimalleista peräisin olevien hiukkas- ja NO_x-päästöjen

lisääntymiseen. Nämä moottorimallit edellyttävät kattavampia päästötestejä sekä ajoneuvon OBD-järjestelmän kunnon ja toiminnan sähköistä testaamista, joka on varmennettava nykyisellä pakokaasupäästöttestillä täydellisen ja tarkan päästötuloksen varmistamiseksi, koska pelkkä OBD-järjestelmä ei ole luotettava testimenetelmä.

Sen vuoksi määräaikaisten katsastusten järjestelmä parantaisi osaltaan myös ympäristön tilaa vähentämällä ajoneuvojen keskimääräisiä päästöjä.

Perustelu

OBD-järjestelmä ei ole luotettava päästöjen mittausmenetelmä. Siksi mittaustulos on varmennettava suorittamalla pakokaasupäästöttesti.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(7) Luotettavat tutkimustulokset osoittavat, että tekniset puutteet ovat syynä tai osasyynä kahdeksaan prosenttiin onnettomuuksista, joissa on osallisena moottoripyörä. Moottoripyöräilijät ovat riskialtein tienkäyttäjryhmä, jonka keskuudessa kuolintapausten määrä on kasvussa. Mopoilijoiden osuus kuolintapausten määrässä on yliedustettu, sillä maanteillä kuoli yli 1 400 mopoilijaa vuonna 2008. Tämän vuoksi katsastettavien ajoneuvojen joukkoon olisi lisättävä myös riskialtein tienkäyttäjryhmä, eli moottorikäyttöiset kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot.

Poistetaan.

Perustelu

Päätös katsastusten soveltamisalan laajentamisesta moottorikäyttöisiin kaksi- ja

kolmipyöräisiin ajoneuvoihin olisi jätettävä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille. Lisäksi EY:n kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevat onnettomuustilastot eivät ole yhteneväisiä aiempien tutkimusten kanssa.

Tarkistus 6 **Ehdotus asetukseksi**

Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Katsastus on täysivaltaista toimintaa, minkä vuoksi se olisi jätettävä jäsenvaltioiden tai niiden valvomien elinten tehtäväksi. Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin oltava vastuussa katsastusten **tekemisestä** kaikissa tapauksissa, vaikka kansallinen järjestelmä mahdollistaisikin luvan myöntämisen esimerkiksi ajoneuvokorjaamojen kaltaisille yksityisille tahoille.

Tarkistus

(10) Katsastus on täysivaltaista toimintaa, minkä vuoksi se olisi jätettävä jäsenvaltioiden tai niiden valvomien elinten tehtäväksi. Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin oltava vastuussa katsastusten **järjestämisestä** kaikissa tapauksissa, vaikka kansallinen järjestelmä mahdollistaisikin luvan myöntämisen esimerkiksi ajoneuvokorjaamojen kaltaisille yksityisille tahoille.

Tarkistus 7 **Ehdotus asetukseksi**

Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(12) Jotta katsastukset olisivat korkeatasoisia kaikkialla unionissa, katsastuksissa käytettävät testauslaitteet sekä niiden huolto ja kalibrointi olisi eriteltävä unionin tasolla.

Tarkistus

(12) Jotta katsastukset olisivat korkeatasoisia kaikkialla unionissa, katsastuksissa käytettävät testauslaitteet sekä niiden huolto ja kalibrointi olisi eriteltävä unionin tasolla.
Katsastusjärjestelmien, -menettelyjen ja laitteiden alan innovoinnille olisi luotava kannustimia, sillä siten mahdollistettaisiin kustannusten aleneminen ja käytön optimointi.

Tarkistus 8 **Ehdotus asetukseksi**

Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Katsastustuloksia ei tulisi muuttaa kaupallisia tarkoituksia varten. Valvontaelimen olisi voitava muuttaa katsastustulokset ainoastaan siinä tapauksessa, että katsastajan tekemän katsastuksen tulokset ovat ilmeisen virheelliset.

Tarkistus

(14) Katsastustuloksia ei tulisi muuttaa kaupallisia tarkoituksia varten. Valvontaelimen olisi voitava muuttaa katsastustulokset ainoastaan siinä tapauksessa, että katsastajan tekemän katsastuksen tulokset ovat ilmeisen virheelliset, **ja määrätä katsastustodistuksen myöntäneelle elimelle asianmukaisia seuraamuksia.**

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti

(22) Kunkin katsastuksen jälkeen olisi annettava katsastustodistus, **jossa on muun muassa** ajoneuvon tunnistetiedot ja **tietoja katsastustuloksista. Katsastusten asianmukaisen seurannan varmistamiseksi** jäsenvaltioiden olisi kerättävä nämä tiedot ja syötettävä ne tietokantaan.

Tarkistus

(22) **Katsastustulosten asianmukaisen seurannan varmistamiseksi** kunkin katsastuksen jälkeen olisi annettava katsastustodistus, **ja se olisi luotava lisäksi yhtä yksityiskohtaisena sähköisessä muodossa siten, että siihen sisältyvät ajoneuvon tunnistetiedot ja katsastustulokset sellaisina kuin ne ilmenevät alkuperäisestä katsastustodistuksesta. Lisäksi** jäsenvaltioiden olisi kerättävä nämä tiedot ja syötettävä ne **keskitettyyn** tietokantaan **sen varmistamiseksi, että katsastustulosten aitous voidaan helposti varmentaa.**

Perustelu

Katsastustodistukset olisi vastedes annettava paperiversion lisäksi myös sähköisessä muodossa väärennösten ja vilpillisen käsittelyn välttämiseksi ja sellaisen tietojen vaihdon helpottamiseksi, joka mahdollistaa ajoneuvotietojen sähköisen alustan kehittämisen.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti

(23) Matkamittareihin liittyvien petosten uskotaan koskevan 5–12:ta prosenttia käytettyinä myydyistä autoista, mikä aiheuttaa vuosittain useiden miljardien eurojen kustannukset yhteiskunnalle ja johtaa siihen, että ajoneuvojen liikennekelpoisuus arvioidaan virheellisesti. Jos matkamittarin lukema kirjattaisiin katsastustodistukseen ja jos edellisen katsastuksen todistus olisi pakko esittää, olisi helpompi havaita matkamittarin vilpillinen käsittely tai sen tietojen omavaltainen muuttaminen ja estää matkamittareihin liittyvät petokset. Matkamittareihin liittyviä petoksia olisi myös pidettävä järjestelmällisemmin rikoksena, josta voidaan langettaa seuraamus.

Tarkistus

(23) Matkamittareihin liittyvien petosten uskotaan koskevan 5–12:ta prosenttia käytettyinä myydyistä autoista, mikä aiheuttaa vuosittain useiden miljardien eurojen kustannukset yhteiskunnalle ja johtaa siihen, että ajoneuvojen liikennekelpoisuus arvioidaan virheellisesti. Jos matkamittarin lukema kirjattaisiin katsastustodistukseen ja jos edellisen katsastuksen todistus olisi pakko esittää, olisi helpompi havaita matkamittarin vilpillinen käsittely tai sen tietojen omavaltainen muuttaminen ja estää matkamittareihin liittyvät petokset, ***ja se myös parantaisi sisämarkkinoiden toimintaa rajat ylittävässä käytettyjen autojen kaupassa. Kahdeksannessa kuluttajamarkkinoiden tulostaulussa ”Markkinat kuluttajan kannalta toimiviksi” joulukuulta 2012 tämä markkinlohko sai jo kolmantena peräkkäisenä vuotena huonoimman markkinoiden toimivuutta koskevan tuloksen ja sijoittui kaikkein huonoimmin luotettavuutta koskevissa arvioissa.*** Matkamittareihin liittyviä petoksia olisi myös pidettävä järjestelmällisemmin rikoksena, josta voidaan langettaa seuraamus.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti

(26) Tämän ***asetuksen*** täydentäminen teknisillä yksityiskohdilla edellyttää, että komissiolle siirretään Euroopan unionin

Tarkistus

(26) Tämän ***direktiivin*** täydentäminen teknisillä yksityiskohdilla edellyttää, että komissiolle siirretään Euroopan unionin

toiminnasta annetun sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta antaa säädöksiä, jotta otettaisiin huomioon tarvittaessa unionin ajoneuvoluokkien tyyppihyväksyntälainsäädännön kehitys ja tarve saattaa liitteet ajan tasalle tekniikan kehityksen vuoksi. On erityisen tärkeää, että komissio järjestää asiaa valmistellessaan asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asiaankuuluvat asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

toiminnasta annetun sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta antaa säädöksiä, jotta otettaisiin huomioon tarvittaessa unionin ajoneuvoluokkien tyyppihyväksyntälainsäädännön kehitys ja tarve saattaa liitteet ajan tasalle tekniikan kehityksen vuoksi. On erityisen tärkeää, että komissio järjestää asiaa valmistellessaan asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asiaankuuluvat asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyyppeihin tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaistuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 12 **Ehdotus asetukseksi**

Johdanto-osan 27 kappale

Komission teksti

(27) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset tämän **asetuksen** täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta. Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

Tarkistus

(27) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset tämän **direktiivin** täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta. Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyypiksi tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisilla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti

(29) Koska tämän **asetuksen** tavoitetta, eli ajoneuvojen katsastusten tekemistä unionissa koskevien yhteisten vähimmäisvaatimusten ja yhdenmukaistettujen sääntöjen säätämistä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perussopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa määrätyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä **asetuksessa** ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

Tarkistus

(29) Koska tämän **direktiivin** tavoitetta, eli ajoneuvojen katsastusten tekemistä unionissa koskevien yhteisten vähimmäisvaatimusten ja yhdenmukaistettujen sääntöjen säätämistä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perussopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa määrätyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä **direktiivissä** ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyypiksi tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisilla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on suhteellisempänä välineenä parempi valinta.

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 30 kappale

(30) Tässä asetuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita, sellaisina kuin niihin viitataan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 6 artiklassa.

Poistetaan.

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 31 kappale

(31) Tällä **asetuksella** saatetaan ajan tasalle moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6 päivänä toukokuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY tekniset vaatimukset ja laajennetaan sen soveltamisala koskemaan erityisesti katsastusasemien ja niiden valvontaelinten perustamista sekä katsastuksia tekevien katsastajien nimeämistä. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi kumottava. Lisäksi tähän **asetukseen** sisältyvät moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukaisissa katsastuksissa havaittujen puutteiden arvioinnista 5 päivänä heinäkuuta 2010 annetussa komission suosituksessa 2010/378/EU vahvistetut säännöt katsastusmenetelmien sääntelyn parantamiseksi,

(31) Tällä **direktiivillä** saatetaan ajan tasalle moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6 päivänä toukokuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY tekniset vaatimukset ja laajennetaan sen soveltamisala koskemaan erityisesti katsastusasemien ja niiden valvontaelinten perustamista sekä katsastuksia tekevien katsastajien nimeämistä. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi kumottava. Lisäksi tähän **direktiiviin** sisältyvät moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukaisissa katsastuksissa havaittujen puutteiden arvioinnista 5 päivänä heinäkuuta 2010 annetussa komission suosituksessa 2010/378/EU vahvistetut säännöt katsastusmenetelmien sääntelyn parantamiseksi,

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyyppi tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisilla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa,

direktiivi on suhteellisempänä välineenä parempi valinta.

Tarkistus 16 **Ehdotus asetukseksi**

1 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tässä **asetuksessa** vahvistetaan ajoneuvojen määräaikaisten katsastusten järjestelmä.

Tarkistus

Tässä **direktiivissä** vahvistetaan ajoneuvojen määräaikaisten katsastusten järjestelmä. **Katsastukset suoritetaan teknisten vähimmäisnormien ja -vaatimusten mukaisesti liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistamiseksi.**

Perustelu

Direktiivissä vahvistetaan katsastuksia koskevat yhteiset vähimmäisvaatimukset ottaen samalla huomioon jäsenvaltioiden väliset erot. On mahdollista asettaa tiukempia teknisiä normeja ja vaatimuksia.

Tarkistus 17 **Ehdotus asetukseksi**

2 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1. Tätä **asetusta** sovelletaan ajoneuvoihin, joiden rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja jotka kuuluvat seuraaviin direktiiveissä **2002/24/EY**, 2007/46/EY ja 2003/37/EY tarkoitettuihin luokkiin:

Tarkistus

1. Tätä **direktiiviä** sovelletaan ajoneuvoihin, joiden rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja jotka kuuluvat seuraaviin **asetuksessa N:o 2013/168/EU ja** direktiiveissä 2007/46/EY ja 2003/37/EY tarkoitettuihin luokkiin:

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyypin tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisten katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 18
Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 1 kohta – 7 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

*– kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot –
L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-
luokan ajoneuvo,*

Poistetaan.

Perustelu

Päätös katsastusten soveltamisalan laajentamisesta moottorikäyttöisiin kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin olisi jätettävä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille. Lisäksi EY:n kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevat onnettomuustilastot eivät ole yhteneväisiä aiempien tutkimusten kanssa.

Tarkistus 19
Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

2. Tätä *asetusta* ei sovelleta

2. Tätä **direktiiviä** ei sovelleta

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyypin tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisilla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 20
Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 kohta – 1 alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**kaksi- tai kolmipyöräisiin ajoneuvoihin –
L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-
luokan ajoneuvoihin,**

Tarkistus 21
Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön kansallisia vaatimuksia alueellaan rekisteröityjen 2 kohdassa lueteltujen ajoneuvojen katsastuksille.

Tarkistus

3. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön kansallisia vaatimuksia alueellaan rekisteröityjen **1 kohdan seitsemännessä luetelmakohdassa ja** 2 kohdassa lueteltujen ajoneuvojen katsastuksille.

Perustelu

Tämä tarkistus aiheutuu automaattisesti asetuksen muuttamisesta direktiiviksi. Se on kuitenkin tärkeää todeta selvästi jo tässä vaiheessa. Katsastuksia suorittavien jäsenvaltioiden pitää voida säilyttää katsastusjärjestelmänsä voimassa. Niitä jäsenvaltioita, joissa ei suoriteta katsastuksia, ei pitäisi velvoittaa ottamaan niitä käyttöön.

Tarkistus 22
Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tässä *asetuksessa* tarkoitetaan

Tarkistus

Tässä **direktiivissä** tarkoitetaan

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 23
Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Komission teksti

(5) 'kaksi- tai kolmipyöräisillä ajoneuvoilla' kaikkia moottorikäyttöisiä kaksipyöräisiä ajoneuvoja, joissa voi olla sivuvaunu, sekä kolmi- ja nelipyörä;

Tarkistus

Poistetaan.

Perustelu

Päätös katsastusten soveltamisalan laajentamisesta moottorikäyttöisiin kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin olisi jätettävä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille. Lisäksi EY:n kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevat onnettomuustilastot eivät ole yhteneväisiä aiempien tutkimusten kanssa.

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 7 alakohta – johdantokappale

Komission teksti

(7) 'museoajoneuvolla' kaikkia ajoneuvoja, jotka **täyttävät kaikki seuraavat edellytykset:**

Tarkistus

(7) 'museoajoneuvolla' kaikkia ajoneuvoja, jotka **on valmistettu tai ensimmäisen kerran rekisteröity vähintään 30 vuotta aikaisemmin ja joita jäsenvaltion ajoneuvojen rekisteröinnistä vastaavat viranomaiset pitävät historiallisina ajoneuvoina.**

Perustelu

Komission museoajoneuvon määritelmä on turhan yksityiskohtainen ja johtaisi siihen, että moni ajoneuvo sisältyisi tarpeettomasti tämän asetuksen soveltamisalaan. Yksinkertainen ikävaatimus ja tarkemman määrittelyn jättäminen jäsenvaltioiden viranomaisten vastuulle mahdollistavat riittävän joustavuuden ja vastaavat nykyistä käytäntöä.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 7 alakohta – 1 luetelmakohta

Komission teksti

– **ne on valmistettu vähintään 30 vuotta sitten,**

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 7 alakohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

– **niitä huolletaan käyttämällä varaosia, jotka jäljittelevät ajoneuvon historiallisia**

Tarkistus

Poistetaan.

komponentteja;

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 7 alakohta – 3 luettelukohta

Komission teksti

Tarkistus

– niiden moottorin, jarrujen, ohjauksen tai jousituksen kaltaisten pääosien teknisiin ominaisuuksiin ei ole tehty mitään muutoksia, ja

Poistetaan.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 7 alakohta – 4 luettelukohta

Komission teksti

Tarkistus

– niiden ulkonäköä ei ole muutettu;

Poistetaan.

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(9) 'katsastuksella' sen varmentamista, että ajoneuvon osat ja komponentit vastaavat sen turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksia, jotka ovat voimassa hyväksynnän, ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton aikana tai jälkiasennuksen aikana;

(9) 'katsastuksella' tämän asetuksen liitteen II ja liitteen III mukaisesti suoritettavaa tarkastusta, jolla varmistetaan, että ajoneuvoa on turvallista käyttää yleisillä teillä ja että se vastaa vaadittuja ympäristöominaisuuksia;

Perustelu

Komission määritelmä aiheuttaa oikeudellista epävarmuutta, koska katsastusten yleismääritelmässä toistetaan vaatimus katsastusten suorittamisesta yleisten tyyppihyväksyntäkriteerien mukaisesti, vaikka kyseiset tyyppihyväksyntäkriteerit (turvallisuus- ja päästötestit) on jo määritelty tämän asetuksen liitteissä. Ilman tätä tarkistusta mille tahansa tyyppihyväksynnän saaneelle ajoneuvon osalle voitaisiin tehdä turvallisuustesti ja ajoneuvoja saatettaisiin tämän vuoksi hylätä tarpeettomasti katsastuksissa.

Tarkistus 30
Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut on katsastettava määräajoin tämän **asetuksen** mukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ne on rekisteröity.

Tarkistus

1. Moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut on katsastettava määräajoin tämän **direktiivin** mukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ne on rekisteröity.

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyyppi tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisilla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 31
Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Ajoneuvon valmistajien on annettava katsastuksissa tarvittavat liitteessä I vahvistetut tekniset tiedot katsastusasemien **tai** tapauksen mukaan **toimivaltaisen viranomaisen** saataville. Komissio hyväksyy liitteessä I tarkoitettujen tietojen saatavuuden osalta noudatettavia menettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tutkimusmenettelyä noudattaen.

Tarkistus

3. Ajoneuvon valmistajien on annettava katsastuksissa tarvittavat liitteessä I vahvistetut tekniset tiedot katsastusasemien, **katsastuslaitteiden valmistajien ja** tapauksen mukaan **toimivaltaisten viranomaisten sekä ajoneuvojen korjaamisen, kunnossapidon ja huollon varmistavien riippumattomien toimijoiden** saataville. Komissio hyväksyy liitteessä I tarkoitettujen tietojen saatavuuden osalta noudatettavia menettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tutkimusmenettelyä noudattaen.

Tarkistus 32
Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 1 kohta – 1 luetelmakohta

Komission teksti

– *L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen kahden vuoden kuluttua ja tämän jälkeen joka vuosi,*

Tarkistus

Poistetaan.

Perustelu

Päätös katsastusten soveltamisalan laajentamisesta moottorikäyttöisiin kaksi- ja kolmipyöräisiin ajoneuvoihin olisi jätettävä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille. Lisäksi EY:n kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevat onnettomuustilastot eivät ole yhteneväisiä aiempien tutkimusten kanssa.

Tarkistus 33
Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 1 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

– M1-, N1- ja O2-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen **kahden vuoden kuluttua ja tämän jälkeen** joka vuosi,

Tarkistus

– M1-, N1- ja O2-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen **enintään** joka **toinen** vuosi;

Tarkistus 34
Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

– takseiksi tai ambulansseiksi rekisteröidyt M1-luokan ajoneuvot sekä M2-, M3-, N2-, N3-, T5-, O3- ja O4-luokan ajoneuvot: **yhden** vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen

Tarkistus

– takseiksi tai ambulansseiksi rekisteröidyt M1-luokan ajoneuvot sekä M2-, M3-, N2-, N3-, T5-, O3- ja O4-luokan ajoneuvot: **kahden** vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen

jälkeen joka vuosi.

jälkeen *enintään* joka *toinen* vuosi.

Perustelu

Tekniset puutteet tulevat ilmi vain, jos katsastuksista tehdään perusteellisempia. Jos katsastukset suoritetaan pintapuolisesti, niiden tiheyden lisäämisestä ei ole mitään hyötyä. Katsastusten määrää lisäämällä ei saada aikaan minkäänlaisia tuntuvia parannuksia.

Tarkistus 35
Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Jos M1- tai N1-luokan ajoneuvolla on ajettu vähintään 160 000 km siihen mennessä, kun ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin jälkeinen ensimmäinen katsastus tehdään, se on katsastettava tämän jälkeen joka vuosi.

Poistetaan.

Perustelu

On kyseenalaista, onko ajoneuvojen matkamittarin lukeman tai iän sekä liikennekelpoisuuden puutteen välillä minkäänlaista yhteyttä. Vanhemmat ajoneuvot eivät ole osallisina onnettomuuksissa useammin kuin uudet ajoneuvot.

Tarkistus 36
Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

4. Sen estämättä, minä päivänä viimeisin katsastus tehtiin, toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että ajoneuvolle tehdään katsastus tai lisäkatsastus ennen 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua päivämäärää seuraavissa tapauksissa:

sellaisen onnettomuuden jälkeen, jossa pyörien, jousituksen, törmäyksen vaimennusvyöhykkeen, ohjauksen tai jarrujen kaltaisille ajoneuvon pääasiallisille turvallisuuskomponenteille

4. Sen estämättä, minä päivänä viimeisin katsastus tehtiin, toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että ajoneuvolle tehdään katsastus tai lisäkatsastus ennen 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua päivämäärää seuraavissa tapauksissa:

sellaisen onnettomuuden jälkeen, jossa pyörien, jousituksen, törmäyksen vaimennusvyöhykkeen, ohjauksen tai jarrujen kaltaisille ajoneuvon pääasiallisille turvallisuuskomponenteille

aiheutui vakavaa vahinkoa,
kun ajoneuvon turvallisuus- ja
ympäristöjärjestelmiä ja -komponentteja on
muutettu tai muunnettu,

***jos ajoneuvon rekisteröintitodistuksen
haltija muuttuu.***

aiheutui vakavaa vahinkoa,
kun ajoneuvon turvallisuus- ja
ympäristöjärjestelmiä ja -komponentteja on
muutettu tai muunnettu,

Perustelu

Lainsäädäntöesityksessä keskitytään katsastusten parantamiseen. On epäselvää, miksi ajoneuvon liikennekelpoisuus tulisi yhtäkkiä kyseenalaiseksi vain siksi, että ajoneuvon haltija muuttuu.

Tarkistus 37 Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 4 kohta – 1 alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

tienvarsitarkastuksen johdosta.

Tarkistus 38 Ehdotus asetukseksi

8 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan ajoneuvon katsastaneen toimivaltaisen viranomaisen on annettava kyseisestä ajoneuvosta katsastustodistus, jossa on ainakin liitteessä IV vahvistetut kohdat.

1. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan ajoneuvon katsastaneen toimivaltaisen viranomaisen on annettava kyseisestä ajoneuvosta katsastustodistus, ***jonka on oltava saatavilla myös sähköisessä muodossa ja*** jossa on ainakin liitteessä IV vahvistetut kohdat.

Tarkistus 39 Ehdotus asetukseksi

8 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on annettava ajoneuvon katsastettavaksi esittäneelle henkilölle katsastustodistus tai, jos katsastustodistus *laaditaan sähköisesti, oikeaksi todistettu* tuloste *tällaisesta todistuksesta*.

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi

8 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on annettava ajoneuvon katsastettavaksi esittäneelle henkilölle katsastustodistus *heti kun sen teksti on saatu laadittua tyydyttävästi* tai, jos katsastustodistus *on sähköisessä muodossa*, tuloste *katsastustuloksista*.

Tarkistus

2 a. Jos rekisteröinnistä vastaavat viranomaiset ovat vastaanottaneet ajoneuvon uudelleenrekisteröintiä koskevan hakemuksen ja jos kyseinen ajoneuvo on peräisin toisesta jäsenvaltiosta, rekisteröinnistä vastaavien viranomaisten on tunnustettava ajoneuvon katsastustodistus, kun sen pätevyys on varmennettu uudelleenrekisteröintihetkellä. Tunnustus on myönnettävä todistuksen alkuperäistä voimassaoloa vastaavaksi ajanjaksoksi, paitsi jos todistuksen alkuperäinen voimassaoloaika on pidempi kuin laillinen enimmäisvoimassaoloaika siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo rekisteröidään uudelleen. Siinä tapauksessa voimassaoloaika lyhennetään ja se lasketaan alkavaksi siitä päivästä lähtien, jona ajoneuvo on saanut alkuperäisen katsastustodistuksen. Jäsenvaltioiden on ennen tämän asetuksen soveltamispäivää ilmoitettava toisilleen, missä muodossa niiden toimivaltaisten viranomaisten tunnustama katsastustodistus on, sekä ohjeet sen aitouden varmentamiseksi.

Perustelu

Moottoriajoneuvojen uudelleenrekisteröinnin helpottamiseksi kaikkialla unionissa tässä tarkistuksessa otetaan käyttöön jäsenvaltioiden välinen katsastustodistusten vastavuoroinen tunnustamisjärjestelmä, joka tulee voimaan sinä päivänä, jolloin tätä asetusta aletaan soveltaa.

Tarkistus 41 **Ehdotus asetukseksi** **8 artikla – 3 kohta**

Komission teksti

3. Katsastusasemien on toimitettava jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle sähköisesti tiedot, jotka mainitaan niiden antamissa katsastustodistuksissa, tämän **asetuksen** voimaantulopäivästä alkaen, mutta kuitenkin kolmen vuoden kuluessa. Tiedonanto on tehtävä kohtuullisen ajan kuluessa katsastustodistusten antamisesta. Tähän päivämäärään saakka katsastusasemat voivat toimittaa tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle muilla tavoin. Toimivaltaisen viranomaisen on säilytettävä tiedot 36 kuukauden ajan niiden vastaanottamisesta.

Tarkistus

3. Katsastusasemien on toimitettava jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle sähköisesti tiedot, jotka mainitaan niiden antamissa katsastustodistuksissa, tämän **direktiivin** voimaantulopäivästä alkaen, mutta kuitenkin kolmen vuoden kuluessa. Tiedonanto on tehtävä kohtuullisen ajan kuluessa katsastustodistusten antamisesta. Tähän päivämäärään saakka katsastusasemat voivat toimittaa tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle muilla tavoin. Toimivaltaisen viranomaisen on säilytettävä tiedot **keskitetyssä tietokannassa** 36 kuukauden ajan niiden vastaanottamisesta.

Perustelu

Tällä tarkistuksella pyritään helpottamaan sellaista tietojen vaihtoa, joka mahdollistaa ajoneuvotietojen sähköisen alustan kehittämisen.

Tarkistus 42 **Ehdotus asetukseksi** **8 artikla – 5 kohta**

Komission teksti

5. Katsastuksen tulokset on ilmoitettava ajoneuvon rekisteröineelle viranomaiselle. Ilmoituksessa on oltava katsastustodistuksessa mainittavat tiedot.

Tarkistus

5. Katsastuksen tulokset on ilmoitettava ajoneuvon rekisteröineelle viranomaiselle **viipymättä**. Ilmoituksessa on oltava katsastustodistuksessa mainittavat tiedot.

Tarkistus 43
Ehdotus asetukseksi

12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Katsastajiin, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tai jonkin katsastusasemien palveluksessa päivänä, jona tämän **asetuksen** soveltaminen alkaa, ei sovelleta liitteessä VI olevassa 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia. Jäsenvaltioiden on annettava tällaisille katsastajille vastaavuustodistus.

Tarkistus

3. Katsastajiin, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tai jonkin katsastusasemien palveluksessa päivänä, jona tämän **direktiivin** soveltaminen alkaa, ei sovelleta liitteessä VI olevassa 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia. Jäsenvaltioiden on annettava tällaisille katsastajille vastaavuustodistus.

Perustelu

Asetus on väärä säädöstyyppi tähän tarkoitukseen. Tämän säädöksen tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen minimiin määräaikaisilla katsastuksilla. Tämä tavoite voidaan saavuttaa myös sellaisen oikeudellisen välineen avulla, jolla on vähemmän radikaali vaikutus kansalliseen lainsäädäntöön. Ehdotuksen perustana oleva hypoteesi on kyseenalainen. Koska siihen liittyviä epävarmuustekijöitä ei voida poistaa, direktiivi on oikeasuhteisuuden kannalta parempi valinta.

Tarkistus 44
Ehdotus asetukseksi
14 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän **asetuksen** soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden ja komission kanssa.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän **direktiivin** soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden ja komission kanssa.

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 45
Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kansallisen yhteyspisteensä nimet ja yhteystiedot viimeistään [vuoden kuluttua tämän *asetuksen* voimaantulosta] ja ilmoitettava sille viipymättä niiden muuttumisesta. Komissio laatii luettelon kaikista kansallisista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kansallisen yhteyspisteensä nimet ja yhteystiedot viimeistään [vuoden kuluttua tämän *direktiivin* voimaantulosta] ja ilmoitettava sille viipymättä niiden muuttumisesta. Komissio laatii luettelon kaikista kansallisista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 46
Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Komissio tutkii sellaisen ajoneuvotietojen sähköisen alustan käyttöönoton toteutettavuutta, kustannuksia ja hyötyjä, jossa ajoneuvojen katsastuksesta, rekisteröinnistä ja hyväksynnästä vastaavat jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset sekä katsastusasemat ja ajoneuvojen valmistajat vaihtavat keskenään katsastuksia koskevia tietoja.

Tarkistus

Kun kustannuksia ja hyötyjä on analysoitu yksityiskohtaisesti ja ajoneuvon turvallisuutta ja katsastusmenetelmiä koskevia parannuksia on arvioitu ja edellyttäen, että kustannus-hyötyanalyysin tulos on myönteinen, komissio ehdottaa ajoneuvotietojen sähköistä alustaa, jolla helpotetaan ajoneuvojen katsastuksesta, rekisteröinnistä ja hyväksynnästä vastaavien jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, katsastusasemien ja ajoneuvojen valmistajien, testaus- ja mittauslaitteiden valmistajien ja muiden riippumattomien toimijoiden tietojen saantia ajoneuvojen katsastustuloksista, matkamittarien lukemista ja ajoneuvojen rekisteröintitiedoista.

Tarkistus 47
Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. *Se esittää ja arvioi kyseisen tutkimuksen perusteella erilaisia poliittisia vaihtoehtoja, kuten mahdollisuutta olla soveltamatta 10 artiklassa säädettyä vaatimusta esittää todiste katsastuksesta. **Kahden vuoden kuluessa tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä komissio ilmoittaa tutkimuksen tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja antaa tarvittaessa asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksen.***

Tarkistus 48

Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus 49

Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 2 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

18 a artikla (uusi)

Tarkistus

2. Jos kustannus-hyötyanalyysi on epävarma tai kielteinen, komissio tarkastelee kuitenkin toteutettavuutta ja ehdottaa tarvittaessa menetelmää, jolla helpotetaan kyseisten tietojen saantia, ja esittää ja arvioi kyseisen tutkimuksen perusteella erilaisia poliittisia vaihtoehtoja, kuten mahdollisuutta olla soveltamatta 10 artiklassa säädettyä vaatimusta esittää todiste katsastuksesta.

Tarkistus

2 a. Komissio ottaa kummassakin tapauksessa huomioon olemassa olevat julkisesti saatavilla olevia tietoja koskevat tietotekniset ratkaisut ja sähköiset alustat.

Tarkistus

2 b. Kahden vuoden kuluessa tämän direktiivin soveltamisen alkamispäivästä komissio ilmoittaa asiasta Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja antaa tarvittaessa asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksen.

Komission teksti

Tarkistus

18 a artikla

Raportointi

Komissio toimittaa viimeistään [viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista, erityisesti seuraavia asioita koskevien säännösten vaikuttavuudesta: soveltamisala, katsastustiheys sekä katsastustodistusten vastavuoroista tunnustamista koskevan järjestelmän täytäntöönpano. Kertomuksessa on myös analysoitava, onko tarvetta päivittää tämän direktiivin liitteitä teknisen kehityksen ja käytäntöjen perusteella. Kertomus toimitetaan 16 artiklassa tarkoitetun komitean kuulemisen jälkeen, ja kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.

Tarkistus 51
Ehdotus asetukseksi

18 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Siirretään 17 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä ***määräämättömäksi*** ajaksi [tämän ***asetuksen*** voimaantulopäivästä].

2. Siirretään komissiolle 17 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä ***viiden vuoden*** ajaksi [tämän ***direktiivin*** voimaantulopäivästä]. ***Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta sitä viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.***

Perustelu

Säädösvallan siirtäminen määräajaksi on sopivampi vaihtoehto. Komission olisi laadittava kertomus delegoitujen säädösten vaikutuksesta.

Tarkistus 52 **Ehdotus asetukseksi**

19 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän **asetuksen** säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän **direktiivin** säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä.

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 53 **Ehdotus asetukseksi** **19 artikla – 2 kohta**

Komission teksti

2. Kunkin jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että matkamittarin vilpillistä käsittelyä tai sen tietojen omavaltaista muuttamista pidetään rikoksena ja että siitä voidaan langettaa tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia.

Tarkistus

2. Kunkin jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että matkamittarin vilpillistä käsittelyä tai sen tietojen omavaltaista muuttamista pidetään rikoksena ja että siitä voidaan langettaa tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia, **lukuun ottamatta matkamittarien lukemiin ylöspäin tehtäviä mukautuksia, joihin katsastusasema tai toimivaltainen viranomainen on antanut luvan aiemman vilpillisen käsittelyn seurausten korjaamiseksi.**

Perustelu

Tarkistuksella varmistetaan, että jos ajoneuvon matkamittarin lukemaa on laittomasti peukaloitu, katsastusasema tai toimivaltainen viranomainen voi laillisesti mukauttaa lukemaa ylöspäin. Siten varmistetaan, etteivät peukaloinnin kohteena olleet ajoneuvot joudu kokonaan pois markkinoilta ja että ne voivat myöhemmin läpäistä katsastukset.

Tarkistus 54 **Ehdotus asetukseksi**

19 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä säännöksistä komissiolle viimeistään [vuoden kuluttua tämän **asetuksen** soveltamisen alkamispäivästä], ja niiden on viipymättä ilmoitettava myöhemmin tehtävistä muutoksista, joilla on vaikutusta kyseisiin säännöksiin.

Tarkistus

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä säännöksistä komissiolle viimeistään [vuoden kuluttua tämän **direktiivin** soveltamisen alkamispäivästä], ja niiden on viipymättä ilmoitettava myöhemmin tehtävistä muutoksista, joilla on vaikutusta kyseisiin säännöksiin.

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 55 **Ehdotus asetukseksi**

20 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Edellä 11 artiklassa tarkoitettuja testaustiloja ja -laitteita, jotka eivät täytä liitteessä V vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia [tämän **asetuksen** soveltamisen alkamispäivänä], saa käyttää katsastusten tekemisessä enintään viiden vuoden ajan kyseisestä päivämäärästä.

Tarkistus

1. Edellä 11 artiklassa tarkoitettuja testaustiloja ja -laitteita, jotka eivät täytä liitteessä V vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia [tämän **direktiivin** soveltamisen alkamispäivänä], saa käyttää katsastusten tekemisessä enintään viiden vuoden ajan kyseisestä päivämäärästä.

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 56
Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava liitteessä VII säädettyjä vaatimuksia viimeistään tämän *asetuksen* soveltamisen alkamispäivää seuraavasta viidennestä vuodesta.

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava liitteessä VII säädettyjä vaatimuksia viimeistään tämän *direktiivin* soveltamisen alkamispäivää seuraavasta viidennestä vuodesta.

Perustelu

Terminologian saattaminen direktiivin mukaiseksi.

Tarkistus 57
Ehdotus asetukseksi

21 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Kumotaan direktiivi 2009/40/EY ja komission suositus 2010/378/EU [tämän *asetuksen* soveltamisen alkamispäivästä].

Tarkistus

Kumotaan direktiivi 2009/40/EY ja komission suositus 2010/378/EU [tämän *direktiivin* soveltamisen alkamispäivästä].

Tarkistus 58
Ehdotus asetukseksi

22 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tämä *asetus* tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Tarkistus

Tämä *direktiivi* tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Tarkistus 59
Ehdotus asetukseksi

22 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Sitä sovelletaan [**12 kuukauden** kuluttua sen voimaantulosta].

Tarkistus

Sitä sovelletaan [**24 kuukauden** kuluttua sen voimaantulosta].

Tarkistus 60
Ehdotus asetukseksi

22 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tämä *asetus* on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus

Tämä *direktiivi* on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus 61
Ehdotus asetukseksi
Liite II – osa 1 – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Poikkeustilanteissa, joissa tiettyyn ajoneuvoon ei voida sen rakenteen vuoksi soveltaa tässä liitteessä vahvistettuja testausmenetelmiä, katsastus on suoritettava jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suosittamia vaihtoehtoisia testausmenetelmiä noudattaen. Kaikkien käytettävien testausmenetelmien, joita ei mainita tässä liitteessä, on oltava asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen kirjallisesti hyväksymiä.

Perustelu

Jotkin ajoneuvot, kuten nopeat traktorit ja ajoneuvot, joissa on lisälaitteita, voivat olla erityisen vaikeita katsastaa niiden rakenteellisten ominaisuuksien vuoksi tai siksi, että katsastuskeskukset sijaitsevat niin kaukana, että joidenkin harvinaisten ajoneuvojen katsastamiseksi tarvittavien varusteiden mukauttamiskustannukset olisivat suhteettoman suuret. Tämän vuoksi on oltava käytettävissä vaihtoehtoisia ja ei-vakiomuotoisia testausmenetelmiä, joiden on kuitenkin oltava selvästi asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä.

Tarkistus 62
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 4.1.2 kohta

Komission teksti

4.1.2. Suuntaus	Määritetään kunkin ajovalaisimen vaakasuora suuntaus lähivaloilla ajovalaisimien suuntauslaitteen avulla <i>tai pystysuoraa tasoa vasten.</i>	Ajovalaisimen suuntaus ei ole vaatimuksissa asetetuissa rajoissa
-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

Tarkistus

4.1.2. Suuntaus	Määritetään kunkin ajovalaisimen vaakasuora <i>ja pystysuora</i> suuntaus lähivaloilla ajovalaisimien suuntauslaitteen avulla <i>ja sähköisellä valvontalaitteella, jotta tarvittaessa voidaan ohjata dynaamista toimivuutta. Tarkistetaan dynaamisen ajovalo-järjestelmän toiminta ja suuntaus.</i>	Ajovalaisimen suuntaus ei ole vaatimuksissa asetetuissa rajoissa
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

Perustelu

Pystysuorat mittaukset ovat kriittisempi suuntauskriteeri ja ne olisi niin ollen sisällytettävä tekstiin.

Ajovalojen asianmukaisen suuntauksen ja polttovälin tarkan sovittamisen varmistamiseksi

tarvitaan välttämättä ajovalojen suuntauslaitetta erityisesti korkeaintensiivistä purkausvaloa ja dynaamisesti ohjattuja järjestelmiä varten. Tätä ei ole mahdollista toteuttaa asianmukaisesti käyttämällä vain suuntauslaitetta. Dynaamisesti ohjattujen korkeaintensiivistä valonlähdettä käyttävien ajovalojärjestelmien tapauksessa olisi käytettävä sähköistä valvontalaitetta yhdessä asianmukaisen ajovalojen suuntauksen testauslaitteen kanssa.

Tarkistus 63
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 4.1.3 kohta

Komission teksti

4.1.3. Kytkenät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.	a) Kytkin ei toimi vaatimusten mukaisesti (samaa aikaan syttyvien ajovalaisimien lukumäärä) b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen
-----------------	------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tarkistus

4.1.3. Kytkenät	Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu tarvittaessa sähköisellä valvontalaitteella.	a) Kytkin ei toimi vaatimusten mukaisesti (samaa aikaan syttyvien ajovalaisimien lukumäärä) b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen
-----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Perustelu

Automaattisen ajovalojen kytkentälaitteen (esimerkiksi automaattinen kaukovalojen kytkentä) testaamiseksi asianmukaisella tavalla testaus olisi suoritettava käyttäen sähköistä valvontalaitetta asianmukaisen toiminnan varmentamiseksi.

Tarkistus 64
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 4.1.5 kohta

Komission teksti

4.1.5.	Silmämääräinen	a) Laite ei toimi
--------	----------------	-------------------

Suuntauksensäätöjärjestelmä (jos pakollinen)

tarkastus ja toiminnan kokeilu, **jos mahdollista.**

b) Käsisäätöistä laitetta ei voi käyttää kuljettajan istuimelta

Tarkistus

4.1.5. Suuntauksensäätöjärjestelmä (jos pakollinen)

Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu **tarvittaessa sähköisellä valvontalaitteella.**

a) Laite ei toimi
b) Käsisäätöistä laitetta ei voi käyttää kuljettajan istuimelta

Perustelu

Ajovalojen automaattisen suuntauksensäätöjärjestelmän toiminnan testaamiseksi asianmukaisella tavalla testaus olisi suoritettava käyttäen sähköistä valvontalaitetta suuntauksensäätöjärjestelmän asianmukaisen toiminnan varmentamiseksi.

Tarkistus 65
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 4.3.2 kohta

Komission teksti

4.3.2. Kytkenät

Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu.

a) Kytkin ei toimi vaatimusten mukaisesti
b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen

Tarkistus

4.3.2 **Jarruvalojen ja hätäjarruvalon** kytkenät

Silmämääräinen tarkastus ja toiminnan kokeilu **käyttäen sähköistä valvontavälinettä, jolla vaihdellaan jarrupolkimen sensorin syöttiarvoa, ja hätäjarruvalon toiminnan tutkiminen**

a) Kytkin ei toimi vaatimusten mukaisesti
b) Hallintalaitteen toiminta puutteellinen
c) Hätäjarruvalo ei toimi lainkaan tai ei toimi asianmukaisesti

havainnoimalla.

Perustelu

Jarrupolkimen sensorin syöttiarvojen tuottamiseksi olisi käytettävä sähköistä valvontavälinettä hätäjarruvalon asianmukaisen toiminnan (hätävilkun automaattinen käynnistyminen mukaan lukien) tutkimiseksi. Toiminta tutkitaan sen jälkeen havainnoimalla.

Tarkistus 66
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 4.5.2 kohta

Komission teksti

4.5.2. Suuntaus (X)(2)	Toiminnan kokeilu ja tarkastus ajovalaisimien suuntauslaitteen avulla.	Etusumuvalojen suuntaus virheellinen vaakatasossa , kun valokuviolla on ääriraja.
------------------------	------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

Tarkistus

4.5.2. Suuntaus (X)(2)	Toiminnan kokeilu ja tarkastus ajovalaisimien suuntauslaitteen avulla.	Etusumuvalojen suuntaus virheellinen vaaka- ja pystytasossa , kun valokuviolla on ääriraja.
------------------------	------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

Perustelu

Pystysuorat mittaukset ovat kriittisempi suuntauskriteeri ja ne olisi niin ollen sisällytettävä tekstiin.

Tarkistus 67
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 5.3.2 kohta

Komission teksti

5.3.2. Heilahduksenvaimentimet	Ajoneuvon silmämääräinen tarkastus tarkastuskuilun päällä tai	a) Heilahduksenvaimentimet puutteellisesti kiinnitetty runkoon, koriin tai akseliin
-----------------------------------	---------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

autonostimessa ***tai tarkastus erityisvälineillä, jos niitä on saatavilla.***

b)
Heilahduksenvaimenin vahingoittunut ja siinä on merkkejä vakavasta vuodosta tai toimintahäiriöstä

Tarkistus

5.3.2.
Heilahduksenvaimen-
timet

Ajoneuvon
silmämääräinen
tarkastus
tarkastuskuilun
päällä tai
autonostimessa
***käyttäen
erityisvälineitä.***

a)
Heilahduksenvaimen-
timet puutteellisesti
kiinnitetty runkoon,
koriin tai akseliin

b)
Heilahduksenvaimen-
nin vahingoittunut ja
siinä on merkkejä
vakavasta vuodosta tai
toimintahäiriöstä

Perustelu

Ajoneuvon jousitusjärjestelmän vaimennustehoa on mahdollista arvioida objektiivisesti vain käyttämällä vaimennustehon testauslaitetta. Sähköisesti toimivien ajoneuvojen jousitusjärjestelmien tapauksessa olisi käytettävä sähköistä valvontavälinettä ajoneuvon jousitusjärjestelmän tarkastamiseksi, ja samanaikaisesti olisi tehtävä mittauksia käyttäen vaimennustehon testauslaitetta järjestelmän asianmukaisen toiminnan arvioimiseksi. On ehdotettu, että 30 prosentin ero saman akselin vasemman ja oikean puolen välillä on käytännöllinen ja realistinen hylkäämisperuste.

Tarkistus 68 **Ehdotus asetukseksi** **Liite II – 5.3.2.1 kohta**

Komission teksti

5.3.2.1.
Vaimennustehon
testaus

Käytetään
erityislaitteita ja
verrataan
vasemman ja
oikean puolen
välistä eroa ***ja/tai
verrataan
mitattuja arvoja
valmistajan
antamiin***

a) Merkittävä ero
vasemman ja oikean
puolen välillä

***b) Annettuja
vähimmäisarvoja ei
saavuteta***

**absoluuttisiin
arvoihin.**

Tarkistus

5.3.2.1. Vaimennustehon testaus	Käytetään vaimennustehon testauslaitetta ja verrataan vasemman ja oikean puolen välistä eroa ja ajoneuvon valmistajan antamia vaimennussuhde- arvoja, jos arvot ylittävät vaimennussuh- teen yleisen raja- arvon 0,1	a) Merkittävä ero vasemman ja oikean puolen välillä b) Vaimennussuhde- arvot eivät ole ohjearvojen mukaiset c) Saman akselin vasemman ja oikean puolen välisissä mittausarvoissa ilmenee yli 30 prosentin epätasapaino
---------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Perustelu

Ajoneuvon jousitusjärjestelmän vaimennustehoa on mahdollista arvioida objektiivisesti vain käyttämällä vaimennustehon testauslaitetta. Sähköisesti toimivien ajoneuvojen jousitusjärjestelmien tapauksessa olisi käytettävä sähköistä valvontavälinettä ajoneuvon jousitusjärjestelmän tarkastamiseksi, ja samanaikaisesti olisi tehtävä mittauksia käyttäen vaimennustehon testauslaitetta järjestelmän asianmukaisen toiminnan arvioimiseksi.

On ehdotettu, että 30 prosentin ero saman akselin vasemman ja oikean puolen välillä on käytännöllinen ja realistinen hylkäämisperuste.

Tarkistus 69
Ehdotus asetukseksi
Liite II – 8.2.2.2 kohta

Komission teksti

8.2.2.2. Tätä vaatimusta ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu käyttöön ennen 1. tammikuuta 1980.	a) Pakokaasujen sameuden mittausta vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihde vapaalla ja kytkin	a) Jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai vaatimuksissa ei sallita viitearvojen käyttöä,
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------

kytkettynä.

- b) Ajoneuvon esivalmistelu: pakokaasujen sameus ylittää ajoneuvossa olevassa valmistajan kilvessä ilmoitetun tason;
1. Ajoneuvo voidaan testata ilman esivalmistelua, mutta turvallisuussyistä olisi tarkistettava, että moottori on saavuttanut käyntilämpötilan ja että se on mekaanisesti tyydyttävässä kunnossa.
2. Esivalmistelua koskevat vaatimukset: b) jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai vaatimuksissa ei sallita viitearvojen käyttöä,
- i) Moottorin on saavutettava täysi käyntilämpötila, eli esimerkiksi öljynmittapuikon putkesta anturilla mitattavan moottoriöljyn lämpötilan on oltava vähintään 80 °C, tai normaali käyntilämpötila, jos se on tätä alhaisempi, taikka infrapunasäteilyn perusteella mitattavan sylinteriryhmän lämpötilan on oltava vähintään edellä mainittua vastaava lämpötila. Jos tämä mittausta on ajoneuvon kokoonpanosta johtuen epäkäytännöllinen, ajoneuvon normaali käyntilämpötila voidaan määrittää muilla tavoin, esimerkiksi moottorin tuulettimen toiminnasta.
- ii) Pakojärjestelmä on puhdistettava vähintään kolmella vapaan kiihdytyksen syklillä tai vastaavalla menetelmällä.
- c) Testimenettely: vapaasti hengittäville moottoreilla: 2,5 m⁻¹ , turboahtimella varustetuilla moottoreilla: 3,0 m⁻¹ , tai ajoneuvoilla, jotka on yksilöity vaatimuksissa tai jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön vaatimuksissa määritellyn ajankohdan jälkeen, 1.5 m^{-1.7}

Moottorin ja mahdollisen turboahtimen on oltava tyhjäkäynnillä ennen kunkin vapaan kiihdytyksen syklin alkua. Raskaiden dieselmoottoareiden osalta tämä merkitsee sitä, että kaasupolkimen päästämisen jälkeen on odotettava vähintään 10 sekuntia.

2. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aloittamiseksi kaasupoljin on painettava pohjaan nopeasti ja portaattomasti (alle sekunnissa) mutta ei liian voimakkaasti, jotta ruiskutusumpun syöttö olisi mahdollisimman suuri.

3. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aikana moottorin on ennen kaasupolkimen päästämistä saavutettava ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeus tai automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen osalta valmistajan ilmoittama kierrosnopeus tai, jos tätä tietoa ei ole saatavilla, kaksi kolmasosaa ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeudesta. Tämä voidaan todentaa esimerkiksi seuraamalla moottorin nopeutta tai antamalla kaasupolkimen ensimmäisen painamisen ja päästämisen välillä kulua riittävä aika, jonka olisi oltava liitteessä I määriteltyihin luokkiin 1 ja 2 kuuluvien ajoneuvojen osalta vähintään kaksi sekuntia.

4. Ajoneuvo on hylättävä ainoastaan siinä tapauksessa, että vähintään viimeisten kolmen vapaan kiihdytyksen

syklin aritmeettinen keskiarvo ylittää raja-arvon. Keskiarvo voidaan laskea siten, ettei huomioon oteta sellaisia mahdollisia mittauksia, joiden tulokset poikkeavat huomattavasti mitatusta keskiarvosta, tai käyttämällä muuta tilastolaskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon mitattujen arvojen hajonta. Jäsenvaltiot voivat määrätä testisykliä enimmäismäärän.

5. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat hylätä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai puhdistussyklin jälkeen on mitattu arvoja, jotka ylittävät huomattavasti raja-arvot. Niin ikään tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat hyväksyä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai puhdistussyklin jälkeen on mitattu arvoja, jotka alittavat huomattavasti raja-arvot.

Tarkistus

8.2.2.2. Tätä vaatimusta ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu käyttöön ennen 1. tammikuuta 1980.

a) Pakokaasujen sameuden mittausta vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihte vapaalla ja kytkin kytkettynä.

a) Jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai vaatimuksissa ei sallita viitearvojen käyttöä,

Tämän pakokaasupäästötestin on aina oltava pakokaasupäästöjen mittauksen pääasiallinen

menetelmä myös OBD-järjestelmää käytettäessä.

- b) Ajoneuvon esivalmistelu: pakokaasujen sameus ylittää ajoneuvossa olevassa valmistajan kilvessä ilmoitetun tason;
1. Ajoneuvo voidaan testata ilman esivalmistelua, mutta turvallisuussyistä olisi tarkistettava, että moottori on saavuttanut käyntilämpötilan ja että se on mekaanisesti tyydyttävässä kunnossa.
2. Esivalmistelua koskevat vaatimukset:
- i) Moottorin on saavutettava täysi käyntilämpötila, eli esimerkiksi öljynmittapuikon putkesta anturilla mitattavan moottoriöljyn lämpötilan on oltava vähintään 80 °C, tai normaali käyntilämpötila, jos se on tätä alhaisempi, taikka infrapunasäteilyn perusteella mitattavan sylinteriryhmän lämpötilan on oltava vähintään edellä mainittua vastaava lämpötila. Jos tämä mittausta on ajoneuvon kokoonpanosta johtuen epäkäytännöllinen, ajoneuvon normaali käyntilämpötila voidaan määrittää muilla tavoin, esimerkiksi moottorin tuulettimen toiminnasta.
- ii) Pakojärjestelmä on puhdistettava vähintään kolmella vapaan kiihdytyksen syklillä tai vastaavalla menetelmällä.
- c) Testimenettely:
- b) jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai vaatimuksissa ei sallita viitearvojen käyttöä, vapaasti hengittävillä moottoreilla: $2,5 \text{ m}^{-1}$, turboahtimella varustetuilla moottoreilla: $3,0 \text{ m}^{-1}$, tai ajoneuvoilla, jotka on yksilöity vaatimuksissa, tai jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön vaatimuksissa määritellyn ajankohdan jälkeen, $1,5 \text{ m}^{-1.7}$
tai
 $0,2 \text{ m}^{-1}$

Moottorin ja mahdollisen turboahtimen on oltava tyhjäkäynnillä ennen kunkin vapaan kiihdytyksen syklin alkua. Raskaiden dieselmootoreiden osalta tämä merkitsee sitä, että kaasupolkimen päästämisen jälkeen on odotettava vähintään 10 sekuntia.

2. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aloittamiseksi kaasupoljin on painettava pohjaan nopeasti ja portaattomasti (alle sekunnissa) mutta ei liian voimakkaasti, jotta ruiskutuspumppun syöttö olisi mahdollisimman suuri.

3. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aikana moottorin on ennen kaasupolkimen päästämistä saavutettava ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeus tai automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen osalta valmistajan ilmoittama kierrosnopeus tai, jos tätä tietoa ei ole saatavilla, kaksi kolmasosaa ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeudesta. Tämä voidaan todentaa esimerkiksi seuraamalla moottorin nopeutta tai antamalla kaasupolkimen ensimmäisen painamisen ja päästämisen välillä kulua riittävä aika, jonka olisi oltava liitteessä I määriteltyihin luokkiin 1 ja 2 kuuluvien ajoneuvojen osalta vähintään kaksi sekuntia.

4. Ajoneuvo on hylättävä ainoastaan siinä tapauksessa, että vähintään viimeisten kolmen vapaan kiihdytyksen

NO_x-päästötaso ei ole vaatimusten mukainen.

Hiukkaspäästöarvot eivät ole vaatimusten mukaiset.

syklin aritmeettinen keskiarvo ylittää raja-arvon. Keskiarvo voidaan laskea siten, ettei huomioon oteta sellaisia mahdollisia mittauksia, joiden tulokset poikkeavat huomattavasti mitatusta keskiarvosta, tai käyttämällä muuta tilastolaskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon mitattujen arvojen hajonta. Jäsenvaltiot voivat määrätä testisykliä enimmäismäärän.

5. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat hylätä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai puhdistussyklin jälkeen on mitattu arvoja, jotka ylittävät huomattavasti raja-arvot. Niin ikään tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat hyväksyä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai puhdistussyklin jälkeen on mitattu arvoja, jotka alittavat huomattavasti raja-arvot. ***NO_x- ja hiukkaspäästöjen mittaaminen käyttämällä sopivia välineitä / asianmukaisesti varustettua savumittaria nykyistä vapaan kiihdytyksen testausmenetelmää käytettäessä.***

Perustelu

OBD-järjestelmä ei ole luotettava päästöjen mittausten menetelmä. Siksi päästöt on tarkistettava mittauksella pakoputkesta. NO_x-päästöt ovat erityisesti dieselautojen ongelma, sillä vähäinen savun määrä yleensä saa aikaan enemmän NO_x-päästöjä. On tärkeää, että sellaisista ajoneuvoista, joissa on dieselhiukkassuodatin, mitataan pakokaasujen sameuden sijaan

hiukkaspäästöt. Yhdenmukaisten ja tarkkojen mittausten varmistamiseksi moottorin lämpötila sekä nopeus olisi mitattava ajoneuvon valmistajan testauskriteerien mukaisesti.

Tarkistus 70

Ehdotus asetukseksi

Tekninen osa – Liite V – 10 kohta

Komission teksti

(10) *Laite iskunvaimentimen suorituskyvyn testaamiseen;*

Tarkistus

(10) *Vaimennustehon testauslaite ajoneuvon jousitusten heilahteluenergian vaimentamisen mittaamiseen ajoneuvon jousitusjärjestelmän osien vaimennustehon tarkastamiseksi;*

Perustelu

Ajoneuvon jousitusjärjestelmän vaimennustehoa on mahdollista arvioida objektiivisesti vain käyttämällä vaimennustehon testauslaitetta siten, että käytetään ajoneuvon valmistajan antamia vaimennussuhdearvoja, jos ajoneuvon valmistajan arvot ylittävät vaimennussuhteen yleisen raja-arvon 0,1.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaisten katsastukset		
Viiteasiakirjat	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 11.9.2012		
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	IMCO 11.9.2012		
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Malcolm Harbour 18.9.2012		
Valiokuntakäsittely	24.1.2013	21.3.2013	24.4.2013
Hyväksytty (pvä)	25.4.2013		
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 28	–: 7	0: 0
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		