



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Tehnoölevaatuspakett

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Ettepaneku eesmärk on sätestada sõidukite ja nende haagiste tehnöülevaatuse ajakohased ühtlustatud eeskirjad, et suurendada liiklusohutust ja tõhustada keskkonnakaitset.

Ettepaneku eesmärk on aidata saavutada liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes 2011–2020¹ esitatud eesmärk vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu poole võrra. Ka aitab see vähendada autovedude tekitatavat heidet, mis tuleneb sõidukite kehvast hooldusest.

- Üldine taust

Enne kui sõiduk lastakse turule, peab see vastama kõigile asjaomase sõiduki tüübikinnituse või üksiksõiduki kinnituse nõuetele, millega tagatakse optimaalne ohutustase ja vastavus keskkonnanõuetele. Iga liikmesriik kohustub esimest korda registreerima sõiduki, mis on saanud Euroopa tüübikinnituse sõidukitootja väljastatud vastavustunnistuse alusel. Kõnealuse registreerimisega antakse ametlik luba kasutada sõidukit avalikel teedel ja sellega jõustatakse sõidukite eri nõuete kehtestamise eri kuupäevad.

Pärast sellise kinnituse saamist peavad teedel liiklevad sõidukid läbima korralise tehnöülevaatuse. Ülevaatuse eesmärk on tagada, et teedel liiklevad sõidukid on jätkuvalt sõidukorras, liiklusele ohutud ega sea ohtu juhti ega muid liiklejaid. Seepärast kontrollitakse sõidukite vastavust teatavatele sellistele nõuetele nagu ohutus-, keskkonnakaitse- ning järelepaigaldamisnõuded. Tulenevalt sellest, et kaubaveoks ettenähtud tarbesõidukeid täismassiga üle 3,5 tonni ning reisijateveoks ettenähtud üle 8 istekohaga tarbesõidukeid kasutatakse korrapäraselt ja intensiivselt peamiselt ärieesmärgil, peavad kõnealused sõidukid läbima täiendava liiklevate sõidukite kohapealse tehnokontrolli, mille käigus kontrollitakse mis tahes ajal ja kus tahes ELis sõidukite vastavust keskkonna- ja tehnonõuetele.

Sõiduki kasutusaaja jooksul võidakse see uuesti registreerida tulenevalt omaniku vahetumisest või sõiduki viimisest teise liikmesriiki seal alaliseks kasutamiseks. Samamoodi tuleks kehtestada sõiduki registreerimist käsitlevad sätted, millega tagatakse, et vahetult liiklusohutlikke sõidukeid ei kasutata teedel liiklemiseks. Tehnöülevaatuse eesmärk on kontrollida ohutusseadiste toimivust, keskkonnanäitajaid ja sõiduki vastavust tüübikinnitusele.

- Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Tehnöülevaatuspaketiga võetakse üle tehnöülevaatuskorda käsitleva kehtiva õigusraamistiku kehtivad nõuded, mis hõlmavad tehnöülevaatus², liiklevate sõidukite tehnokontrolli³ ning sõidukite registreerimise eeskirju⁴.

¹ KOM (2010) 389 (lõplik).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/40/EÜ, 6. mai 2009, mootorsõidukite ja nende haagiste tehnöülevaatuse kohta (ELT L 141, 6.6.2009, lk 12).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/30/EÜ, 6. juuni 2000, ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta (nagu seda on muudetud) (EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1).

Tehnoülevaatus käsitlevate kehtivate õigusaktidega võrreldes laiendatakse käesoleva ettepanekuga kehtiva korra ulatust uutele sõidukikategooriatele, sh mootorratastele, ning laiendatakse vanemate sõidukite puhul tehtava ülevaatus sagedust suure läbisõiduga sõidukitele. Ettepanekuga kehtestatakse ka uued ülevaatusstandardi ja -kvaliteedi nõuded, eelkõige seoses ülevaatusseks kasutatavate seadmete, ülevaatus tegeva personali oskuste ja koolitusega ning ülevaatussüsteemi järelevalvega.

- Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek on kooskõlas transpordipoliitika valges raamatus⁵ esitatud ELi eesmärgiga muuta teed ohutumaks ning selle eesmärk on rakendada liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes 2011–2020 esitatud konkreetne strateegia.

Seoses ettepaneku keskkonnanähtudega aitavad ettenähtud nõuded vähendada CO₂-heidet ja muud mootorsõidukite tekitatavat õhusaastet kooskõlas keskkonnahoidlike ja energiatõhusaid sõidukeid käsitleva Euroopa strateegiaga,⁶ integreeritud energia- ja kliimapoliitikaga⁷ (nn 20-20-20-strateegiaga), samuti aitavad need saavutada õhukvaliteedi eesmärgi, mis on ette nähtud direktiiviga 2008/50/EÜ⁸.

Peale selle on ettepanek seoses ühtse turu poliitika uuesti käivitamisega kooskõlas Monti 2010. aasta aruandes⁹ esitatud soovist kasutada autode piiriülese liikumisega seotud haldustõkete kõrvaldamise kohta.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA TOIMUNUD KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- Konsulteerimine huvitatud isikutega

Konsultatsioonimeetodid

Komisjon konsulteeris ettepaneku koostamisel sidusrühmadega mitmel viisil.

- Toimus üldine internetiarutelu, mis hõlmas ettepaneku kõiki aspekte.
- Ekspertide ja sidusrühmadega konsulteeriti seminaridel.
- Koostati uuring Euroopa Liidu tehnoülevaatus jöustamise tulevaste valikuvõimaluste kohta, et teha kindlaks võimalikud meetmed ja töötada välja kuluanalüüsivahend tehnoülevaatus mõju hindamiseks.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

⁴ Nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ, 29. aprill 1999, sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

⁵ KOM (2011) 144 (lõplik).

⁶ KOM (2010) 186 (lõplik).

⁷ KOM (2008) 30 (lõplik).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/50/EÜ 21. mai 2008, välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L152, 11.6.2008, lk 1).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

Internetiarutelu käigus tõstatasid huvirühmad mitmeid küsimusi. Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnaangus on esitatud täielik ülevaade tõstatatud sisulistest küsimustest ning käsitletud nende arvessevõtmist.

Ajavahemikul 29. juulist 2010 kuni 24. septembrini 2010 toimus avalik internetiarutelu. Komisjon sai 9 653 vastust elanikelt, liikmesriikide ametiasutustelt, seadmete tarnijatelt, ülevaatuspunktidelt, autotöökodade ühendustelt ning sõidukitootjatelt.

Tulemused on esitatud järgmisel aadressil: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine

Asjaomased teadus-/erialavaldkonnad

Ettepanek eeldas erinevate poliitikavalikute ja nendega seotud majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnanalaste mõjude hindamist.

Kasutatud meetodika

Väliskonsultant (Europe Economics) koostas eri poliitikavalikute mõju hinnangu, kasutades mitut teaduslikku ja hindamisaruannet eelkõige eri poliitikavalikute mudelite koostamiseks ning kulude ja tulude rahas väljendamiseks. Kõige ulatuslikumalt kasutati järgmisi uuringuid:

- komisjoni aruanne nõukogule ja Euroopa Parlamendile Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/30/EÜ (ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta) kohaldamise kohta liikmesriikides. Aruandlusperioodid 2005–2006 ja 2007–2008¹⁰;
- AUTOFORE (2007);
- „MOT Scheme Evidence-base”, transpordiministeerium (UK, 2008);
- DEKRA, „Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads”;
- DEKRA, „Road Safety Report on Trucks 2009”;
- DEKRA, „Motorcycle road safety report 2010”;
- TÜV aruanded 2009 / 2010.

Ekspertiarvamuste avalikustamiseks kasutatud vahendid

Kõik lõplikud ja heakskiidetud uuringuaruanded on kättesaadavad liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebilehel või pannakse sinna.

¹⁰ KOM(2010) 754 (lõplik).

- Mõju hindamine

Ettepaneku peamiste aspektide puhul kaaluti järgmisi valikuvõimalusi.

- (a) Läheneemisviis, mille kohaselt poliitikat ei muudeta, on võrdlusalus, millega võrreldakse muid poliitikavalikuid. Selle valikuvõimaluse kohaselt tuleks säilitada praegune ELi õigusraamistik. Ka ei kohandataks lühiajaliselt direktiivi 2009/40/EÜ tehnilist lisa, mida hiljuti komiteemenetluse teel muudeti direktiiviga 2010/48/EL¹¹. Tehnoülevaatusel ega sagedus seega ei muutu ning ei võeta täiendavaid meetmeid seoses teabevahetusega. Endiselt puuduks teabevahetuse raamistik.
- (b) Pehmele õigusele põhinev läheneemisviis hõlmaks nii kehtivate õigusaktide paremat rakendamist kui ka nende kohaldamise tõhusamat jälgimist. Selle valikuvõimalusega ei kehtestata uusi õigusakte, kuid komisjon teeks uusi ja suuremaid jõupingutusi ülevaatusel standardite parandamiseks ja jõustamiseks ning võtaks meetmeid teabevahetuse soodustamiseks.
- (c) Seadusandlik läheneemisviis põhineks kahel järgmisel komponendil.
 - Selleks et saavutada eesmärk suurendada teel liiklevate sõidukite ohutust, seisneb esimene komponent korraldustehnoülevaatusel ja liiklevate sõidukite etteatamata kontrolli hõlmavate ELi ohutusala miinimumnõuete karmistamises ning kohustuslike nõuete kindlaksmääramises. See on oluline, kuna aitab tagada, et süsteemilüngad ei vähenda tehnoulevaatuselkirjade üldise jõustamise tõhusust.
 - Selleks et saavutada eesmärk teha kättesaadavaks tehnoulevaatusel tegemiseks vajalikud andmed ja selle käigus saadavad andmed, sisaldab kõnealuse korra teine komponent kehtivaid andmebaase ühendava ühtlustatud ELi andmebaasi loomist, mis tagab:

korraldustehnoülevaatusel tegevate ülevaatuspunktidele juurdepääsu vastavustunnistust ning elektroonilisi ohutussüsteeme (nt ABS,¹² ESC,¹³ turvapadjad, jne) käsitlevale teabele; kontrollitulemuste vahetamise liikmesriikide vahel ja oluliste täitevasutuste juurdepääsu süsteemile;

et korraldustehnoülevaatusel tegevat ülevaatuspunktide edastavad kontrollitulemused ja eelkõige läbisõidumõõdiku näidu liikmesriigi ja Euroopa tasandi täitevasutustele aruandluse ja statistika eesmärgil.

Mitmes liikmesriigis teeb tehnoulevaatusel suur hulk erasektoris tegutsevaid sellekohase loa saanud ülevaatuspunkte. Selleks et tagada järjepideva läheneemisviisi kasutamine, tuleks sellised ühised menetlused nagu miinimumtähtajad ja edastatava teabe olemus täpsustada õigusaktides.

¹¹ ELT L 173, 8.7.2010, lk 47.

¹² Mitteleblokeeruv pidurisüsteem.

¹³ Elektrooniline stabiilsuskontroll.

Mõjuhinnaang on siiski osutanud pehme õiguse ja reguleeriva lähenemisviisi kombinatsiooni eelistele. Seepärast on mõjuhinnaanguga kavandatud pehme õiguse meetmed integreeritud õigusaktidesse.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- Kavandatud meetmete kokkuvõte

Ülevaatuspunktidel on juurdepääs ülevaatusse tegemiseks vajalikule tehnilisele teabele, sh elektroonilisi ohutusseadiseid (nt ABS ja ESC) hõlmavale teabele. Tootjad tagavad juurdepääsu kõnealusele teabele, nagu see juba toimib sõidukite remonti ja hooldust hõlmava teabe puhul.

Ülevaatus läbivate sõidukite ulatust laiendatakse mootori jõul liikuvatele kahe- või kolmerattalistele sõidukitele, kuni 3,5 tonni kaaluvatele kerghaagistele ja üle 40 km/h valmistajakiirusega traktoritele. Võttes arvesse sõiduki vanust ja aastast läbisõitu, suurendatakse vanadele sõidukitele tehtava ülevaatusse sagedust ning suure aastase läbisõiduga sõidukid läbivad ülevaatusse igal aastal, nagu seda juba tehakse taksode ja kiirabiautode puhul. Tehnoülevaatusse läbimiseks ettenähtav neljakuuline tähtaeg võimaldab elanikele ja sõiduki kasutajatele piisavat paindlikkust.

Ülevaatusse tegemiseks kasutatavad seadmed peavad vastama teatavatele miinimumnõuetele, millega tagatakse kirjeldatud ülevaatusmeetodite tõhusus. Vastavalt ühtlustatud eeskirjadele hinnatakse avastatud puudusi lähtuvalt nende liiklusohtlikkusest.

Tehnoülevaatusse tegevatel inspektoritel peavad olema teatavad teadmised ja oskused ning nad peavad olema läbinud nõuetekohase koolituse. Inspektoritel ei ole huvide konflikti, eriti majanduslikke, isiklikke ega perekondlikke seoseid sõiduki registreerimistunnistuse omanikuga. Tehnoülevaatusseks loa saanud erasektoriautustele tehtava tehnoülevaatusse üle teostatakse järelevalvet.

Tehnoülevaatusse tulemused, sh teave sõiduki läbisõidu kohta, säilitatakse riiklikes registrites, mis hõlbustab läbisõitu hõlmavate pette kindlakstegemist. Läbisõidumõõdikuga seotud pette tuleks ka süstemaatilisemalt käsitleda rikkumisena, mille eest määratakse karistus.

Mitmes liikmesriigis teeb tehnoülevaatusse suur hulk erasektoris tegutsevaid sellekohase loa saanud ülevaatuspunkte. Liikmesriikide vaheliseks tõhusaks teabevahetuseks tuleks kindlaks määrata riiklikud kontaktpunktid ja teatav ühtne kord, milles tuleks täpsustada vähemalt teabe edastamise tähtaeg ja edastatava teabe laad.

Komisjonile antakse volitus muuta käesolevat määrust, et vajaduse korral arvesse võtta ELi tüübikinnitusalaste õigusaktide arengut seoses teatavate sõidukikategooriatega ning ajakohastada lisasid tehnika arengust tulenevalt, võttes vastu delegeeritud õigusakte, sh kehtestades alternatiivseid ülevaatusmenetlusi, mis põhinevad väljatöötatavatel ajakohastel heite järeltötluse süsteemidel, millega kontrollitakse sõidu ajal tekkiva NO_x ja tahkete osakeste heite vastavust normidele.

- Õiguslik alus

Ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91.

- Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse ettepaneku selles osas, mis ei kuulu ELi ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgke piisavalt saavutada järgmisel põhjusel: tehnöülevaatuse tehnilised miinimumnõuded on kehtestatud liidu tasandil ja nende rakendamine liikmesriikides on tinginud nõuete suure erinevuse liidus, millel on negatiivne mõju nii liiklusohutusele kui ka siseturule.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- Proportsionaalsuse põhimõte

Nagu mõju hindamine näitas, on ettepanek kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, sest see ei lähe liiklusohutuse suurendamise ja keskkonnakaitse tõhustamise eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale, kuna sellega parandatakse tehnöülevaatuse kvaliteeti ja karmistatakse seda ning luuakse raamistik sujuvaks teabevahetuseks. See hõlmab muu hulgas inspektorite teadmisi ja koolitust käsitlevaid miinimumstandardeid, kuna tänapäevased sõidukid on keerulist tehnikat sisaldavad tooted. See kehtib ka tehnöülevaatuseks kasutatavate seadmete miinimumnõuete kohta. Kõik need meetmed on vajalikud ülevaatuse kvaliteedi parandamiseks.

- Vahendi valik

Kavandatav vahend: määrus.

Määruse kasutamist peetakse sobivaks sellepärast, et see tagab vajaliku kindluse eeskirjade täitmise suhtes ning seda ei ole vaja liikmesriikide õigusaktidesse üle võtta.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE [TÄITMINE EI OLE KOHUSTUSLIK]

- Seniste õigusaktide kehtetuks tunnistamine

Ettepaneku vastuvõtmisega kaasneb seniste õigusaktide kehtetuks tunnistamine.

- Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatavas õigusaktis käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda kohaldada ka Euroopa Majanduspiirkonnas.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 91,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹⁴,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁵,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”¹⁶ seadis komisjon eesmärgiks hukkunute arvu nulltaseme, mis tähendab, et liit peaks viima autovedude põhjustatud liiklussurmade arvu 2050. aastaks nulli lähedale. Selle eesmärgi saavutamiseks peaks sõidukitehnoloogia oluliselt kaasa aitama autovedude liiklusohutuse suurendamisele.
- (2) Komisjon tegi oma teatises „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020”¹⁷ ettepaneku seada alates 2010. aastast sihiks vähendada liidu liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks veel poole võrra. Selle eesmärgi saavutamiseks määras komisjon kindlaks seitse strateegilist eesmärki, sh ohutumaid sõidukeid hõlmavad meetmed, strateegia vigastuste arvu vähendamiseks ja vähem kaitstud liiklejate, eelkõige mootorratturite ohutuse suurendamiseks.

¹⁴ ELT C, , lk.

¹⁵ ELT C, , lk.

¹⁶ KOM(2011) 144 (lõplik).

¹⁷ KOM(2010) 389 (lõplik).

- (3) Tehnoülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiklusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. Kõnealune kord peaks hõlmama kõigi sõidukite korralist tehnoülevaatus ja kommertsvedusid tegevate liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning sõidukite registreerimist käsitlevaid sätteid, et liiklusohutust vahetult liiklusohutlike sõidukeid ei kasutataks teedel liiklemiseks.
- (4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on korralise tehnoülevaatuses vaja tagada, et pärast sõidukite turulelaskmist vastavad need kogu kasutusaja jooksul ohutusstandarditele. Kõnealust korda tuleks kohaldada nende sõidukikategooriate suhtes, mis on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiiviga 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 92/61/EMÜ,¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta,¹⁹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta direktiiviga 2003/37/EÜ põllu- või metsamajanduslike traktorite, nende haagiste ja pukseeritavate vahetatavate masinate, ja nende masinate jaoks mõeldud süsteemide, nende osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse andmise kohta ja direktiivi 74/150/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta)²⁰.
- (5) Liiklusohutuse ja sõiduki tehniliste puuduste vahel on selge vastastikseos. Euroopa teedel hukkus 2009. aastal liikluses 35 000 inimest. Eeldades, et tehniliste puuduste seos liiklussurmadega on proportsionaalselt sama nagu liiklusõnnetuste puhul, on liidus üle 2 000 liiklussurma aastas tingitud sõidukite tehnilistest puudustest. Kättesaadavate uuringute kohaselt oleks võimalik ära hoida 900–1 100 liiklussurma, kui tehnoülevaatus süsteemi täiustataks vastavalt.
- (6) Suure osa autovedude tekitatavast koguheitest ja eriti CO₂-heitest põhjustab väike hulk sõidukeid, mille heitekontrollisüsteem ei tööta nõuetekohaselt. Hinnanguliselt tekitab 5 % sõidukitest 25 % kõigist saasteainetest. Seepärast aitaks korraline tehnoülevaatus kaasa keskkonnaseisundi parandamisele, kuna sõidukite tekitatav keskmine heide väheneks.
- (7) Usaldusväärsed uurimistulemused näitavad, et mootorratturitega seotud liiklusõnnetustest 8 % on tingitud tehnilistest puudustest või on nendega seotud. Mootorratturid on kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad ning nendega seotud liiklussurmade arv ühe suureneb. Mopeedijuhtidega seotud liiklussurmade arv on keskmisest suurem: 2008. aastal sai surma üle 1 400 mopeedijuhi. Seepärast lisatakse ülevaatusse suunatavate sõidukite hulka ka kõige suuremasse riskirühma kuuluvad liiklejad, so mootori jõul liikuvad kahe- või kolmerattalised sõidukid.
- (8) Veoautode asemel kasutatakse kohalike vedude tegemisel järjest enam põllumajanduslikke sõidukeid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h. Nende

¹⁸ EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1.

¹⁹ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

²⁰ ELT L 171, 9.7.2003, lk 1.

riskipotentsiaal on veoautodega võrreldav ja kõnealust sõidukikategooriat tuleks käsitleda tehnoülevaatuse seisukohast samamoodi.

- (9) Ajaloolise väärtusega sõidukid aitavad säilitada nende valmistamise ajastu pärandit ning neid kasutatakse avalikel teedel vähe, mistõttu peaks see jääma liikmesriikide otsustada, kas laiendada korralist tehnoülevaatust kõnealustele sõidukitele. Ka peaksid liikmesriigid otsustama, kas reguleerida muud liiki erisõidukite tehnoülevaatust.
- (10) Tehnoülevaatus on iseseisev valdkond ja seega peaks seda korraldama liikmesriigid või pädevad asutused liikmesriikide järelevalve all. Igal juhul peaksid tehnoülevaatus eest jätkuvalt vastutama liikmesriigid, isegi kui liikmesriigis kehtiv süsteem võimaldab anda vastava loa erasektori üksustele, sealhulgas remonditöid tegevatele üksustele.
- (11) Sõidukite ja eriti nende elektrooniliste ohutusseadiste kontrollimisel on oluline, et oleks juurdepääs iga sõiduki tehnilisele spetsifikatsioonile. Seepärast peaks sõidukitootja esitada kõik vastavustunnistusega hõlmatud andmed ja ka võimaldama juurdepääsu andmetele, mida on vaja ohutust ja keskkonda mõjutavate seadmete toimivuse kontrollimiseks. Seepärast tuleks kohaldada ka remonditöid ja hooldust hõlmavale teabele juurdepääsu käsitlevaid sätteid, võimaldades ülevaatuspunktidele juurdepääsu tehnoülevaatus tegemiseks vajalikele andmeelementidele. See on oluline eelkõige elektrooniliste kontrollisüsteemide puhul ja hõlmata tuleks kõiki tootja paigaldatud elemente.
- (12) Selleks et tagada ülevaatuste kõrge tase kogu liidus, tuleks liidu tasandil kindlaks määrata ülevaatuses kasutatavad seadmed, nende hooldamine ja kalibreerimine.
- (13) Tehnoülevaatus tegevad inspektorid peaksid olema sõltumatud ja vältida tuleks huvide konflikti. Seega ei tohiks tehnoülevaatus tulemused olla seotud palga, majandusliku ega isikliku huviga.
- (14) Ülevaatus tulemusi ei tohiks kaubanduslikul eesmärgil muuta. Kui inspektori tehtud tehnoülevaatus tulemused on selgelt valed, peaks järelevalveasutus saada tehnoülevaatus tulemusi muuta.
- (15) Tehnoülevaatus kõrge tase eeldab ülevaatus tegevalt personalilt kõrgetasemelisi oskusi ja pädevust. Tuleks kehtestada koolitussüsteem, sh algkoolitus ja korrapärane täiendkoolitus. Tuleks kindlaks määrata üleminekuperiood, et tagada ülevaatus tegeva olemasoleva personali sujuv kohanemine korrapärase koolituskorraga.
- (16) Selleks et säilitada aja möödudes ülevaatus kõrge kvaliteet, peaksid liikmesriigid kehtestama kvaliteedi tagamise süsteemi, mis hõlmab tehnoülevaatus tegemise lubade andmist, järelevalvet ja loa tagasivõtmist, peatamist või tühistamist.
- (17) Ülevaatussagedust tuleks kohandada vastavalt sõiduki tüübile ja läbisõidule. Sõidukitel ilmnevad tehnilised puudused suure tõenäosusega teatavas vanuses ja kui sõidukeid kasutatakse intensiivselt, siis pärast teatavat läbisõitu. Seepärast on asjakohane muuta vanemate ja suurema läbisõiduga sõidukite ülevaatus sagedamaks.

- (18) Sõiduki omanikele ja käitajatele teatava paindlikkuse võimaldamiseks peaks liikmesriikidel olema võimalik määrata kindlaks mitme nädala pikkune periood, mille jooksul tehnöülevaatus tuleb teha.
- (19) Tehnöülevaatus peaks hõlmama kõiki kontrollitava sõiduki konkreetse disaini, konstruktsiooni ja varustuse seisukohalt asjakohaseid punkte. Seoses sellega tuleks sõidukitehnöologia praegust taset silmas pidades kontrollitavate punktide loetellu lisada nüüdisaegsed elektroonilised süsteemid. Tehnöülevaatus ühtlustamiseks tuleks kõigi kontrollitavate punktide jaoks ette näha kontrollimeetod.
- (20) Ühtlustamise hõlbustamiseks ning standardite järjepidevuse huvides tuleks kõikide kontrollitavate punktide jaoks ette näha mittetäielik loetelu rikete peamistest põhjustest. Selleks et ülevaatus läbiva sõiduki olukorda hinnataks ühetaoliselt, tuleks avastatud puudusi hinnata ühise standardi alusel.
- (21) Kui tehnöülevaatus käigus avastatakse tehnöülevaatus läbival sõidukil puudusi, eelkõige liiklusohutlikke puudusi, peaks registreerimistunnistuse omanik need puudused viivitamata kõrvaldama. Ohtlike puuduste korral tuleks sõiduk ajutiselt registrist kustutada kuni kõigi puuduste kõrvaldamiseni.
- (22) Iga tehtud ülevaatus kohta tuleks väljastada tehnöülevaatus kontrollkaart, millel on märgitud muu hulgas teave sõiduki kohta ja ülevaatus tulemused. Liikmesriigid peaksid kõnealust teavet koguma ja säilitama andmebaasis, et tagada asjakohaste tehnöülevaatus järeelmeetmete võtmine.
- (23) Läbisõidumöödikuga seotud pettused esinevad kasutatud sõidukite müügil 5–12 % juhul, mis tähendab ühiskonna jaoks mitme miljardi euro suurust kahju aastas ja seda, et sõiduki tehnöülevaatus tulemused on valed. Läbisõidumöödikuga seotud pettuste vastu võitlemisel hõlbustaks läbisõidumöödiku rikkumist või sellega manipuleerimist kindlaks teha see, kui tehnöülevaatus kontrollkaardile märgitakse läbisõit ja kehtestatakse kohustus esitada eelmise ülevaatus kontrollkaart. Läbisõidumöödikuga seotud pettust tuleks ka süstemaatiliselt käsitleda rikkumisena, mille eest määratakse karistus.
- (24) Mitmes liikmesriigis teeb tehnöülevaatus suur hulk erasektoris tegutsevaid sellekohase loa saanud ülevaatuspunkte. Liikmesriikidevaheliseks tõhusaks teabevahetuseks tuleks kindlaks määrata riiklikud kontaktpunktid ja teatav ühtne kord, milles tuleks täpsustada vähemalt teabe esitamise tähtaeg ja teabe laad.
- (25) Tehnöülevaatus on osa üldisemast õiguskorrast, millega reguleeritakse sõidukeid kogu nende kasutusaja jooksul alates tüübikinnitusest kuni registreerimise, kontrolli ja lammutamiseni. Riiklike elektrooniliste sõidukiandmebaaside väljatöötamine ja nende ühendamise sõidukitootjate elektroonilise andmebaasiga peaks põhimõtteliselt tõhustama sõidukit hõlmavat haldusahelat ning aitama vähendada halduskoormust. Seepärast peaks komisjon koostama uuringu, milles käsitletakse Euroopa elektroonilise sõidukiteabeplatvormi loomise teostatavust, maksumust ja sellest saadavat kasu.
- (26) Selleks et täiendada käesolevat määrust tehniliste üksikasjadega, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte eesmärgiga võtta vajaduse korral arvesse liidu tüübikinnitusalaiste õigusaktide arengut seoses sõidukikategooriatega ja ka vajadust ajakohastada lisasid

tulenevalt tehnika arengust. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas eksperditasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- (27) Käesoleva määruse ühtsete rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendusvolitused. Rakendusvolitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes²¹.
- (28) Ülevaatuspunktides ülevaatusse tegemiseks kasutatavad rajatised ja seadmed peavad vastama tehnoulevaatusnõuetele. Kuna see eeldab oluliste investeeringute tegemist ja kohandusi, mida muidu ei oleks kohe tehtud, tuleks nõuetele vastavuse tagamiseks ette näha viie aasta pikkune ajavahemik. Samamoodi tuleks järelevalveasutuste jaoks ette näha viie aasta pikkune ajavahemik, mille jooksul nad peaksid täitma kõik ülevaatuspunktidele loa andmise ja nende järelevalvega seotud kriteeriumid.
- (29) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt näha ette liidus ühised tehnoulevaatusse miinimumnõuded ja ühtlustatud eeskirjad, ei suuda liikmesriigid täielikult saavutada, mistõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas aluslepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (30) Käesolevas määruses austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid vastavalt Euroopa Liidu lepingu artiklis 6 osutatule.
- (31) Käesoleva määrusega ajakohastatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivis 2009/40/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoulevaatusse kohta)²² sätestatud tehnilisi nõudeid ning laiendatakse selle reguleerimisala, et hõlmata eelkõige ülevaatuspunktide ja nende järelevalveasutuste asutamine ning tehnoulevaatusse tegevate inspektorite määramine. Seepärast tuleks kõnealune direktiiv kehtetuks tunnistada. Peale selle integreeritakse käesolevasse määrusesse eeskirjad, mis sisalduvad komisjoni 5. juuli 2010. aasta soovitusel 2010/378/EL vigade hindamise kohta tehnoulevaatusse käigus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoulevaatusse kohta,²³ et tehnoulevaatusmeetodeid paremini reguleerida,

²¹ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

²² ELT L 141, 6.6.2009, lk 12.

²³ ELT L 173, 8.7.2010, lk 74.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

REGULEERIMISESE, MÕISTED JA REGULEERIMISALA

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesoleva määrusega kehtestatakse sõidukite korralise tehnoülevaatuse kord.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste sõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h ja mis kuuluvad järgmistesse direktiivis 2002/24/EÜ, direktiivis 2007/46/EÜ ja direktiivis 2003/37/EÜ osutatud kategooriatesse:
 - vähemalt neljarattalised sõidukid, mida kasutatakse reisijate veoks ja millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta (M1-kategooria sõidukid);
 - mootorsõidukid, mida kasutatakse reisijate veoks ja millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekohta (M2- ja M3-kategooria sõidukid);
 - vähemalt neljarattalised sõidukid, mida kasutatakse kaupade maateeveoks ja mille registrimass ei ületa 3 500 kg (N1-kategooria sõidukid);
 - kaubaveoks kasutatavad sõidukid, mille registrimass ületab 3 500 kg (N2- ja N3-kategooria sõidukid);
 - haagised ja poolhaagised, mille registrimass ei ületa 3 500 kg (O1- ja O2-kategooria sõidukid);
 - haagised ja poolhaagised, mille registrimass ületab 3 500 kg (O3- ja O4-kategooria sõidukid);
 - kahe- või kolmerattalised sõidukid (L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukid);
 - ratastraktorid, mille valmistajakiirus ületab 40 km/h (T5-kategooria sõidukid).
2. Käesolevat määrust ei kohaldata järgmistele sõidukitele suhtes:
 - ajaloolise väärtusega sõidukid;
 - relvajõudude, tuletõrje, tsiviilkaitse, hädaabi- või päästeteenistuse sõidukid;
 - põllumajandus-, aiandus-, metsandus või kalandusettevõtjate sõidukid, mille valmistajakiirus ei ületa 40 km/h;

- tsirkuse või lõbustuspargi varustust vedavad erisõidukid, mille valmistajakiirus ei ületa 40km/h ja mis liiguvad üksnes asjaomase liikmesriigi territooriumil;
3. Liikmesriigid võivad kehtestada riigisiseseid nõudeid seoses selliste lõike 2 kohaste sõidukite tehnöülevaatusega, mis on registreeritud nende territooriumil.

Artikkel 3 **Mõisted**

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „sõiduk” – mootorsõiduk või selle haagis, v. a rööbassõiduk;
- 2) „mootorsõiduk” – mootori jõul liikuv ratastega sõiduk, mis liigub omal jõul ja mille valmistajakiirus ületab 25 km/h;
- 3) „haagis” — mitteiseliikuv ratastel sõiduk, mis on konstrueeritud ja valmistatud vedamiseks mootorsõiduki poolt;
- 4) „poolhaagis” – haagis, mis on kavandatud mootorsõiduki külge haakimiseks nii, et osa sellest toetub mootorsõidukile ning oluline osa selle massist ja selle koorma massist kandub üle mootorsõidukile;
- 5) „kahe- või kolmerattalised sõidukid” – mootori jõul liikuv kaherattaline külgkorviga või külgkorvita sõiduk, kolmerattalised ja väikesed neljarattalised mootorsõidukid;
- 6) „liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk” – liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõiduk;
- 7) „ajaloolise väärtusega sõiduk” – sõiduk mis vastab kõigile järgmistele tingimustele:
 - see on valmistatud vähemalt 30 aastat tagasi;
 - selle sõidukorras hoidmiseks kasutatakse varuosi, mis jäljendavad sõiduki ajaloolisi osi;
 - selle peamiste osade (mootor, pidurid, roolisüsteem või vedrustus) tehnilisi näitajaid ei ole muudetud;
 - selle välimust ei ole muudetud;
- 8) „registreerimistunnistuse omanik” – inimene, kelle nimele sõiduk on registreeritud;
- 9) „tehnöülevaatus” – kontroll, et sõiduki kõik osad vastavad ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis kehtivad tüübikinnituse andmise, esimese registreerimise või kasutuselevõtmise ja ka järelepaigaldamise ajal;
- 10) „tüübikinnitus” – direktiivis 2007/46/EÜ osutatud mis tahes kategooriat hõlmav tüübikinnitus;
- 11) „puudused” – tehnilised defektid ja muud tehnöülevaatus käigus avastatud mittevastavused;

- 12) „tehnoülevaatuse kontrollkaart” – pädeva asutuse või ülevaatuspunkti väljastatud kontrollkaart, millel on esitatud sõiduki ülevaatuse tulemused ja üldhinnang;
- 13) „inspektor” – isik, keda liikmesriik on volitanud tegema tehnoülevaatus ülevaatuspunktis või pädeva asutuse nimel;
- 14) „pädev asutus” – ametiasutus või avalik-õiguslik asutus, kes vastutab riikliku tehnoülevaatussüsteemi eest, sh vajaduse korral tehnoülevaatuse tegemise eest;
- 15) „ülevaatuspunkt” – avalik või eraõiguslik, sh sõiduki remondiga tegelev asutus või ettevõte, kellele liikmesriik on andnud volituse teha tehnoülevaatus;
- 16) „järelvalveasutus” – liikmesriigi asutatud asutus, kes vastutab ülevaatuspunktidele loa andmise ja nende järelvalve eest.

II PEATÜKK

ÜLDKOHUSTUSED

Artikkel 4

Kohustused

1. Mootorsõidukid ja nende haagised läbivad vastavalt käesolevale määrusele korralise ülevaatuse sõiduki registreerimise liikmesriigis.
2. Tehnoülevaatus teevad üksnes liikmesriigi pädevad asutused või liikmesriigi volitatud ülevaatuspunktid.
3. Sõidukitootjad võimaldavad ülevaatuspunktidele või vajaduse korral pädevale asutusele juurdepääsu tehnoülevaatus tegemiseks vajalikule tehnilisele teabele, mis on esitatud I lisas. Komisjon võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad I lisas esitatud tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Registreerimistunnistuse omanik vastutab selle eest, et sõiduk on kogu aeg liiklusele ohutus ja sõidukõlblikus seisukorras.

III PEATÜKK

TEHNOÜLEVAATUSNÕUDED

Artikkel 5

Ülevaatuse kuupäev ja sagedus

1. Sõidukid läbivad tehnoülevaatus esmase registreerimise aastapäeval vähemalt järgmise intervalliga:

- L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist, siis kahe aasta pärast ja seejärel igal aastal;
 - M1-, N1- ja O2-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist, siis kahe aasta pärast ja seejärel igal aastal;
 - takso või kiirabiautona registreeritud M1-kategooria sõidukid, M2-, M3-, N2-, N3-, T5-, O3- ja O4-kategooria sõidukid: üks aasta pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel igal aastal.
2. Kui pärast sõiduki esmast registreerimist tehtud tehnoülevaatus ajal on M1- või N1-kategooria sõiduki läbisõit 160 000 km, tehakse tehnoülevaatus seejärel igal aastal.
 3. Tehnoülevaatus kontrollkaardi omanik võib paluda ülevaatuspunkti või vajaduse korral pädevat asutust teha tehnoülevaatus ajavahemikus alates lõike 1 kohasele esmasele registreerimise aastapäevale järgneva kuu algusest kuni kõnealusele kuupäevale järgneva teise kuu lõpuni, ilma et see mõjutaks järgimise tehnoülevaatus kuupäeva.
 4. Viimase tehnoülevaatus kuupäevast olenemata võib pädev asutus nõuda, et sõiduk peab läbima tehnoülevaatus või täiendava ülevaatus enne lõigetes 1 ja 2 osutatud kuupäeva järgmistel juhtudel:
 - pärast õnnetust, milles on tõsiselt kahjustada saanud sõiduki sellised peamised ohutusega seotud osad nagu rattad, vedrustus, deformatsioonitsoonid, roolisüsteem või pidurid;
 - kui ohutus- ja keskkonnasüsteeme ning sõiduki osi on muudetud;
 - kui sõiduki registreerimistunnistuse omanik muutub.

Artikkel 6

Ülevaatus sisu ja meetodid

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

Artikkel 7

Puuduste hindamine

1. Iga kontrollitava punkti jaoks on III lisaga ette nähtud võimalike puuduste miinimumloetelu ja nende raskusaste.
2. Tehnoülevaatus tegemisel määrab inspektor kindlaks iga avastatud puuduse raskusastme ja klassifitseerib selle ühte järgmisse rühma:

- väikesed puudused, mis ei mõjuta olulisel määral sõiduki ohutust, ja muud väiksemad nõuetele mittevastavused;
 - suured puudused, mis võivad halvendada sõiduki ohutust või asetada teised liiklejad ohtu, või muud olulisemad nõuetele mittevastavused;
 - ohtlikud puudused, mis on otseselt ja vahetult liiklusohtlikud, nii et sõidukit ei tohi mingil tingimusel liiklemiseks kasutada.
3. Sõiduk, mis kuulub rohkem kui ühte lõike 2 kohasesse puudusterühma, klassifitseeritakse kõige raskemale puudusele vastavasse rühma. Sõiduk, millel on mitu samasse puuduste rühma kuuluvat puudust, klassifitseeritakse raskuselt järgmisse rühma, kui kõnealused puudused koos on rohkem liiklusohtlikud.

Artikkel 8

Tehnoülevaatuse kontrollkaart

1. Sõiduki tehnoülevaatuse teinud ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab kõnealuse sõiduki kohta tehnoülevaatuse kontrollkaardi, millel on esitatud vähemalt IV lisa kohased elemendid.
2. Ülevaatuspunkt või vajaduse korral pädev asutus väljastab sõiduki ülevaatusetele toonud isikule tehnoülevaatuse kontrollkaardi või tehnoülevaatuse elektroonilise kontrollkaardi korral selle nõuetekohaselt kinnitatud väljatrüki.
3. Alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast ja hiljemalt kolm aastat pärast seda edastavad ülevaatuspunktid asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele elektrooniliselt teabe, mis on esitatud nende väljastatud tehnoülevaatuse kontrollkaartidel. Nad edastavad kõnealuse teabe mõistliku aja jooksul pärast tehnoülevaatuse kontrollkaartide väljastamist. Enne seda võivad ülevaatuspunktid edastada selle teabe pädevale asutusele mis tahes muul viisil. Pädev asutus säilitab kõnealust teavet 36 kuud alates selle saamise kuupäevast.
4. Läbisõidumõõdiku näidu kontrollimiseks ja juhul, kui seda pärast eelmist tehnoülevaatuset ei teatatud elektrooniliselt, palub inspektor sõiduki ülevaatusetele toonud isikul näidata eelmise tehnoülevaatuse järel väljastatud kontrollkaarti.
5. Tehnoülevaatuse tulemused teatatakse sõiduki registreerinud asutusele. Teatatakse andmed, mis on esitatud tehnoülevaatuse kontrollkaardil.

Artikkel 9

Puuduste korral võetavad järelmeetmed

1. Üksnes väikeste puuduste korral tagab selliste puuduste viivitamatu kõrvaldamise registreerimistunnistuse omanik. Sõiduk ei pea läbima uut ülevaatuset.
2. Suurte puuduste korral otsustab pädev asutus, millistel tingimustel võib sõidukit enne uue tehnoülevaatuse läbimist kasutada. Uus ülevaatus tehakse kuue nädala jooksul alates algsest ülevaatuset.

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

Artikkel 10

Tehnoülevaatus tõend

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

Kõik liikmesriigid tunnistavad lõike 1 kohaselt väljastatud tõendit.

IV PEATÜKK

HALDUSSÄTTED

Artikkel 11

Ülevaatuses kasutatavad rajatised ja seadmed

1. Ülevaatuses kasutatavad rajatised ja seadmed vastavad V lisa esitatud minimaalsetele tehnilistele nõuetele.
2. Ülevaatuspunktid või vajaduse korral liikmesriigi pädev asutus hoiavad ülevaatuses kasutatavad rajatised ja seadmed kooskõlas valmistaja esitatud spetsifikatsioonidega.
3. Mõõteseadmeid tuleb korrapäraselt kalibreerida kooskõlas valmistaja esitatud spetsifikatsioonidega.

Artikkel 12

Inspektorid

1. Tehnoülevaatus teevad inspektorid, kes vastavad VI lisa kohastele pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele.
2. Liikmesriigid väljastavad pädevuse ja koolituse miinimumnõuetele vastavatele inspektoritele sertifikaadi. See sertifikaat sisaldab vähemalt VI lisa punktis 3 osutatud teavet.

²⁴ ELT L XXX, XX.XX.XXXX, lk XX.

3. Inspektorid, kelle liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunktid on tööle võtnud käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva seisuga, on vabastatud VI lisa punkti 1 nõuete täitmisest. Liikmesriigid väljastavad kõnealustele inspektoritele samaväärse sertifikaadi.
4. Tehnoülevaatus tegevatel inspektoritel ei ole huvide konflikti, eelkõige majanduslikke, isiklikke ega perekondlikke seoseid, ülevaatus läbiva sõiduki registreerimistunnistuse omanikuga.
5. Ülevaatuspunkt teavitab sõiduki ülevaatusel toonud isikut vajalikest remonditöödest ega muuda ülevaatus tulemusi kaubanduslikel eesmärkidel.
6. Inspektori tehtud tehnoülevaatus tulemusi saab muuta üksnes järelevalveasutus, kui inspektori tehtud tehnoülevaatus tulemused on selgelt valed.

Artikkel 13

Ülevaatuspunktidele loa andmine ja järelevalve

1. Järelevalveasutus täidab vähemalt VII lisa punktis 1 esitatud ülesanded ning kõnealuse lisa punktides 2 ja 3 esitatud nõuded.

Liikmesriigid avalikustavad eeskirjad ja menetluse, mis hõlmavad järelevalveasutuste töökorraldust, ülesandeid ja töötajate suhtes kohaldatavaid nõudeid.

Järelevalveasutused on ülevaatuspunktidest ja sõidukitootjatest sõltumatud.

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

V PEATÜKK

KOOSTÖÖ JA TEABEVAHETUS

Artikkel 14

Liikmesriikidevaheline halduskoostöö

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, mis vastutab käesoleva määruse kohaldamist käsitleva teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega ja komisjoniga.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile oma riiklike kontaktpunktide nimed ja kontaktandmed hiljemalt [üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist] ning teatavad talle viivitamata kõnealuse teabe muutumisest. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele.

Artikkel 15
Elektrooniline sõidukiteabeplatvorm

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

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

VI PEATÜKK

SÄTTED DELEGEERITUD ÕIGUSAKTIDE JA RAKENDUSVOLITUSTE KOHTA

Artikkel 16
Tehnöülevaatuse komitee

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele osutamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust tuleb küsida kirjaliku menetluse teel, peatatakse kõnealune menetlus ilma tulemuseta, kui arvamuse esitamise tähtaja jooksul teeb komitee eesistuja vastavasisulise otsuse või komitee liikmete lihthääleenamus seda nõuab.

Artikkel 17
Delegeeritud õigusaktid

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

- ajakohastada vajaduse korral artikli 2 lõiget 1 ning artikli 5 lõikeid 1 ja 2, et võtta arvesse sõidukikategooriate muutust tulenevalt artikli 3 lõikes 1 osutatud õigusaktide muudatustest;
- ajakohastada lisasid tehnika arengust tulenevalt või selleks, et võtta arvesse rahvusvaheliste või liidu õigusaktide muudatusi.

Artikkel 18
Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse käesolevas artiklis sätestatud tingimustel õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte.
2. Artiklis 17 osutatud delegeeritud volitused antakse määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast].

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 17 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast otsuse avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba kehtivate delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Kooskõlas artikliga 17 vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

VII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 19

Karistused

1. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.
2. Kõik liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et läbisõidumõõdikuga manipuleerimine või selle rikkumine on kuritegu, mille eest määratakse tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus.
3. Liikmesriigid teatavad sellised sätted komisjonile hiljemalt [*üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist*] ja teatavad viivitamata komisjonile kõikidest järgnevatest sätetesse tehtud muudatustest.

Artikkel 20

Üleminekusätted

1. Artiklis 11 osutatud tehnöülevaatuseks kasutatavaid rajatise ja seadmeid, mis ei vasta V lisas esitatud miinimumnõuetele [*käesoleva määruse kohaldamise kuupäeval*], võib kasutada tehnöülevaatuse tegemiseks kuni viie aasta jooksul alates kõnealusest kuupäevast.
2. Liikmesriigid kohaldavad VII lisas esitatud nõudeid vähemalt alates viiendast aastast, mis järgneb käesoleva määruse kohaldamise kuupäevale.

Artikkel 21
Kehtetuks tunnistamine

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

Artikkel 22
Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates [12 kuud pärast jõustumist].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja