



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 13.7.2012  
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

### **Tehnoülevaatuspakett**

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,**

**milles käsitletakse liidus liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatus ning  
millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

- Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

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

Ettepaneku eesmärk on aidata saavutada liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes 2011–2020<sup>1</sup> 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 jõustatakse sõidukite eri nõuete kehtestamise eri kuupäevad.

Pärast sellise kinnituse saamist peavad teedel liiklevad sõidukid läbima korralise tehnoülevaatuse. 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- ja järelepaigaldusnõuded. 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 kasutusaja 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. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli peamine eesmärk on tagada, et korralise tehnoülevaatuse vahelisel ajal ei oleks tarbesõidukid oluliselt liiklusohutlikud. Ka on selle eesmärk luua võrdsed tingimused liidus liiklevate tarbesõidukite hoolduse osas ja vähendada vastutustundetute käitajate huvi saada sõidukite mittenõuetekohasest hooldusest tulenev konkurentsieelis.

- Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Tehnoülevaatuspaketiga võetakse üle tehnoülevaatuse korda käsitleva kehtiva õigusraamistiku kehtivad nõuded, mis hõlmavad tehnoülevaatus<sup>2</sup>, liiklevate sõidukite tehnokontrolli<sup>3</sup> ning sõidukite registreerimise eeskirju<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> KOM(2010) 389 (lõplik).

Võrreldes liiklevate sõidukite tehnokontrolli käsitlevate kehtivate õigusaktidega on ettepaneku peamine eesmärk näha ette riskiastme hindamise süsteem, et keskenduda kontrolli tegemisel halbade ohutusosalaste tulemustega ettevõtjatele ning tunnustada seega liiklusele ohutute ja keskkonnahoidlike sõidukite käitajaid. 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 muu tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek on kooskõlas transpordipoliitika valges raamatus<sup>5</sup> esitatud ELi eesmärgiga muuta teed ohutumaks ning selle eesmärk on rakendada liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes 2011–2020 esitatud konkreetne strateegia.

Seoses ettepaneku keskkonnanäppidega aitavad ettenähtud nõuded vähendada CO<sub>2</sub>-heidet ja muud mootorsõidukite tekitavat õhusaastet kooskõlas keskkonnahoidlike ja energiatõhusaid sõidukeid käsitleva Euroopa strateegiaga, integreeritud energia- ja kliimapoliitikaga (nn 20-20-20-strateegiaga), samuti aitavad need saavutada õhukvaliteedieesmäärke, mis on ette nähtud direktiiviga 2008/50/EÜ<sup>6</sup>.

## **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 tehnõlevaatus ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli jõustamise tulevaste valikuvõimaluste kohta Euroopa Liidus, et teha kindlaks võimalikud meetmed ja töötada välja kuluanalüüsivahend tehnõlevaatus ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli mõju hindamiseks.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

---

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

<sup>3</sup> 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).

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

<sup>5</sup> KOM(2011)144 (lõplik).

<sup>6</sup> 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).

Internetiarutelu käigus tõstatasid huvirühmad mitmeid küsimusi. Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindangus 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](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Asjaomased teadus-/erialavaldkonnad

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

Kasutatud metoodika

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 2007–2008<sup>7</sup>;
- 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.

#### Eksperdiarvamuste avalikustamiseks kasutatud vahendid

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

- Mõju hindamine

---

<sup>7</sup> KOM(2010) 754 (lõplik).

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.
- (b) Pehmel õigusel põhinev lähenemisviis 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 ülevaatus standardite parandamiseks ja jõustamiseks ning võtaks meetmeid teabevahetuse toetamiseks.
- (c) Seadusandlik lähenemisviis põhineks kahel järgmisel komponendil.
  - Selleks et saavutada eesmärk suurendada teel liiklevate sõidukite ohutust, seisneb esimene komponent korralist tehnöülevaatus ja liiklevate sõidukite etteteatamata kontrolli hõlmavate ELi ohutusalaste miinimumstandardite karmistamises ning kohustuslike standardite kindlaksmääramises. See on oluline, kuna aitab tagada, et süsteemilüngad ei vähenda tehnöülevaatuseskirjade üldise jõustamise tõhusust.
  - Selleks et saavutada eesmärk teha kättesaadavaks tehnöülevaatus tegemiseks vajalikud andmed ja selle käigus saadavad andmed, on kõnealuse korra teise komponendiga ette nähtud teises etapis loodav kehtivaid andmebaase ühendav ühtlustatud ELi andmevahetussüsteem, et tõhustada ELi tehnöülevaatuspaketi rakendamist.

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

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

Väikesed tarbesõidukid ja nende haagised lisatakse liiklevate sõidukite tehnokontrolli reguleerimisalasse, kuna selle sõidukirühma puhul ei ole liiklussurmade vähenemise suundumust täheldatud. Muud kommertskasutuses olevad väikesed tarbesõidukid (nt taksod ja kiirabiautod), mis juba on iga-aastase tehnöülevaatusega hõlmatud, ei ole liiklevate sõidukite tehnokontrolli peamiseks sihtmärgiks, võttes arvesse asjaolu, et kõnealused sõidukid põhjustavad kõige vähem liiklussurmi.

Selleks et sõidukite tehnokontrollid jaotuksid liikmesriikide vahel paremini, kontrollitakse igal aastal teatud protsenti registreeritud tarbesõidukitest. Kavandatud protsent ei ületa liidus juba tehtud tehnöülevaatus arvu.

Sõidukid valitakse välja käitajate riskiprofiili alusel ning keskendutakse suure riskiga ettevõtjatele, et niimoodi vähendada nende ettevõtjate halduskoormust, kes hooldavad oma sõidukeid nõuetekohaselt. Vastavalt praegustele direktiivi 2000/30/EÜ kohastele sätetele ja komisjoni sellekohasele rakendamisaruandele<sup>8</sup> peatatakse palju puudusteta sõidukeid liiklevate sõidukite kontrolli tegemiseks. Mõjuhinna näitas, et riskiasmetel põhineva lähenemisviisi kasutamine liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemiseks aitab vähendada hooldatud sõidukite kontrolle 2,3 miljoni võrra, tänu millele transpordiettevõtjatel on potentsiaalselt võimalik säästa 80,4 miljonit eurot. Ettevõtjate riskiprofiil põhineb eelmise tehnoulevaatuse tulemustel ja liiklevate sõidukite tehnokontrollil, nagu see juba toimib direktiivi 2006/22/EÜ<sup>9</sup> kohaste sõidu- ja puhkeaja eeskirjade jõustamise puhul.

Põhjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemiseks kasutatakse liikuvate kontrolliüksuste või läheduses asuvate ülevaatuspunktide kontrolliseadmeid. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli peaks hõlmama veose kinnitamist. Vastavalt ühtlustatud eeskirjadele hinnatakse kindlakstehtud puudusi lähtuvalt nende ohust.

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegevate inspektorite teadmised ja oskused peavad olema vähemalt sama head kui tehnoulevaatus tegevatel inspektoritel.

Veelgi tuleks edendada liikmesriikide täitevasutuste vahelist koostööd kooskõlastatud kontrollide, ühiskoolituste, elektroonilise teabevahetuse ning teadmiste ja kogemuste vahetamise teel. Liikmesriigid teevad tihedat koostööd ja korraldavad korrapäraselt kooskõlastatud kontrolle, mille puhul iga liikmesriik tegutseb oma territooriumil ja keskendub ühismeetme väljaajalutud eesmärgile, nt rehvide seisundile või veose kinnitamisele.

Koostööd ning teabe vahetamist liikmesriikide vahel ja komisjoniga tõhustatakse liikmesriikide määratud kontaktpunktide abil.

Komisjonile teabe esitamiseks kasutatakse aruande tüüpvorme.

Komisjonile antakse volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte lisade ajakohastamiseks tehnika arenguga ning võtta tihedas koostöös liikmesriikidega vastu rakendusakte tunnistuste ja aruandevormide ajakohastamiseks, sh kehtestades alternatiivseid ülevaatusmenetlusi, mis põhinevad väljatöötatavatel ajakohastel heite järeltötluse süsteemidel, millega kontrollitakse sõidu ajal tekkiva NO<sub>x</sub> 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.

---

<sup>8</sup> KOM(2010) 754.

<sup>9</sup> ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmäärke täielikult saavutada järgmisel põhjusel: liiklevate sõidukite kontrolli 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

Ettepanek vastab proportsionaalsuse põhimõttele järgmistel põhjustel.

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 liiklevate sõidukite kontrolli kvaliteeti, karmistatakse kontrolli ning luuakse raamistik sujuvaks teabevahetuseks.

- 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 liidus liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/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 arvamust<sup>1</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>2</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”<sup>3</sup> 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”<sup>4</sup> 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.

---

<sup>1</sup> ELT C, lk.

<sup>2</sup> ELT C, lk.

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 (lõplik).

<sup>4</sup> 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 vahetult liiklusohutlikke sõidukeid ei kasutataks teedel liiklemiseks.
- (4) Liidus on sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud mitmeid tehnilisi standardeid ja nõudeid. Siiski on liiklevate sõidukite etteteatamata tehnokontrolliga vaja tagada, et pärast sõidukite turulelaskmist vastavad need kogu kasutusaja jooksul ohutusstandarditele.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuni 2000. aasta direktiiviga 2000/30/EÜ ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta<sup>5</sup> ette nähtud liiklevate sõidukite tehnokontrollil on oluline osa sõidukõlblikkuse pideva kõrge taseme saavutamisel kommertsõidukite kogu kasutusaja jooksul. Kõnealused kontrollid aitavad suurendada liiklusohutust ja vähendada sõidukite tekitatavat heidet ning ka ära hoida liikmesriikide eri kontrollitasemest tuleneva ebaausa konkurentsi veoettevõtjate vahel.
- (6) Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tuleks rakendada riskiastme hindamise süsteemi abil. Liikmesriigid võivad kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiivi 2006/22/EÜ (mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ)<sup>6</sup> artikli 9 kohaselt kehtestatud riskiastme hindamise süsteemi.
- (7) Käesolevat määrust tuleks kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta)<sup>7</sup> kohaste selliste tarbesõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h tunnis. See ei tohiks aga liikmesriikidel takistada käesoleva määrusega hõlmamata liiklevate sõidukite kontrollimist ega autovedudega seotud muude aspektide, eriti sõidu- ja puhkeaja või ohtlike kaupade veo kontrollimist.
- (8) Direktiivi 2000/30/EÜ<sup>8</sup> rakendamise aruanded näitavad selgelt, kui oluline on liiklevate sõidukite tehnokontroll. Aastatel 2007–2008 oli liidus liiklevate sõidukite tehnokontrolli läbinud sõidukitest ligikaudu 300 000 sõidukit nii halvas seisukorras, et need tuli liiklusest kõrvaldada. Kõnealused aruanded osutavad ka liikmesriikide tehtud kontrollide tulemuste olulisele erinevusele. Aastatel 2007–2008 oli naaberriikides teatavate puuduste protsentuaalne erinevus 0,6 %–41,4 %. Peale selle osutatakse kõnealustes aruannetes liikmesriikides tehtud liiklevate sõidukite tehnokontrollide arvu olulisele erinevusele. Tasakaalustatuma lähenemisviisi kasutamiseks peaksid

---

<sup>5</sup> EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1.

<sup>6</sup> ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

<sup>7</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

<sup>8</sup> KOM(2010) 754 (lõplik).

liikmesriigid võtma kohustuse teha miinimumarv kontrolle, mis proportsionaalselt vastaksid nende territooriumil registreeritud tarbesõidukite arvule.

- (9) Kaubikuid ja nende haagiseid kasutatakse autovedude tegemiseks üha sagedamini. Kõnealuste sõidukite kohta ei kehti teatavad nõuded, nt elukutseliste autojuhtide koolitust või kiiruspiirikute paigaldamist käsitlevad nõuded, mistõttu kõnealused sõidukid satuvad üsna tihti liiklusõnnetustesse. Seepärast tuleks kaubikud ja nende haagised hõlmata liiklevate sõidukite tehnokontrolliga.
- (10) Liigse halduskoormuse ja -kulu vältimiseks ning kontrollide tõhustamiseks tuleks eelisjärjekorras kontrollida sõidukeid, mida käitavad ettevõtjad, kes ei täida liiklusohutus- ja keskkonnakaitsenorme, samal ajal kui vastutustundlike ja ohutusnõudeid täitvate ettevõtjate nõuetekohaselt hooldatud sõidukeid tuleks harvemini kontrollida.
- (11) Liiklevate sõidukite tehnokontroll peaks hõlmama algset ja vajaduse korral põhjalikumat kontrolli. Mõlemal juhul peaks kontroll hõlmama sõiduki kõiki asjakohased osi ja süsteeme. Kõigi võimalike punktide ühetaolisemaks kontrollimiseks tuleks kehtestada kontrollimeetodid ja puuduste näited ning tuleks ette näha nende hindamine vastavalt raskusastmele.
- (12) Liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruanded on mitmes liikmesriigis elektroonilised. Sel juhul tuleks juhile esitada kontrolliaruande väljatrükk. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus kogutud kõik andmed ja kogu teave tuleks saata liikmesriigi ühisesse andmebaasi, et andmeid oleks võimalik hõlpsamini töödelda ning et andmeedastusega ei kaasneks täiendavat halduskoormust.
- (13) Liikuvate kontrolliüksuste kasutamine aitab vähendada järjekordi ja käitajate kulusid, kuna üksikasjalikumaid kontrolle saab teha kohe tee ääres. Teatavatel tingimustel võidakse üksikasjalikumad kontrollid teha ka ülevaatuspunktides.
- (14) Üksikasjalikumaid liiklevate sõidukite tehnokontrolle tegevatel töötajatel peaks olema vähemalt samad oskused ja nad peaksid vastama vähemalt samadele nõuetele kui töötajad, kes teevad tehnoülevaatus kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] määrusega (EL) nr XX/XX/XX, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ<sup>9</sup>.
- (15) Selleks et liiklevate sõidukite tehnokontroll oleks kogu liidus ühetaolisem, on oluline, et liikmesriigid teeksid koostööd ja vahetaksid parimaid tavaid. Seepärast peaksid liikmesriigid tegema rohkem ka operatiivset koostööd. Selline koostöö peaks hõlmama ka korrapäraseid liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnokontrolle.
- (16) Selleks et tõhustada liikmesriikidevahelist teabevahetust, peaks igas liikmesriigis olema üks asutus, kes tegutseb asjaomaste pädevate asutustega suhtlemisel kontaktpunktina. See asutus peaks koostama ka asjakohase statistika. Peale selle peaksid liikmesriigid kohaldama oma territooriumil järjekindlat riiklikku

<sup>9</sup>

ELT L [XXX].

jõustamisstrateegiat ning nad võivad rakendamise kooskõlastamiseks määrata ühe asutuse. Iga liikmesriigi pädevad asutused peaksid ette nägema menetluse tähtaegade ja vahetatava teabe sisu kindlaksmääramiseks.

- (17) Selleks et liidus rakendatava liiklevate sõidukite tehnokontrolli hõlmava korra toimimist oleks võimalik jälgida, peaksid liikmesriigid komisjonile kaks korda aastas teatama liiklevate sõidukite kontrolli tulemused. Komisjon peaks kogutud andmed edastama Euroopa Parlamendile.
- (18) Liikmesriigid peaksid sätestama eeskirjad selliste karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral, ning tagama nende rakendamise. Karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.
- (19) 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 EÜ tüübikinnitust käsitlevates 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.
- (20) Käesoleva määruse ühtsete rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendusvolitused. Rakendusvolitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes<sup>10</sup>.
- (21) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt näha ette liidus liiklevate sõidukite tehnokontrolli ühised miinimumnõuded ja ühtlustatud eeskirjad, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu 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.
- (22) Käesolevas määruses austatakse põhiõigusi ja järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid vastavalt Euroopa Liidu lepingu artiklis 6 osutatule.
- (23) Käesoleva määrusega laiendatakse direktiivi 2000/30/EÜ reguleerimisala ja ajakohastatakse selles sätestatud tehnilisi tingimusi. Seepärast tuleks kõnealune direktiiv kehtetuks tunnistada. Peale selle integreeritakse käesolevasse määrusesse eeskirjad, mis sisalduvad komisjoni 5. juuli 2010. aasta soovitusel 2010/379/EL

---

<sup>10</sup>

ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/30/EÜ kohase liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus tuvastatud puuduste riskihinnangu kohta<sup>11</sup>,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

## **I PEATÜKK**

### **REGULEERIMISESE, MÕISTED JA REGULEERIMISALA**

#### *Artikkel 1*

#### **Reguleerimise**

Käesoleva määrusega kehtestatakse liikmesriikide territooriumil liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli kord.

#### *Artikkel 2*

#### **Reguleerimisala**

1. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste tarbesõidukite suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 km/h ning mis kuuluvad järgmistesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ kohastesse kategooriatesse:
  - mootorsõidukid, mida kasutatakse reisijate veoks ja millel on lisaks juhiistmele üle kaheksa istekoha (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).
2. Käesolev määrus ei mõjuta liikmesriikide õigust teha käesoleva määrusega hõlmamata liiklevate sõidukite tehnokontrolli.

#### *Artikkel 3*

#### **Mõisted**

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

---

<sup>11</sup> ELT L 173, 8.7.2010, lk 97.

- 1) „sõiduk” – mootorsõiduk või selle haagis või poolhaagis, 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) „veos” – sõidukisse või sõidukile paigutatavad kõik esemed, mis ei ole alaliselt sõiduki külge kinnitatud, sh sellistes veoühikutes nagu vahetatavad kered või sõiduki konteinerid olevad esemed;
- 6) „tarbesõiduk” – kaupade või reisijate kommertsveoks ettenähtud mootorsõiduk ja selle haagis;
- 7) „liikmesriigis registreeritud mootorsõiduk” – liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud sõiduk;
- 8) „registreerimistunnistuse omanik” – inimene, kelle nimele sõiduk on registreeritud;
- 9) „liiklevate sõidukite tehnokontroll” – liikmesriigi territooriumil avalikel teedel liiklevate tarbesõidukite etteteatamata kontroll, mida teevad ametiasutused või mis tehakse nende otsese järelevalve all;
- 10) „tehnöülevaatus” – kontroll, et sõiduki kõik osad vastavad ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis kehtivad tüübikinnituse andmise, esimese registreerimise või kasutuselevõtmise ja ka järelpaigaldamise ajal;
- 11) „pädev asutus” – ametiasutus või avalik-õiguslik asutus, kes vastutab liiklevate sõidukite riikliku tehnokontrolli süsteemi haldamise eest.
- 12) „inspektor” – isik, kes on saanud liikmesriigilt loa teha liiklevate sõidukite tehnokontrolli;
- 13) „puudused” – tehnilised defektid ja muud liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus avastatud leitud mittevastavused;
- 14) „liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnokontroll” – liiklevate sõidukite tehnokontroll, mille korraldavad vähemalt kaks liikmesriiki üheaegselt.

## II PEATÜKK

### LIIKLEVATE SÕIDUKITE TEHNOKONTROLLI SÜSTEEM JA ÜLDISED KOHUSTUSED

#### *Artikkel 4*

##### *Liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteem*

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteem hõlmab artiklis 9 kohaseid algseid liiklevate sõidukite tehnokontrolle ning artikli 10 lõike 1 kohaseid üksikasjalikumaid liiklevate sõidukite tehnokontrolle.

#### *Artikkel 5*

##### Kontrollitavate sõidukite protsent

Igas liikmesriigis igal kalendriaastal tehtavate liiklevate sõidukite algsete tehnokontrollide koguarv moodustab vähemalt 5 % selliste tema territooriumil registreeritud sõidukite koguarvust, millele osutatakse artikli 3 lõikes 1.

#### *Artikkel 6*

##### **Liiklevate sõidukite tehnokontrolli hõlmav riskiastme hindamise süsteem**

1. Riiklikul tasandil kehtestatakse liiklevate sõidukite tehnokontrolli hõlmav riskiastme hindamise süsteem, mis põhineb üksikute ettevõtjate käitatavate sõidukite puhul avastatud puuduste arvul ja raskusastmel. Riskiastme hindamise süsteemi haldab liikmesriigi pädev asutus.
2. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli hõlmavasse riskiastme hindamise süsteemi lisatavale igale ettevõtjale määratakse riskiprofiil I lisas osutatud kriteeriumide alusel.

Ettevõtjad klassifitseeritakse järgmise riskiprofiili alusel:

- suur risk;
- keskmine risk;
- väike risk.

3. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli hõlmava riskiastme hindamise süsteemi rakendamiseks võivad liikmesriigid kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 kohaselt kehtestatud riskiastme hindamise süsteemi.

*Artikkel 7*  
**Kohustused**

1. Liikmesriigis registreeritud sõidukite juhid hoiavad sõidukis viimase tehnoülevaatuse kontrollkaardi ja viimase liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande, kui need on olemas.
2. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli läbiva sõiduki juht teeb inspektoritega koostööd ja võimaldab kontrolli tegemiseks juurdepääsu sõidukile ja selle osadele.
3. Üksikud ettevõtjad tagavad, et nende käitatavad sõidukid on kogu aeg liiklusele ohutus ja sõidukõlblikus seisukorras.

*Artikkel 8*  
**Inspektorid**

1. Inspektorid ei diskrimineeri juhti rahvuse ega sõiduki registreerimise või kasutuselevõtmise riigi alusel, kui nad valivad välja sõidukeid liiklevate sõidukite tehnokontrolliks.
2. Sõiduki tehnoülevaatuse teinud inspektor ei osale samale sõidukile tehtavas järgmises liiklevate sõidukite tehnokontrollis.
3. Inspektor on sõltumatu ning tal ei ole huvide konflikti, eelkõige ei ole tal majanduslikke, isiklikke ega perekondlikke seoseid juhiga, käitajaga ega kontrollitava sõiduki registreerimistunnistuse omanikuga.
4. Inspektorite saadav tasu ei sõltu liiklevatele sõidukitele tehtud tehnokontrollide arvust ega tulemustest.

**III PEATÜKK**

**KONTROLLIMENETLUSED**

*Artikkel 9*

**Sõidukite väljavalimine algseks liiklevate sõidukite tehnokontrolliks**

Liiklevate sõidukite tehnokontrolliks sõidukite väljavalimisel valivad inspektorid eelisjärjekorras välja sõidukid, mida käitavad artikli 6 lõikes 2 osutatud suure riskiprofiiliga ettevõtjad. Muid sõidukeid võib kontrolliks välja valida juhul, kui kahtlustatakse, et sõiduk on liiklusohtlik.

*Artikkel 10*

**Liiklevate sõidukite tehnokontrolli sisu ja meetodid**

1. Liiklevate sõidukite tehnokontrolliks artikli 9 kohaselt välja valitud sõidukid läbivad algse liiklevate sõidukite tehnokontrolli.

Algset liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegev inspektor:

- a) kontrollib, et vajaduse korral oleks artikli 7 lõike 1 kohaselt sõidukis tehnoülevaatus kontrollkaart ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruanne;
- b) hindab visuaalselt sõiduki ja selle veose seisukorda.

Varasemas liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruandes märgitud puuduse või puuduste korral kontrollib inspektor, kas kõnealune puudus / kõnealused puudused on kõrvaldatud.

2. Algse kontrolli tulemuste alusel võib inspektor otsustada, et sõiduk või selle haagis peab läbima põhjalikuma liiklevate sõidukit tehnokontrolli.

Üksikasjalikum liiklevate sõidukite tehnokontroll hõlmab vähemalt järgmisi valdkondi:

- pidurisüsteem;
- roolisüsteem;
- teljed, veljed, rehvid, vedrustus;
- saaste.

Iga kõnealuse valdkonna kontroll hõlmab ühte või mitut II lisa loetletud punkti või kõiki asjakohaseid punkte.

Peale selle võib inspektor kontrollida II lisa punktis 1 osutatud muid kontrollivaldkondi ning kõnealuses lisa loetletud ühte või mitut punkti või kõiki punkte.

Kui tehnoülevaatus kontrollkaardilt või liikuvate sõidukite tehnokontrolli aruandest ilmneb, et eelmisel kuul on kontrollitud mõnda II lisa osutatud punkti, ei kontrolli inspektor seda punkti, v.a kui kontroll on õigustatud ilmse puuduse tõttu.

4. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemisel kasutab inspektor II lisa osutatud kontrollimeetodeid.
5. Üksikasjalikumad liiklevate sõidukite tehnokontrolli teevad üksnes inspektorid, kes vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] määruse (EL) nr XXX/XXX (milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ) VI lisa artikli 12 kohastele pädevus- ja koolitusnõuetele.

#### *Artikkel 11*

#### **Kontrollimiseks kasutatavad rajatised**

1. Üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemiseks kasutatakse liikuvaid kontrolliüksuseid või see tehakse ülevaatuspunktides, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] määruses (EL) nr XXX/XXX, milles käsitletakse

mootorsõidukite ja nende haagiste tehnöülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ).

2. Kui kontrolle tehakse ülevaatuspunktis, ei tehta algset liiklevate sõidukite tehnokontrolli kõnealusest ülevaatuspunktist kaugemal kui kümme kilomeetrit.
2. Liikuvatel kontrolliüksustel on liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemiseks vajalikud seadmed, sh vähemalt vahendid, mida on vaja pidurite, roolisüsteemi ja vedrustuse seisundi ning heite kontrollimiseks.

.

### *Artikkel 12* **Puuduste hindamine**

1. Inspektor kasutab iga kontrollitava punkti kontrollimiseks III lisas esitatud loetelu, milles on märgitud võimalikud puudused ja nende raskusaste.
2. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemisel määrab inspektor iga kindlakstehtud puuduse puhul kindlaks selle raskusastme ja klassifitseerib selle ühte järgmisesse rühma:
  - väikesed puudused, mis ei mõjuta olulisel määral sõiduki ohutust, ja muud väiksemad nõuetele mittevastavused;
  - suured puudused, mis võivad muuta sõiduki ohtlikuks või asetada ohtu teised liiklejad, 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 puudusterühma kuuluvat puudust, klassifitseeritakse raskuselt järgmisse rühma, kui kõnealused puudused koos on rohkem liiklusohtlikud.

### *Artikkel 13* **Konkreetsed veose kinnitamise kontrolli eeskirjad**

Inspektor võib kontrollida sõiduki veose kinnitamist kooskõlas IV lisaga. Veose kinnitamisega seotud raskete või ohtlike puuduste korral kohaldatakse ka artiklis 14 osutatud järelmeetmeid.

### *Artikkel 14* **Raskete või ohtlike puuduste korral võetavad järelmeetmed**

1. Algse või üksikasjalikuma kontrolli käigus ilmnenu rasked puudused kõrvaldatakse viivitamata ja kontrollikoha läheduses.

2. Inspektor võib otsustada, et sõidukile tehakse tehnõulevaatus tema määratud tähtaja jooksul, kui sõiduk on registreeritud selles liikmesriigis, kus tehti liiklevate sõidukite tehnokontroll. Kui sõiduk on registreeritud mõnes muus liikmesriigis, võib inspektor paluda asjaomase liikmesriigi pädeval asutusel teha kõnealusele sõidukile uus tehnõulevaatus kooskõlas artikli 18 lõikes 3 osutatud menetlusega.
3. Inspektor ei luba ohtlike puudustega sõidukit kasutada enne, kui sellised puudused on kontrollikohas kõrvaldatud. Inspektor võib anda loa kõnealuse sõiduki kasutamiseks, et sõita kõnealuste puuduste kõrvaldamiseks lähimasse autoremonditöökotta, tingimusel et ohtlikud puudused on fikseeritud nii, et need võimaldavad töökotta jõuda ega sea vahetult ohtu reisijaid ega muid liiklejaid.

Inspektor võib anda loa tuua ohtlike puudustega sõiduk kohe lähimasse kohta, kus seda on võimalik remontida või kus see kõrvaldatakse liiklusest.

#### *Artikkel 15* **Kontrollitasud**

Kui üksikasjalikuma kontrolli käigus ilmnevad ohtlikud puudused, võivad liikmesriigid nõuda tasu maksmist. Tasu on mõistlik ega ületa sama sõidukitüübi puhul tehnõulevaatuse eest võetavat summat.

#### *Artikkel 16* **Kontrolliaruanne ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli andmebaas**

1. Pärast üksikasjalikumat kontrolli koostab inspektor aruande kooskõlas V lisaga. Sõiduki juhile antakse kontrolliaruande koopia või elektroonilise aruande korral selle väljatrükk.
2. Inspektor teatab pädevale asutusele üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemused mõistliku aja jooksul pärast kontrolli. Pädev asutus säilitab kõnealust teavet 36 kuud alates selle saamise kuupäevast. .
3. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemused teatatakse sõiduki registreerinud asutusele.

### **IV PEATÜKK**

#### **KOOSTÖÖ JA TEABEVAHETUS**

#### *Artikkel 17* **Kontaktpunkti määramine**

- 1 Liikmesriigid määravad kontaktpunkti, mis:
  - tagab artikli 18 alusel võetud meetmete kooskõlastamise teiste liikmesriikide kontaktpunktidega;

- edastab artikli 20 kohase teabe komisjonile;
  - vastutab teabevahetuse eest ja abistab teiste liikmesriikide pädevaid asutusi.
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 18*

#### **Liikmesriikidevaheline koostöö**

1. Kui muus kui kontrolli tegevas liikmesriigis registreeritud sõidukil avastatakse rasked või ohtlikud puudused, eriti sellised, mille tõttu keelatakse sõiduki kasutamine, teavitab kontaktpunkt sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevat asutust kõnealuse kontrolli tulemustest. Kõnealune teave sisaldab liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande elemente, mis on esitatud VI lisas. Komisjon võtab kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu üksikasjalikud eeskirjad, mille alusel teavitatakse registreerimisliikmesriigi pädevat asutust raskete või ohtlike puudustega sõidukitest. .
2. Kui sõidukitel avastatakse raskeid või ohtlikke puudusi, võib sõidukit kontrollinud liikmesriigi kontaktpunkt paluda sõiduki registreerimise liikmesriigi pädeval asutusel võtta asjakohaseid järelemeetmeid, nt saata sõiduk täiendavale tehnoulevaatusele, nagu on ette nähtud artikliga 14.

Sõiduki registreerimise liikmesriigi pädev asutus teavitab kontrolli tegeva liikmesriigi pädevat asutust võetud meetmetest.

#### *Artikkel 19*

#### **Liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnokontroll**

Liikmesriigid teevad liiklevate sõidukite kooskõlastatud tehnokontrolle vähemalt kuus korda aastas. Liikmesriigid võivad need kombineerida direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 5 sätestatud tegevusega.

#### *Artikkel 20*

#### **Teabe edastamine komisjonile**

1. Iga kahe aasta tagant hiljemalt 31. märtsil teatavad liikmesriigid elektrooniliselt komisjonile andmed, mida on kontrollitud sõidukite kohta kahe eelneva kalendriaasta jooksul kogutud. Need andmed sisaldavad järgmist:
- a) kontrollitud sõidukite arv;
  - b) kontrollitud sõidukite kategooria vastavalt V lisa punktile 6;
  - c) sõiduki registreerimise liikmesriik;

- d) kontrollitud punktid ja avastatud puudused vastavalt V lisa punktile 8.

Esimene aruanne hõlmab kaheaastast ajavahemikku, mis algab 1. jaanuaril [aasta].

2. Komisjon võtab artikli 22 lõike 2 kohase kontrollimenetluse alusel vastu üksikasjalikud eeskirjad seoses lõikes 1 osutatud teabevahetusega. Kõnealuste eeskirjade kehtestamiseni kasutatakse VI lisas esitatud aruandlusvormi.

Komisjon edastab kogutud andmed Euroopa Parlamendile.

## **V PEATÜKK**

### **SÄTTED DELEGEERITUD ÕIGUSAKTIDE JA RAKENDUSVOLITUSTE KOHTA**

#### *Artikkel 21*

#### **Delegeeritud õigusaktid**

Komisjoni volitatakse võtma vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 22, et:

- 1) ajakohastada vajaduse korral artikli 2 lõiget 1, et võtta arvesse sõidukikategooriate muutust tulenevalt kõnealuses artiklis osutatud õigusaktide muudatustest;
- ajakohastada lisasid tehnika arengust tulenevalt või selleks, et võtta arvesse rahvusvaheliste või liidu õigusaktide muudatusi.

#### *Artikkel 22*

#### **Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse käesolevas artiklis sätestatud tingimustel õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte.
2. Artiklis 21 osutatud delegeeritud volitused antakse määramata ajaks [*alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast*].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 21 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle 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 21 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.

### *Artikkel 23* **Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele osutamisel 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 lihtääleenamus seda nõuab.

## **VI PEATÜKK**

### **LÖPPSÄTTED**

### *Artikkel 24* **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. Kooskõlas lõikega 1 sätestatud eeskirjad hõlmavad karistusi juhul, kui juht või käitaja ei tee inspektoriga koostööd ega kõrvalda kontrolli käigus avastatud puudusi.
3. Liikmesriigid teatavad sellised sätted komisjonile hiljemalt [*üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist*] ja teatavad viivitamata komisjonile kõikidest järgnevatest sätetesse tehtud muudatustest.

### *Artikkel 25* **Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 2000/30/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates [*käesoleva määruse kohaldamise kuupäev*].

### *Artikkel 26* **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*