



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Liikennekelpoisuuspaketti

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä
tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tienvarsitarkastuksia koskevat ajantasaiset yhdenmukaistetut säännöt tieliikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun parantamiseksi.

Ehdotuksella pyritään edistämään tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa 20112020¹ vahvistetun tavoitteen saavuttamista. Kyseisenä tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä. Tarkoituksena on myös vähentää ajoneuvojen huonosta kunnosta johtuvia tieliikenteen päästöjä.

- Yleinen tausta

Ajoneuvon on ennen markkinoille saattamista täytettävä kaikki asiaankuuluvat tyyppi hyväksyntävaatimukset tai yksittäiset hyväksyntävaatimukset, joilla taataan turvallisuus- ja ympäristönormien optimaalinen taso. Jokaisen jäsenvaltion velvollisuutena on rekisteröidä ensimmäistä kertaa kaikki ajoneuvot, jotka ovat saaneet eurooppalaisen tyyppi hyväksynnän ajoneuvon valmistajan antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella. Rekisteröinti on virallinen hyväksyntä, jonka nojalla ajoneuvoa voidaan käyttää yleisillä teillä, ja se määrittää eri ajankohdat ajoneuvojen eri vaatimusten käyttöönotolle.

Tämän hyväksynnän jälkeen tieliikenteessä käytettäville autoille on tehtävä määräaikaista katsastus. Katsastusten tarkoituksena on varmistaa, että tieliikenteessä käytettävät autot pysyvät liikennekelpoisina ja turvallisina ja että ne eivät aiheuta vaaraa kuljettajalle eikä muille tienkäyttäjille. Näin ollen autoista tarkastetaan tiettyjen vaatimusten täytyminen, kuten turvallisuutta, ympäristönsuojelua ja jälkiasennusta koskevat vaatimukset. Koska ajoneuvoja, joita käytetään ammatillisessa tavaraliikenteessä ja joiden kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, ja ajoneuvoja, joita käytetään ammatillisessa matkustajaliikenteessä ja joilla voidaan kuljettaa yli 8 matkustajaa, käytetään säännöllisesti ja intensiivisesti lähinnä kaupallisiin tarkoituksiin, niille on lisäksi tehtävä satunnaisia teknisiä tienvarsitarkastuksia, joissa varmennetaan ympäristövaatimusten ja teknisten vaatimusten täytyminen milloin tahansa ja missä tahansa EU:ssa.

Ajoneuvo voidaan käyttöikänsä aikana rekisteröidä uudelleen omistajan vaihtumisen vuoksi tai se voidaan siirtää pysyvästi toiseen jäsenvaltioon siellä käytettäväksi. Ajoneuvojen rekisteröintimenettelyä koskevat säännökset olisi myös annettava, jotta varmistetaan, että maanteillä ei käytetä välittömän vaaran tieliikenneturvallisuudelle aiheuttavia ajoneuvoja. Teknisten tienvarsitarkastusten päätavoitteena on varmistaa, että hyötyajoneuvot eivät aiheuta merkittävää vaaraa tieliikenneturvallisuudelle määräaikaisten katsastusten välisenä aikana. Sillä pyritään myös luomaan tasaveroiset toimintaedellytykset unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen huollon laadun suhteen estämällä velvoitteitaan välttelevien

¹ KOM(2010) 389 lopullinen.

liikenteenharjoittajien mahdollisuuden saada kilpailuetua riittämättömästi huollettujen ajoneuvojen käytöstä.

- Voimassa olevat aiemmat säännökset

”Liikennekelpoisuuspaketti” sisältää voimassa olevissa liikennekelpoisuusjärjestelmää koskevissa lainsäädäntöpuutteissa säädetty vaatimukset. Järjestelmään kuuluvat katsastukset², tienvarsitarkastukset³ ja ajoneuvojen rekisteröintisäännöt⁴.

Voimassa olevaan tienvarsitarkastuksia koskevaan lainsäädäntöön verrattuna tämän ehdotuksen tavoitteena on perustaa riskiluokitusjärjestelmä, jossa tarkastukset kohdistetaan sellaisten yritysten ajoneuvoihin, joiden turvallisuustilastot ovat heikot. Sitä vastoin turvallisuus- ja ympäristönormeja noudattavien yritysten ajoneuvoille myönnettäisiin helpotuksia. Lisäksi ehdotuksessa vahvistetaan useita testauksen tasoa ja laatua koskeviin kysymyksiin sovellettavia uusia vaatimuksia, jotka liittyvät testauslaitteisiin, testaushenkilöstön taitoihin ja koulutukseen sekä testausjärjestelmän valvontaan.

- Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotus on johdonmukainen liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa⁵ esitetyn tieliikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävän EU:n tavoitteen kanssa. Sen tavoitteena on panna täytäntöön erityinen turvallisempia ajoneuvoja koskeva strategia vuosien 2011–2020 poliittisten suuntaviivojen mukaisesti.

Lisäksi ehdotuksessa esitetyillä ympäristönäkökohtiin liittyvillä vaatimuksilla vähennettäisiin moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja muita ilman epäpuhtauksia Eurooppalaisen puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen strategian ja integroidun energia- ja ilmastomuutospolitiikan (ns. kaksi kertaa 20 vuonna 2020 -strategia) mukaisesti ja edistettäisiin direktiivissä 2008/50/EY⁶ säädettyjen ilmanlaatutavoitteiden saavuttamista.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- Intressitahojen kuuleminen

Kuulemismenettely

Ehdotusta laatiessaan komissio kuuli sidosryhmiä eri tavoin:

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta (EUVL L 141, 6.6.2009, s. 12).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/30/EY, annettu 6 päivänä kesäkuuta 2000, Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista (EYVL L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁴ Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁵ KOM(2011) 144 lopullinen.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1).

- internetissä järjestettiin yleinen kuuleminen ehdotuksen kaikista osa-alueista,
- asiantuntijoita ja sidosryhmiä on kuultu työpajoissa,
- katsastusten ja tienvarsitarkastusten täytäntöönpanon valvonnan tulevia vaihtoehtoja Euroopan unionissa on tutkittu mahdollisten toimenpiteiden määrittelemiseksi ja kustannus-hyötyanalyysin laatimiseksi katsastusten ja tienvarsitarkastusten vaikutuksista.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Internetkuulemisen aikana sidosryhmät toivat esiin useita kysymyksiä. Niitä käsitellään kattavasti tämän ehdotuksen ohessa toimitettavassa vaikutustenarvioinnissa, jossa myös selvitetään, miten ne on otettu huomioon.

Internetissä järjestettiin avoin kuuleminen 29.7.–24.9.2010. Komissio sai 9 653 vastausta kansalaisilta, jäsenvaltioiden viranomaisilta, laitetoimittajilta, katsastusasemilta, autokorjaamojen liitoilta ja ajoneuvojen valmistajilta.

Tulokset ovat nähtävissä osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Asiantuntijatiedon käyttö

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

Ehdotusta valmisteltaessa oli arvioitava erilaisia toimintavaihtoehtoja sekä niihin liittyviä taloudellisia, yhteiskunnallisia ja ympäristövaikutuksia.

Käytetty menettely

Ulkopuolinen konsultti (Europe Economics) tutki eri toimintavaihtoehtojen vaikutuksia käyttämällä useita tieteellisiä ja arviointikertomuksia erityisesti mallien ja eri toimintavaihtoehtojen kustannusten ja hyötyjen monetarisointia koskevien tietojen lähteinä. Eniten käytetyt tutkimukset olivat seuraavat:

- komission kertomus neuvostolle ja Euroopan parlamentille Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista 6 päivänä kesäkuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/30/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa – Raportointikaudet 2005–2006 ja 2007–2008⁷,
- AUTOFORE (2007),
- ”MOT Scheme Evidence-base” Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,

⁷ KOM(2010) 754 lopullinen.

- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010,
- TÜV Reports 2009 / 2010.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

Kaikki viimeistellyt ja hyväksytyt tutkimusraportit ovat tai tulevat olemaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivuilla.

- Vaikutustenarviointi

Ehdotuksen pääkohtia laadittaessa harkittiin seuraavia vaihtoehtoja:

- (a) ”Ei muutoksia -lähestymistapa” on lähtökohta, johon muiden toimintavaihtoehtojen vaikutuksia verrataan. Tässä vaihtoehdossa nykyinen EU:n oikeuskehys pysyisi ennallaan.
- (b) ”Ei-sitovia säädöksiä koskevalla lähestymistavalla” parannettaisiin voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpanoa ja tehostettaisiin sen soveltamisen valvontaa. Tällä vaihtoehdolla ei otettaisi käyttöön uutta lainsäädäntöä, mutta komissio pyrkisi uudella ja tehokkaammalla tavalla parantamaan testaamisen ja täytäntöönpanon valvonnan laatua ja toteuttamaan toimia tietojenvaihdon edistämiseksi.
- (c) ”Lainsäädännöllinen lähestymistapa” perustuisi kahteen osatekijään.
 - Jotta ajoneuvojen tieliikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä erityistavoite voitaisiin saavuttaa, ensimmäisessä vaiheessa olisi tiukennettava määräaikaista katsastuksia (PTI) ja ilmoittamattomia tienvarsitarkastuksia (RSI) koskevia EU:n vähimmäisvaatimuksia ja määriteltävä pakolliset vaatimukset. Tämä on välttämätöntä, jotta järjestelmän puutteet eivät vähentäisi tarkastusten tehokkuutta.
 - Jotta katsastuksia varten tarvittavien tietojen sekä katsastuksista saatavien tietojen saatavuutta koskeva erityistavoite voitaisiin saavuttaa, kokonaisjärjestelmään voitaisiin toisessa vaiheessa mahdollisesti lisätä EU:n yhdenmukaistettuja tietoja koskeva tietojenvaihtojärjestelmä, johon on yhdistetty nykyiset tietokannat EU:n liikennekelpoisuuspaketin täytäntöönpanon tehokkuuden parantamiseksi.

Useissa jäsenvaltioissa katsastuksia tekee suuri määrä hyväksyttyjä yksityisiä katsastusasemia. Jotta varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa, esim. määräaikoja ja toimitettavien tietojen luonnetta koskevat yhteiset menettelyt olisi täsmennettävä lainsäädännössä.

Vaikutustenarvioinnista kävi kuitenkin ilmi, millaisia etuja olisi ei-sitovien toimenpiteiden ja oikeudellisen lähestymistavan yhdistämisellä. Sen vuoksi vaikutustenarvioinnissa aiemmin esitetyt ei-sitovat toimenpiteet on sisällytetty lainsäädäntötekstiin.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

- Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Kevyet hyötyajoneuvot ja niiden perävaunut lisätään tienvarsitarkastusten kohderyhmään, sillä tällaisilla ajoneuvoilla tapahtuvien liikennekuolemien määrä ei ole vähenemässä. Taksien ja ambulanssien kaltaiset muut kevyet hyötyajoneuvot, joille tehdään katsastus vuosittain, eivät ole tienvarsitarkastusten pääkohde, sillä tällaisilla ajoneuvoilla tapahtuvien liikennekuolemien määrä on kaikkein alhaisin.

Jotta tienvarsitarkastukset jakautuisivat tasaisemmin jäsenvaltioiden välillä, kunkin jäsenvaltion olisi tarkastettava tietty prosentuaalinen osuus siellä rekisteröidyistä hyötyajoneuvoista. Tämä ei kuitenkaan johda siihen, että unionissa tehtävien tienvarsitarkastusten kokonaismäärä kohoaisi.

Ajoneuvot valitaan tarkastukseen liikenteenharjoittajien riskiprofiilin perusteella. Tarkastuksia olisi tehtävä ensisijaisesti suuren riskin yrityksiin, jotta ajoneuvojaan moitteettomasti huoltaville yrityksille aiheutuisi vähemmän taakkaa. Direktiivin 2000/30/EY täytäntöönpanoa koskevasta komission kertomuksesta⁸ käy ilmi, että suuri määrä ajoneuvoja pysäytetään voimassa olevien säännösten mukaisesti tarkastuksia varten ilman että niistä löydetään puutteita. Vaikutustenarviointi osoitti, että jos teknisissä tienvarsitarkastuksissa noudatettaisiin riskilähtöistä lähestymistapaa, voitaisiin välttää noin 2,3 miljoonan tarkastuksen tekeminen hyväkuntoisille ajoneuvoille. Tämä voisi synnyttää liikenteenharjoittajille jopa 80,4 miljoonan euron säästöt. Yrityksen riskiprofiili perustuu aiempien katsastusten ja tienvarsitarkastusten tuloksiin. Samantapainen järjestelmä otettiin käyttöön direktiivillä 2006/22/EY⁹ ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaa varten.

Tarkemmat tienvarsitarkastukset tehdään käyttäen joko liikkuvien tarkastusyksikköjen tai lähistöllä olevien katsastusasemien testauslaitteita. Myös lastinkiinnitys olisi tarkastettava tienvarsitarkastuksissa. Havaitut puutteet on arvioitava yhdenmukaistetuilla säännöillä, joissa on otettu huomioon puutteen aiheuttama riski.

Tienvarsitarkastuksia tekevien tarkastajien tietojen ja taitojen on oltava vähintään samalla tasolla kuin katsastajien tietojen ja taitojen.

Jäsenvaltioiden täytäntöönpanoviranomaisten yhteistyötä olisi edistettävä yhteisin tarkastuksin, yhteisin koulutusaloittein, tietojen sähköisen vaihdon sekä tietojen ja kokemusten vaihdon avulla. Jäsenvaltioiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja järjestettävä säännöllisesti yhteisiä tarkastuksia, joissa kukin jäsenvaltio toimii omalla alueellaan keskittyen yhteisen toimen johonkin kohteeseen, kuten renkaiden kuntoon tai lastin kiinnitykseen.

Yhteistyö ja tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä ja komission kanssa tapahtuu tehokkaammin jäsenvaltioiden nimettyjen yhteyspisteiden kautta.

Komissiolle raportoidaan vakiomuotoisia raporttilomakkeita käyttäen.

⁸ KOM(2010) 754 lopullinen

⁹ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen sekä täytäntöönpanosäädöksiä todistusten ja raporttilomakkeiden hallinnoimiseksi tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Se voi esim. ottaa käyttöön vaihtoehtoiset tarkastusmenettelyt, jotka perustuvat kehitteillä oleviin nykyaikaisiin päästöjen jälkikäsittelyjärjestelmiin, joilla tarkastetaan, noudatetaanko NOx- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoja.

- Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla.

- Toissijaisuusperiaate

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä: tienvarsitarkastusten teknisille vaatimuksille on vahvistettu unionissa vähimmäistaso, ja niiden täytäntöönpano jäsenvaltioissa on johtanut vaatimusten suureen kirjavuuteen unionin sisällä sekä vaikuttanut kielteisesti tieliikenneturvallisuuteen ja sisämarkkinoihin.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Kuten vaikutustenarvioinnista käy ilmi, ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska sillä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi. Näillä tavoitteilla pyritään tehostamaan tieliikenneturvallisuutta ja ympäristönsuojelua parantamalla tienvarsitarkastusten laatua ja tehokkuutta sekä luomalla asianmukaiset puitteet ongelmattomalle tiedonkululle.

- Sääntelytavan valinta

Ehdotettu sääntelytapa: asetus.

Asetusta pidetään asianmukaisena sääntelytapana, koska se antaa riittävät takeet säännösten noudattamisesta eikä edellytä säännösten saattamista osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutusta unionin talousarvioon.

5. VALINNAISIA TIETOJA [TARVITTAESSA]

- Voimassa olevan lainsäädännön kumoaminen

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa, että aiempaa lainsäädäntöä kumotaan.

- Euroopan talousalue

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komissio asetti 28 päivänä maaliskuuta 2001 antamassaan valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”³ unionin tavoitteeksi nollatoleranssin, jonka mukaisesti tieliikennekuolemien määrä on saatava lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi ajoneuvoteknologian odotetaan vaikuttavan merkittävästi tieliikenneturvallisuuden paranemiseen.
- (2) Komissio ehdottaa tiedonannossaan ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020”⁴, että tulostavoitteeksi asetettaisiin vuodesta 2010 alkaen tieliikennekuolemien

¹ EUVL C, ... , s. .

² EUVL C..., s...

³ KOM(2011) 144 lopullinen.

⁴ KOM(2010) 389 lopullinen.

kokonaismäärän puolittaminen unionissa vuoteen 2020 mennessä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi komissio määritteli seitsemän strategista tavoitetta, joita ovat mm. ajoneuvojen turvallisuutta parantavat toimet, loukkaantumisten vähentämiseen tähtäävä strategia ja loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien, erityisesti moottoripyöräilijöiden, turvallisuuden parantaminen.

- (3) Katsastus on osa laajempaa järjestelmää, jolla varmistetaan, että ajoneuvot pidetään turvallisessa ja ympäristön kannalta hyväksyttävässä kunnossa niiden käytön ajan. Järjestelmään olisi kuuluttava kaikkien ajoneuvojen määräaikaisten katsastukset, kaupallisessa tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tekniset tienvarsitarkastukset ja ajoneuvojen rekisteröintimenettelyä koskevat säännökset, jotta varmistetaan, että välittömän vaaran tieliikenneturvallisuudelle aiheuttavia ajoneuvoja ei käytetä maanteilla.
- (4) Unionissa on hyväksytty useita ajoneuvojen turvallisuutta koskevia teknisiä normeja ja vaatimuksia. On kuitenkin tarpeen varmistaa ilmoittamattomien tienvarsitarkastusten järjestelmällä, että markkinoille saatetut ajoneuvot täyttävät turvallisuusnormit koko käyttöikänsä ajan.
- (5) Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista 6 päivänä kesäkuuta 2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/30/EY⁵ säädetyillä teknisillä tienvarsitarkastuksilla on keskeinen asema pyrittäessä pitämään hyötyajoneuvot jatkuvasti liikennekelpoisina koko niiden käyttöikänsä ajan. Tällaiset tarkastukset eivät pelkästään paranna tieliikenneturvallisuutta ja vähennä ajoneuvojen päästöjä, vaan niiden avulla voidaan myös välttää eri jäsenvaltioissa hyväksyttävien tarkastustasojen erilaisuudesta johtuva vilpillinen kilpailu tieliikenteessä.
- (6) Tienvarsitarkastukset olisi pantava täytäntöön riskiluokitusjärjestelmällä. Jäsenvaltiot voivat käyttää tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY⁶ 9 artiklan mukaista riskiluokitusjärjestelmää.
- (7) Tätä asetusta olisi sovellettava puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen 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/EY⁷ määriteltyihin luokkiin kuuluviin hyötyajoneuvoihin, joiden rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h. Tämän ei pitäisi kuitenkaan estää jäsenvaltioita tekemästä tienvarsitarkastuksia tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolisille ajoneuvoille eikä tarkastamasta tieliikenteeseen liittyviä muita tekijöitä, kuten erityisesti ajo- ja lepoaikoja tai vaarallisten aineiden kuljettamista.

⁵ EYVL L 203, 10.8.2000, s.1.

⁶ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁷ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (8) Direktiivin 2000/30/EY täytäntöönpanoa koskevasta kertomuksesta⁸ käy selvästi ilmi, kuinka tärkeitä tekniset tienvarsitarkastukset ovat. Vuosina 2007–2008 unionissa tehdyissä tienvarsitarkastuksissa todettiin lähes 300 000 ajoneuvon olevan niin huonossa kunnossa, että ne oli määrättävä ajokieltoon. Kertomuksessa todetaan myös, että eri jäsenvaltioiden tekemien tarkastusten tulokset poikkesivat huomattavasti toisistaan. Vuosina 2007–2008 eräessä jäsenvaltiossa tiettyjä puutteita havaittiin 0,6 prosentissa tarkastetuista ajoneuvoista, kun taas sen naapurivaltiossa kyseinen luku oli 41,4 prosenttia. Kertomuksessa painotetaan myös, kuinka paljon tienvarsitarkastusten määrä poikkeaa eri jäsenvaltioissa. Tasapuolisuuden vuoksi jäsenvaltioiden olisi sitouduttava tarkastamaan tietty vähimmäismäärä, joka on suhteessa niiden alueella rekisteröityjen hyötyajoneuvojen määrään.
- (9) Pakettiautoja ja niiden perävaunuja käytetään yhä enemmän tieliikenteessä. Näihin ajoneuvoihin ei sovelleta eräitä vaatimuksia, kuten ammattiautoilijoiden koulutusta tai nopeudenrajoittimien asentamista koskevia vaatimuksia, minkä vuoksi niille tapahtuu suhteellisen paljon tieliikenneonnettomuuksia. Sen vuoksi pakettiautot ja niiden perävaunut olisi lisättävä tienvarsitarkastusten soveltamisalaan.
- (10) Tarpeettoman hallinnollisen taakan ja turhien kustannusten välttämiseksi sekä tarkastusten tehokkuuden parantamiseksi tarkastukseen olisi valittava ensisijaisesti sellaiset ajoneuvot, joita käyttävät tieliikenneturvallisuus- ja ympäristönormeja noudattamattomat yritykset, kun taas vastuulliset, turvallisuusnormeja noudattavat ja ajoneuvojaan moitteettomasti huoltavat liikenteenharjoittajat olisi palkittava tekemällä niiden ajoneuvoille vähemmän tarkastuksia.
- (11) Liikennekelpoisuutta koskeviin teknisiin tienvarsitarkastuksiin olisi kuuluttava alustava tarkastus ja tarvittaessa yksityiskohtaisempi tarkastus. Molemmissa tapauksissa olisi tarkastettava ajoneuvojen asiaankuuluvat osat ja järjestelmät. Jotta tarkastuksista saataisiin yhdenmukaiset, olisi otettava käyttöön kaikkia mahdollisia tarkastuskohteita koskevat testausmenetelmät ja esitettävä esimerkit puutteista ja siitä, miten ne arvioidaan niiden vakavuuden perusteella.
- (12) Teknisiä tienvarsitarkastuksia koskevat raportit laaditaan useissa jäsenvaltioissa sähköisesti. Tällaisissa tapauksissa kuljettajalle olisi annettava tarkastusraportin tuloste. Kaikki tienvarsitarkastusten aikana kerätyt tiedot olisi siirrettävä jäsenvaltioiden yhteiseen tietokantaan, jotta ne voidaan käsitellä helpommin ja siirtää aiheuttamatta ylimääräistä hallinnollista taakkaa.
- (13) Liikkuvien tarkastusyksikköjen käyttö vähentää liikenteenharjoittajille aiheutuvia viivästyksiä ja kustannuksia, sillä yksityiskohtaisemmat tarkastukset voidaan tehdä suoraan tien varrella. Yksityiskohtaisemmat tarkastukset voidaan tietyissä olosuhteissa tehdä myös katsastusasemalla.
- (14) Yksityiskohtaisempia tienvarsitarkastuksia tekevällä henkilöstöllä olisi oltava vähintään samat taidot ja sen olisi täytettävä samat vaatimukset kuin moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaaisista katsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta [päivämäärä] annetun Euroopan parlamentin ja

⁸ KOM(2010) 754 lopullinen.

neuvoston asetuksen (EU) N:o XX/XX/XX⁹ mukaisia katsastuksia tekevällä henkilöstöllä.

- (15) Unionissa ei voida saavuttaa yhdenmukaisempaa teknisten tienvarsitarkastusten järjestelmää ilman jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja parhaiden käytänteiden vaihtoa. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä tiiviimmin myös operatiivisten toimintojen aikana. Yhteistyöhön olisi kuuluttava myös yhteisten tienvarsitarkastusten järjestäminen määräajoin.
- (16) Jotta jäsenvaltioiden tietojenvaihdon tehokkuus voitaisiin varmistaa, kussakin jäsenvaltiossa olisi oltava yksi yhteyspisteinä toimiva elin, jonka kautta pidetään yhteyttä muihin asiaankuuluviin toimivaltaisiin viranomaisiin. Kyseisen elimen olisi myös kerättävä asiaankuuluvat tilastot. Jäsenvaltioiden olisi lisäksi sovellettava alueellaan johdonmukaista kansallista täytäntöönpanostrategiaa, jonka toteuttamisen koordinointiin ne voivat nimetä erityisen elimen. Kunkin jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten olisi määriteltävä menettelyt, joissa vahvistetaan toimitettavia tietoja koskevat määräajat ja sisältö.
- (17) Jotta unionissa täytäntöön pantua tienvarsitarkastusten järjestelmää voitaisiin valvoa, jäsenvaltioiden olisi kaksi kertaa vuodessa annettava tehtyjen tienvarsitarkastusten tulokset tiedoksi komissiolle. Komissio ilmoittaa kerätyt tiedot Euroopan parlamentille.
- (18) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava säännöt tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava niiden täytäntöönpano. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä.
- (19) Tämän asetuksen täydentäminen teknisillä yksityiskohdilla edellyttää, että komissiolle siirretään Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta antaa säädöksiä, jotta otettaisiin tarvittaessa huomioon ajoneuvoluokkien EY-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.
- (20) 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 182/2011¹⁰ mukaisesti.
- (21) Koska tämän asetuksen tavoitetta eli unionissa liikennöivien ajoneuvojen tienvarsitarkastusten tekemistä koskevien yhteisten vähimmäisvaatimusten ja

⁹ EUVL L [XXX].

¹⁰ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

yhdenmukaisten 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.

- (22) Tässä asetuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettuja Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita.
- (23) Tällä asetuksella laajennetaan direktiivin 2000/30/EY soveltamisalaa ja saatetaan sen tekniset vaatimukset ajan tasalle. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi kumottava. Lisäksi tähän asetukseen sisältyvät säännöt, jotka vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/30/EY mukaisissa hyötyajoneuvojen teknisissä tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden riskinarvioinnista 5 päivänä heinäkuuta 2010 annetussa komission suosituksessa 2010/379/EU¹¹,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

KOHDE, MÄÄRITELMÄT JA SOVELTAMISALA

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan jäsenvaltioiden alueella liikennöivien hyötyajoneuvojen tienvarsitarkastusten järjestelmä.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan hyötyajoneuvoihin, joiden rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja jotka kuuluvat seuraaviin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY määriteltyihin luokkiin:
 - matkustajien kuljettamiseen käytettävät moottoriajoneuvot, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi yli kahdeksan istuinta – M2- ja M3-luokan ajoneuvo,
 - vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joita tavallisesti käytetään tavaroiden maantiekuljetukseen ja joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg – N1-luokan ajoneuvo,

¹¹ EUVL L 173, 8.7.2010, s. 97.

- moottoriajoneuvot, joita käytetään tavaroiden kuljetukseen ja joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg – N2- ja N3-luokan ajoneuvo,
 - perävaunut ja puoliperävaunut, joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg – O1- ja O2-luokan ajoneuvo,
 - perävaunut ja puoliperävaunut, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg – O3- ja O4-luokan ajoneuvo,
2. Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen tehdä tienvarsitarkastuksia tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattomille ajoneuvoille.

3 artikla **Määritelmät**

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'ajoneuvolla' kaikkia moottoriajoneuvoja sekä niiden perävaunuja ja puoliperävaunuja, jotka eivät kulje kiskoilla;
- (2) 'moottoriajoneuvolla' kaikkia pyörillä varustettuja moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, jotka kulkevat omalla käyttövoimallaan ja joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h;
- (3) 'perävaunulla' kaikkia pyörillä varustettuja ajoneuvoja, jotka eivät kulje omalla käyttövoimallaan ja jotka on suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvon vedettäväksi;
- (4) 'puoliperävaunulla' kaikkia perävaunuja, jotka on tarkoitettu kytkettäväksi moottoriajoneuvon siten, että ne lepäävät osittain moottoriajoneuvon päällä ja moottoriajoneuvo kantaa huomattava osan niiden massasta ja niiden kuorman massasta;
- (5) 'lastilla' kaikkia tavaroita, jotka on sijoitettu ajoneuvon tai sen päälle ja joita ei ole kiinnitetty pysyvästi ajoneuvon, mukaan lukien kuormankuljettimien sisällä olevat tavarat, kuten vaihtokorit tai kontit;
- (6) 'hyötyajoneuvolla' tavaroiden tai matkustajien ammattimaiseen kuljetukseen tarkoitettua moottoriajoneuvoa ja sen perävaunua;
- (7) 'jäsenvaltiossa rekisteröidyllä ajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön jossakin jäsenvaltiossa;
- (8) 'rekisteröintitodistuksen haltijalla' henkilöä, jonka nimiin ajoneuvo on rekisteröity;
- (9) 'tienvarsitarkastuksella' ilmoittamatonta liikennekelpoisuuden tarkastusta, jonka viranomaiset tekevät tai joka tehdään niiden suorassa valvonnassa jäsenvaltion alueella sijaitsevilla julkiselle liikenteelle avoimilla teillä liikennöiville hyötyajoneuvoille;

- (10) 'katsastuksella' sen varmentamista, että ajoneuvon osat ja komponentit vastaavat sen turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksia hyväksynnän, ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton aikana tai jälkiasennuksen aikana;
- (11) 'toimivaltaisella viranomaisella' viranomaista tai julkista elintä, joka vastaa kansallisen tienvarsitarkastusten järjestelmän hallinnoinnista;
- (12) 'tarkastajalla' henkilöä, jonka jäsenvaltio on valtuuttanut tekemään tienvarsitarkastuksia;
- (13) 'puutteilla' teknisiä vikoja ja muita tienvarsitarkastuksessa havaittuja vaatimustenvastaisuuksia;
- (14) 'yhteisellä tienvarsitarkastuksella' kahden tai useamman jäsenvaltion yhtäaikaaisesti järjestämää tienvarsitarkastusta.

II LUKU

TIENVAR SITARKASTUSJÄRJESTELMÄ JA YLEISET VELVOITTEET

4 artikla

Tienvarsitarkastusten järjestelmä

Tienvarsitarkastusten järjestelmään kuuluvat 9 artiklassa tarkoitetut alustavat tienvarsitarkastukset ja 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaisemmat tienvarsitarkastukset.

5 artikla

Tarkastettavien ajoneuvojen prosentuaalinen osuus

Kunkin jäsenvaltion on tehtävä joka kalenterivuonna tienvarsitarkastus vähintään viidelle prosentille kaikista alueellaan rekisteröidyistä 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista ajoneuvoista.

6 artikla

Tienvarsitarkastusten riskiluokitusjärjestelmä

1. Kansallisella tasolla on otettava käyttöön tienvarsitarkastusten riskiluokitusjärjestelmä, joka perustuu yksittäisten yritysten käyttämissä ajoneuvoissa havaittujen puutteiden lukumäärään ja vakavuuteen. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on hallinnoitava riskiluokitusjärjestelmää.
2. Kullekin tienvarsitarkastusten riskiluokitusjärjestelmässä yksilöidylle yritykselle on vahvistettava riskiprofiili liitteessä I olevia arviointiperusteita käyttäen.

Yrityksille vahvistetaan jokin seuraavista riskiprofiileista:

- suuri riski
- keskisuuri riski
- alhainen riski.

3. Tienvarsitarkastusten riskiluokitusjärjestelmän täytäntöön panemiseksi jäsenvaltiot voivat käyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan mukaista riskinluokitusjärjestelmää.

7 artikla

Vastuut

1. Jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajien on säilytettävä ajoneuvossa viimeisintä katsastusta vastaava katsastustodistus ja viimeisin tienvarsitarkastusraportti, jos ne on annettu.
2. Tienvarsitarkastuksen kohteeksi joutuvan ajoneuvon kuljettajan on tehtävä yhteistyötä tarkastajien kanssa ja annettava pääsy ajoneuvoon ja sen osiin tarkastusta varten.
3. Yksittäisten yritysten on varmistettava, että niiden käyttämät ajoneuvot ovat jatkuvasti liikennekelpoisia.

8 artikla

Tarkastajat

1. Tarkastajat eivät saa harjoittaa minkäänlaista kuljettajan kansalaisuuteen tai ajoneuvon rekisteröinti- tai käyttöönottoomaahan perustuvaa syrjintää valitessaan ajoneuvon tienvarsitarkastukseen ja tehdessään tarkastuksen.
2. Tarkastaja, joka on tehnyt ajoneuvolle katsastuksen, ei saa osallistua saman ajoneuvon myöhempään tienvarsitarkastukseen.
3. Tarkastajan on oltava puolueeton eikä hänellä saa olla mitään taloudellista, henkilökohtaista eikä sukulaisuuteen liittyvää eturistiriitaa kuljettajan, liikenteenharjoittajan tai tarkastettavan ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltijan kanssa.
4. Tarkastajia ei saa millään tavalla palkita tehtyjen tienvarsitarkastusten lukumäärästä tai tuloksista.

III LUKU

TARKASTUSMENETTELYT

9 artikla

Ajoneuvojen valinta alustavaan tienvarsitarkastukseen

Valitessaan ajoneuvoja tienvarsitarkastukseen tarkastajien on ensisijaisesti valita ajoneuvot, joita käyttävät 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut suuren riskin yritykset. Muut ajoneuvot voidaan valita tarkastukseen, jos ajoneuvon epäillään aiheuttavan vaaran tieliikenneturvallisuudelle.

10 artikla

Tienvarsitarkastusten sisältö ja menetelmät

1. Tienvarsitarkastukseen 9 artiklan mukaisesti valituille ajoneuvoille on tehtävä alustava tienvarsitarkastus.

Kussakin alustavassa tienvarsitarkastuksessa tarkastajan on

- a) tarkastettava mahdollinen katsastustodistus ja tienvarsitarkastusraportti, jotka säilytetään ajoneuvossa 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti;
- b) tehtävä silmämääräinen arviointi ajoneuvon ja sen lastin kunnosta.

Jos aiemman tienvarsitarkastusraportin mukaan ajoneuvossa on puute tai puutteita, tarkastajan on varmennettava, onko puute tai puutteet korjattu.

2. Alustavan tarkastuksen tulosten perusteella tarkastaja voi päättää, että ajoneuvolle tai sen perävaunulle on tehtävä yksityiskohtaisempi tienvarsitarkastus.

Yksityiskohtaisemmassa tienvarsitarkastuksessa on tarkastettava ainakin seuraavat kokonaisuudet:

- jarrulaitteet,
- ohjaus,
- akselit, pyörät, renkaat ja jousitus,
- ympäristöhaitat.

Kaikkien näiden kokonaisuuksien tarkastukseen on kuuluttava yksi, useampi tai kaikki liitteessä II luetelluista kohteista, jotka ovat merkityksellisiä näille kokonaisuuksille.

Tarkastaja voi lisäksi tarkastaa muita liitteessä II olevassa 1 kohdassa lueteltuja kokonaisuuksia ja yhden, useamman tai kaikki mainitussa liitteessä luetellut kohteet.

Jos katsastustodistuksesta tai tienvarsitarkastusraportista käy ilmi, että jokin liitteessä II lueteltu kohde on tarkastettu edellisen kuukauden aikana, tarkastaja ei tarkasta tätä kohdetta, jollei se ole perusteltua ilmeisen puutteen vuoksi.

4. Tarkastajan on tienvarsitarkastusta tehdessään käytettävä liitteessä II vahvistettuja tarkastusmenetelmiä.
5. Yksityiskohtaisempia tienvarsitarkastuksia voivat tehdä vain tarkastajat, jotka täyttävät moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta [päivämäärä] annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o XXX/XXXX 12 artiklassa ja liitteessä VI säädetyt vähimmäispätevyyttä ja koulutusta koskevat vaatimukset.

11 artikla **Tarkastustilat**

1. Yksityiskohtaisempi tienvarsitarkastus tehdään liikuteltavaa tarkastusyksikköä käyttäen tai moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta [päivämäärä] annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o XXX/XXXX tarkoitetulla katsastusasemalla.
2. Kun tarkastukset on määrä tehdä katsastusasemalla, alustavan tienvarsitarkastuksen paikka ei saa sijaita yli 10 km:n etäisyydellä tästä keskuksesta.
2. Liikuteltavissa tarkastusyksiköissä on oltava asianmukaiset laitteet tienvarsitarkastusten tekemiseksi, mukaan lukien ainakin ajoneuvon jarrujen, ohjauksen, jousituksen ja päästöjen arvioimiseksi tarvittavat laitteet.

12 artikla **Puutteiden arviointi**

1. Tarkastajan on kunkin tarkastettavan kohteen osalta käytettävä liitteessä III olevaa mahdollisia puutteita ja niiden vakavuustasoa koskevaa luetteloa.
2. Tarkastajan on tienvarsitarkastusta tehdessään vahvistettava kunkin havaitun puutteen vakavuustaso ja luokiteltava se johonkin seuraavista ryhmistä:
 - vähäiset puutteet, joilla ei ole merkittävää vaikutusta ajoneuvon turvallisuuteen, ja muut vähäiset vaatimustenvastaisuudet,
 - merkittävät puutteet, jotka voivat vaarantaa ajoneuvon turvallisuuden tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille, ja muut merkittävämmät vaatimustenvastaisuudet,
 - vaaralliset puutteet, jotka suoraan ja viipymättä aiheuttavat sellaisen vaaran tieliikenneturvallisuudelle, ettei ajoneuvoa saa käyttää tiellä missään olosuhteissa.
3. Ajoneuvo, jossa on useampaan kuin yhteen 2 kohdassa tarkoitettuun ryhmään kuuluvia puutteita, on luokiteltava sen vakavinta puutetta vastaavaan ryhmään. Ajoneuvo, jossa on useampia samaan ryhmään kuuluvia puutteita, on luokiteltava

seuraavan vakavuustason ryhmään, jos näiden puutteiden yhteisvaikutus aiheuttaa tieliikenneturvallisuudelle suuremman vaaran.

13 artikla

Lastinkiinnityksen tarkastamista koskevat erityissäännöt

Tarkastaja voi tarkastaa ajoneuvon lastinkiinnityksen liitteen IV mukaisesti. Jäljempänä 14 artiklassa tarkoitettu seuranta toteutetaan myös, kun kyseessä ovat lastinkiinnitykseen liittyvät merkittävät tai vaaralliset puutteet.

14 artikla

Merkittävien tai vaarallisten puutteiden seuranta

1. Alustavassa tai yksityiskohtaisemmassa tarkastuksessa havaittu merkittävä puute on korjattava viipymättä tarkastuspaikan läheisyydessä.
2. Tarkastaja voi päättää, että ajoneuvolle on tehtävä katsastus asettamassaan määräajassa, jos kyseinen ajoneuvo on rekisteröity siinä jäsenvaltiossa, jossa tienvarsitarkastus on tehty. Jos ajoneuvo on rekisteröity jossakin toisessa jäsenvaltiossa, tarkastaja voi 18 artiklan 3 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen pyytää kyseisen jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista katsastamaan ajoneuvo uudelleen.
3. Jos ajoneuvossa on vaarallisia puutteita, tarkastaja ei saa antaa lupaa käyttää sitä ennen kuin puutteet on korjattu tarkastuspaikalla. Tarkastaja voi antaa luvan käyttää ajoneuvoa sen ajamiseksi lähimpään korjaamoon, jossa kyseiset puutteet voidaan korjata, edellyttäen että vaaralliset puutteet on korjattu siten, että ajoneuvolla pystytään ajamaan korjaamolle saakka ja että ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajille sekä muille tienkäyttäjille ei aiheudu välitöntä vaaraa.

Jos ajoneuvossa on vaarallisia puutteita, tarkastaja voi antaa luvan tuoda se suoraan lähimpään paikkaan, jossa se voidaan korjata tai takavarikoida.

15 artikla

Tarkastusmaksut

Jos yksityiskohtaisemmassa tarkastuksessa on havaittu merkittäviä tai vaarallisia puutteita, jäsenvaltiot voivat vaatia maksun suorittamista. Maksun on oltava suuruudeltaan kohtuullinen, eikä se saa olla suurempi kuin saman ajoneuvotyypin katsastuksesta suoritettava maksu.

16 artikla

Tarkastusraportti ja tienvarsitarkastusten tietokanta

1. Kun yksityiskohtaisempi tarkastus on saatu valmiiksi, tarkastajan on laadittava liitteen V mukainen raportti. Ajoneuvon kuljettajalle on annettava jäljennös tarkastusraportista tai, kun kyseessä on sähköisesti laadittu raportti, raportin tuloste.

2. Tarkastajan on annettava toimivaltaiselle viranomaiselle tiedoksi yksityiskohtaisempien tienvarsitarkastusten tulokset kohtuullisessa ajassa asianomaisten tarkastusten jälkeen. Toimivaltaisen viranomaisen on säilytettävä nämä tiedot 36 kuukauden ajan niiden vastaanottamisesta.
3. Tienvarsitarkastuksen tulokset on annettava tiedoksi ajoneuvon rekisteröineelle viranomaiselle.

IV LUKU

YHTEISTYÖ JA TIETOJENVAIHTO

17 artikla

Yhteyspisteen nimeäminen

- 1 Jäsenvaltioiden on nimettävä yhteyspiste, joka
 - varmistaa 18 artiklan nojalla toteutettujen toimien koordinoinnin muiden jäsenvaltioiden nimeämien yhteyspisteiden kanssa,
 - toimittaa 20 artiklassa tarkoitetut tiedot komissiolle,
 - vastaa tietojenvaihdosta ja muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten avustamisesta.
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 yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

18 artikla

Jäsenvaltioiden välinen yhteistyö

1. Kun muualla kuin tarkastusjäsenvaltiossa rekisteröidyssä ajoneuvossa havaitaan merkittäviä tai vaarallisia puutteita, erityisesti ajoneuvon käyttökieltoon johtavia puutteita, yhteyspisteen on ilmoitettava tämän tarkastuksen tulokset ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Näihin tietoihin on sisällyttävä liitteessä VI vahvistetut tienvarsitarkastusraportin kohdat. Komissio antaa 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tutkimusmenettelyä noudattaen yksityiskohtaiset säännöt menettelyistä, joilla rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle ilmoitetaan ajoneuvot, joissa on merkittäviä tai vaarallisia puutteita.
2. Kun ajoneuvossa havaitaan merkittäviä tai vaarallisia puutteita, tarkastusjäsenvaltion yhteyspiste voi pyytää rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaista viranomaista toteuttamaan asianmukaiset seurantatoimet, kuten tekemään ajoneuvolle uuden katsastuksen 14 artiklan mukaisesti.

Ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava toteutetut toimet tarkastusjäsenvaltiolle.

19 artikla

Yhteiset tienvarsitarkastukset

Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteisiä tienvarsitarkastuksia vähintään kuusi kertaa vuodessa. Jäsenvaltiot voivat yhdistää nämä toimet direktiivin 2006/22/EY 5 artiklassa säädettyihin toimiin.

20 artikla

Tietojen toimittaminen komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on annettava sähköisesti kahden vuoden välein viimeistään 31 päivänä maaliskuuta komissiolle tiedoksi tarkastettuja ajoneuvoja koskevat tiedot kahden edellisen kalenterivuoden ajalta. Näissä tiedoissa on mainittava
 - a) tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä;
 - b) tarkastettujen ajoneuvojen luokka liitteessä V olevan 6 kohdan mukaisesti;
 - c) ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltio;
 - d) tarkastetut kohteet ja havaitut puutteet liitteessä V olevan 8 kohdan mukaisesti.

Ensimmäisen raportin on koskettava 1 päivänä tammikuuta [vuosi] alkavaa kahden vuoden jaksoa.

2. Komissio antaa yksityiskohtaiset säännöt 1 kohdassa tarkoitettua tiedonannosta 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tutkimusmenettelyä noudattaen. Ennen kuin tällaiset säännöt on annettu, käytetään liitteessä VI olevaa vakiomuotoista raporttilomaketta.

Komissio ilmoittaa kerätyt tiedot Euroopan parlamentille.

V LUKU

SÄÄDÖSVALLAN SIIRTOA JA TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTAA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

21 artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 22 artiklan mukaisesti, jotta se voi

- saattaa 2 artiklan 1 kohdan tarvittaessa ajan tasalle mainitussa artiklassa tarkoitettuun lainsäädäntöön tehtyjen muutosten vuoksi muuttuneiden ajoneuvoluokkien huomioon ottamiseksi,

- saattaa liitteet ajan tasalle tekniikan kehityksen vuoksi tai ottaa huomioon muutokset kansainvälisessä tai unionin lainsäädännössä.

22 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyn edellytyksin.
2. Siirretään komissiolle 21 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä määräämättömäksi ajaksi [*tämän asetuksen voimaantulopäivästä*].
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 21 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 21 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

23 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Kun komitean lausunto on tarkoitus hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, menettely päätetään tuloksettomana, jos puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

VI LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

24 artikla

Seuraamukset

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.
2. Edellä 1 kohdan mukaisesti annettuihin sääntöihin on kuuluttava seuraamukset siitä, ettei kuljettaja tai liikenteenharjoittaja ole tehnyt yhteistyötä tarkastajan kanssa eikä korjannut tarkastuksen aikana havaittuja puutteita.
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.

25 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2000/30/EY [tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä].

26 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

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

Sitä sovelletaan [12 kuukauden kuluttua sen voimaantulosta].

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja