



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Liikennekelpoisuuspaketti

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaista katsastuksista sekä
direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

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

Ehdotuksella pyritään edistämään tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa 2011-2020¹ 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 tyyppihyväksyntävaatimukset tai yksittäiset hyväksyntävaatimukset, joilla taataan turvallisuus- ja ympäristönormien optimaalinen taso. Jokaisen jäsenvaltion velvollisuutena on rekisteröidä ensimmäistä kertaa kaikki ajoneuvot, jotka ovat saaneet eurooppalaisen tyyppihyväksynnän ajoneuvon valmistajan antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella. Rekisteröinti on virallinen hyväksyntä, jonka nojalla ajoneuvoa voidaan käyttää yleisillä teillä, ja se määrittää eri ajankohdat ajoneuvojen eri vaatimusten käyttöönnotolle.

Tämän hyväksynnän jälkeen tieliikenteessä käytettävillä autoilla on tehtävä määräaikaiset katsastukset. 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 ammattimaisessa 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. Katsastusten tavoitteena on tarkastaa turvallisuuskomponenttien toimivuus, ympäristötehokkuus ja ajoneuvon vaatimustenmukaisuus.

- Voimassa olevat aiemmat säännökset

¹ KOM(2010) 389 lopullinen.

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

Ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa katsastuksia koskevaa lainsäädäntöä lisäämällä nykyiseen järjestelmään uusia ajoneuvoluokkia, kuten moottoripyörät. Siinä vahvistetaan myös, että ajoneuvon saavuttaessa tietyn matkamittarin lukeman siihen sovelletaan samaa katsastustiheyttä kuin vanhempiin ajoneuvoihin. 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 strategian⁶ ja integroidun energia- ja ilmastomuutospolitiikan⁷ (ns. kaksi kertaa 20 vuonna 2020 -strategia) mukaisesti ja edistettäisiin direktiivissä 2008/50/EY⁸ säädetyjen ilmanlaatutavoitteiden saavuttamista.

Ehdotus on myös johdonmukainen sisämarkkinoiden toimivuuden parantamista koskevien suositusten kanssa, joita ehdotettiin toukokuussa 2010 laaditussa Montin raportissa⁹ käytettyjen autojen rajatylittäviin siirtoihin liittyvien hallinnollisten esteiden vähentämiseksi.

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 KOM(2010) 186 lopullinen.

⁷ KOM(2008) 30 lopullinen.

⁸ 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).

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

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

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Internetissä järjestetyn kuulemisen 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 2007–2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007),
- ”MOT Scheme Evidence-base” Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,

¹⁰ KOM(2010) 754 lopullinen.

- 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:

- ”Ei muutoksia -lähestymistapa” on lähtökohta, johon muiden toimintavaihtoehtojen vaikutuksia verrataan. Tässä vaihtoehdossa nykyinen EU:n oikeuskehys pysyisi ennallaan. Lisäksi direktiivin 2009/40/EY, joka on äskettäin muutettu komiteamenettelyä noudattaen direktiivillä 2010/48/EU¹¹, teknistä liitettä ei mukautettaisi lyhyellä aikavälillä. Katsastusten laajuus ja tiheys eivät näin ollen muuttuisi eikä muita tietojenvaihtoon liittyviä toimenpiteitä toteutettaisi. Tietojenvaihtoa koskevaa kehystä ei siis olisi edelleenkaan.
- ”Ei-sitovia säädöksiä koskevalla lähestymistavalla” parannettaisiin voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpanoa ja tehostettaisiin sen soveltamisen valvontaa. Tällä vaihtoehdolla ei otettaisi käyttöön uutta lainsäädäntöä, mutta komissio pyrki uudella ja tehokkaammalla tavalla parantamaan testaamisen ja täytäntöönpanon valvonnan laatua ja toteuttamaan toimia tietojenvaihdon edistämiseksi.
- ”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 liikennekelpoisuuden täytäntöönpanon valvonnan tehokkuutta.
 - Jotta katsastuksia varten tarvittavien tietojen ja 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 ja jolla varmistetaan

- kaikkien katsastusasemien mahdollisuus tutustua vaatimustenmukaisuustodistusta ja sähköisiä turvajärjestelmiä (kuten ABS¹², ESC¹³, ilmatyyny jne.) koskeviin tietoihin;

¹¹ EUVL L 173, 8.7.2010, s. 47.

¹² Lukkiutumaton jarrujärjestelmä.

¹³ Ajonvakautusjärjestelmä.

- tarkastustulosten vaihto jäsenvaltioiden välillä, ja tärkeimpien täytäntöönpanoviranomaisten pääsy järjestelmään;
- kansallisten ja EU:n viranomaisten mahdollisuus tutustua katsastusasemien tarkastustuloksia (erityisesti matkamittarin lukemia) koskeviin tietoihin täytäntöönpanon valvontaa ja tilastointia varten.

Useissa jäsenvaltioissa katsastuksia suorittaa 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

Katsastusasemien on voitava tutustua katsastuksia varten tarvittaviin teknisiin tietoihin, kuten ABS:n ja ESC:n kaltaisia sähköisiä turvallisuuskomponentteja koskeviin tietoihin. Valmistajien on annettava pääsy näihin tietoihin samaan tapaan kuin ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltoon tarvittaviin tietoihin.

Katsastettaviin ajoneuvoihin lisätään moottorikäyttöiset kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot, enintään 3,5 tonnia painavat kevyet perävaunut sekä traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Vanhempien ajoneuvojen katsastustiheyttä lisätään ja ajoneuvot, joiden matkamittarin lukema on korkea, on katsastettava vuosittain samaan tapaan kuin taksit ja ambulanssit. Katsastukset on tehtävä neljän kuukauden kuluessa, mikä antaa riittävästi joustonvaraa sekä kansalaisille että liikenteenharjoittajille.

Testauslaitteiden on täytettävä tietyt vähimmäisvaatimukset, jotta kuvatut testausmenetelmät voidaan toteuttaa tehokkaasti. Havaitut puutteet on arvioitava yhdenmukaistetuilla säännöillä, joissa on otettu huomioon puutteen aiheuttama vaara tieliikenneturvallisuudelle.

Katsastajilla on oltava tietyt tiedot ja taidot sekä asianmukainen koulutus. Katsastajilla ei saa olla minkäänlaista taloudellista, henkilökohtaista eikä sukulaisuuteen liittyvää eturistiriitaa ajoneuvon rekisteröinnin haltijan kanssa. Hyväksyttyjen yksityisten elinten tekemiä katsastuksia on valvottava.

Katsastustulokset, mukaan lukien matkamittarin lukemat, on säilytettävä kansallisissa rekistereissä, mikä helpottaa matkamittarien lukemiin liittyvien petosten havaitsemista. Matkamittareihin liittyviä petoksia olisi myös pidettävä järjestelmällisemmin rikoksena, josta voidaan langettaa seuraamus.

Useissa jäsenvaltioissa katsastuksia tekee suuri määrä hyväksyttyjä yksityisiä katsastusasemia. Jotta jäsenvaltioiden välinen tietojenvaihto olisi tehokasta, olisi nimettävä kansalliset yhteyspisteet ja eriteltävä esim. määräaikoja ja toimitettavien tietojen luonnetta koskevat yhteiset menettelyt.

Komissiolle siirretään valta muuttaa asetusta delegoiduilla säädöksillä ajoneuvoluokkia koskevan EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön mahdollisen kehityksen huomioon ottamiseksi ja liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Se voi esim. ottaa käyttöön vaihtoehtoiset katsastusmenettelyt, jotka perustuvat kehitteillä oleviin nykyaikaisiin päästöjen jälkikäsittelyjärjestelmiin, joilla tarkastetaan, noudatetaanko NO_x- 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: katsastusten teknisille vaatimuksille on vahvistettu unionissa vähimmäistaso, ja niiden täytäntöönpano jäsenvaltioissa on johtanut vaatimusten suureen kirjavuuteen unionin sisällä sekä aiheuttanut kielteisiä vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen ja sisämarkkinoihin.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- Suhteellisuusperiaate

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 katsastusten laatua ja tehokkuutta sekä luomalla asianmukaiset puitteet ongelmattomalle tiedonkululle. Tähän kuuluvat mm. vähimmäisvaatimusten asettaminen katsastajien tiedoille ja koulutukselle, sillä ajoneuvot ovat tätä nykyä erittäin kehittyneitä tuotteita ja täynnä monimutkaista teknologiaa. Tämä koskee myös katsastuksissa käytettävien testauslaitteiden vähimmäisvaatimuksia. Kaikki nämä toimenpiteet ovat välttämättömiä edellytyksiä katsastusten laadun parantamiselle.

- Sääntelytavan valinta

Ehdotettu sääntelytapa: asetust.

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

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaista katsastuksista sekä direktiivin 2009/40/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 lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁵,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komissio asetti 28 päivänä maaliskuuta 2001 antamassaan valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”¹⁶ 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”¹⁷, että tulostavoitteeksi asetettaisiin vuodesta 2010 alkaen tieliikennekuolemien kokonaismäärän puolittaminen unionissa vuoteen 2020

¹⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

¹⁵ EUVL C [...], [...], s. [...].

¹⁶ KOM(2011) 144 lopullinen.

¹⁷ KOM(2010) 389 lopullinen.

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 määräaikaisten katsastusten järjestelmällä, että markkinoille saatetut ajoneuvot täyttävät turvallisuusnormit koko käyttöikänsä ajan. Tätä järjestelmää olisi sovellettava ajoneuvoluokkiin, jotka määritellään kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja neuvoston direktiivin 92/61/ETY kumoamisesta 18 päivänä maaliskuuta 2002 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/24/EY¹⁸, 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/EY¹⁹ ja maatalous- tai metsätraktoreiden, niiden perävaunujen ja vedettävien vaihdettavissa olevien koneiden ja näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä sekä direktiivin 74/150/ETY kumoamisesta 26 päivänä toukokuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/37/EY²⁰.
- (5) Tieliikenneturvallisuuden tason ja ajoneuvojen teknisten puutteiden lukumäärän välillä on selkeä riippuvuussuhde. Vuonna 2009 Euroopan maanteilla ilmoitettiin tapahtuneen 35 000 kuolintapausta. Jos oletetaan, että tekniset puutteet vaikuttavat kuolintapauksiin samassa suhteessa kuin onnettomuuksiin, ajoneuvojen teknisten puutteiden voidaan katsoa olevan syynä yli 2 000 kuolintapaukseen vuodessa unionissa. Käytettävissä olevien tutkimusten perusteella niistä 900–1 100 voitaisiin välttää, jos katsastusjärjestelmää parannettaisiin asianmukaisella tavalla.
- (6) Valtaosa tieliikenteen kokonaispäästöistä, erityisesti hiilidioksidipäästöistä, on peräisin pienestä osasta ajoneuvoja, joiden päästönvalvontajärjestelmät ovat vialliset. Arviolta viisi prosenttia ajoneuvokannasta aiheuttaa 25 prosenttia kaikista epäpuhtauspäästöistä. Sen vuoksi määräaikaisten katsastusten järjestelmä parantaisi osaltaan myös ympäristön tilaa vähentämällä ajoneuvojen keskimääräisiä päästöjä.
- (7) Luotettavat tutkimustulokset osoittavat, että tekniset puutteet ovat syynä tai osasyynä kahdeksaan prosenttiin onnettomuuksista, joissa on osallisena moottoripyörä. Moottoripyöräilijät ovat riskialtein tienkäyttäjryhmä, jonka keskuudessa

¹⁸ EYVL L 124, 9.5.2002, s. 1.

¹⁹ EUVL L 263, 9.10. 2007, s. 1.

²⁰ EUVL L 171, 9.7.2003, s. 1.

kuolintapausten määrä on kasvussa. Mopoilijoiden osuus kuolintapausten määrässä on yliedustettu, sillä maanteillä kuoli yli 1 400 mopoilijaa vuonna 2008. Tämän vuoksi katsastettavien ajoneuvojen joukkoon olisi lisättävä myös riskialtein tienkäyttäjryhmä, eli moottorikäyttöiset kaksi- ja kolmipyöräiset ajoneuvot.

- (8) Maatalousajoneuvoja, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h, käytetään yhä enemmän kuorma-autojen sijaan paikallisissa kuljetuksissa. Niiden riskialttius on verrattavissa kuorma-autoihin, minkä vuoksi tätä ajoneuvoluokkaa olisi katsastusten suhteen kohdeltava samalla tavalla kuin kuorma-autoja.
- (9) Koska museoajoneuvojen tarkoituksena on säilyttää niiden valmistusajankohdan perinteet eikä niitä juurikaan käytetä yleisillä teillä, jäsenvaltioiden olisi itse päätettävä, tehdäänkö määräaikaiset katsastukset myös tällaisille ajoneuvoille. Jäsenvaltioiden olisi voitava itse päättää myös muiden erikoisajoneuvotyyppien katsastuksista.
- (10) Katsastus on täysivaltaista toimintaa, minkä vuoksi se olisi jätettävä jäsenvaltioiden tai niiden valvomien elinten tehtäväksi. Jäsenvaltioiden olisi jatkossakin oltava vastuussa katsastusten tekemisestä kaikissa tapauksissa, vaikka kansallinen järjestelmä mahdollistaisikin luvan myöntämisen esimerkiksi ajoneuvokorjaamojen kaltaisille yksityisille tahoille.
- (11) Ajoneuvojen ja erityisesti niiden sähköisten turvallisuuskomponenttien tarkastuksessa on välttämätöntä, että kunkin yksittäisen ajoneuvon tekniset eritelmät ovat saatavilla. Sen vuoksi ajoneuvojen valmistajien olisi annettava kaikkien vaatimustenmukaisuustodistukseen sisältyvien tietojen lisäksi myös turvallisuuteen ja ympäristöön liittyvien komponenttien toimivuuden varmentamiseksi tarvittavat tiedot. Korjaamiseen ja huoltamiseen liittyvien tietojen saatavuutta koskevia säännöksiä olisi sovellettava samalla tavoin tätä tarkoitusta varten, jolloin nämä katsastuksissa tarvittavat tietoelementit olisivat katsastusasemien saatavilla. Tämä on erittäin tärkeää erityisesti sähköisesti ohjattujen järjestelmien alalla, ja tiedot olisi annettava kaikista valmistajan asentamista elementeistä.
- (12) Jotta katsastukset olisivat korkeatasoisia kaikkialla unionissa, katsastuksissa käytettävät testauslaitteet sekä niiden huolto ja kalibrointi olisi eriteltävä unionin tasolla.
- (13) Katsastajien olisi katsastuksia tehdessään toimittava riippumattomasti, ja kaikenlaisia eturistiriitoja olisi vältettävä. Katsastustulosten ei tämän vuoksi tulisi olla yhteydessä palkkaan eikä muuhun taloudelliseen tai henkilökohtaiseen etuun.
- (14) Katsastustuloksia ei tulisi muuttaa kaupallisia tarkoituksia varten. Valvontaelimen olisi voitava muuttaa katsastustulokset ainoastaan siinä tapauksessa, että katsastajan tekemän katsastuksen tulokset ovat ilmeisen virheelliset.
- (15) Katsastusten korkealaatuisuus edellyttää katsastushenkilöstöltä korkeatasoista taitoa ja osaamista. Olisi otettava käyttöön koulutusjärjestelmä, jossa annetaan peruskoulutusta ja määrääjain järjestettävää täydennyskoulutusta. Olisi määriteltävä siirtymäkausi, jotta nykyinen katsastushenkilöstö voisi siirtyä sujuvasti määräaikaisen koulutuksen järjestelmään.

- (16) Jotta katsastusten korkealaatuisuuden jatkuvuus voidaan varmistaa, jäsenvaltiot olisi velvoitettava perustamaan laadunvarmistusjärjestelmä, johon kuuluu lupa- ja valvontaprosessi sekä katsastusten tekemiseen myönnettävän luvan peruuttaminen, keskeyttäminen tai kumoaminen.
- (17) Katsastusten tiheyttä olisi mukautettava ajoneuvotyyppin ja ajoneuvojen matkamittarin lukeman perusteella. Ajoneuvoissa on todennäköisemmin teknisiä puutteita, kun ne ovat saavuttaneet tietyn iän ja, erityisesti jos ajoneuvoa on käytetty intensiivisesti, matkamittari on saavuttanut tietyn lukeman. Sen vuoksi on aiheellista lisätä katsastusten tiheyttä vanhemmille ajoneuvoille ja sellaisille ajoneuvoille, joiden matkamittarin lukema on korkea.
- (18) Jotta ajoneuvojen omistajille ja liikenteenharjoittajille annettaisiin jonkin verran liikkumavaraa, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus määritellä useiden viikkojen pituinen ajanjakso, jonka aikana katsastus olisi tehtävä.
- (19) Katsastuksessa olisi tarkastettava kaikki kohteet, joilla on merkitystä katsastettavan ajoneuvon suunnittelun, rakenteen ja laitteiden kannalta. Näiden kohteiden osalta ja ajoneuvoteknologian nykytilanne huomioon ottaen olisi nykyaikaiset sähköjärjestelmät lisättävä katsastettavien kohteiden luetteloon. Katsastusten yhdenmukaisuus edellyttää, että kustakin katsastuskohteesta vahvistetaan testausmenetelmät.
- (20) Yhdenmukaistamisen helpottamiseksi ja normien johdonmukaisuuden varmistamiseksi olisi laadittava viitteellinen luettelo kaikkien katsastuskohteiden tärkeimmistä hylkäämissyistä. Jotta katsastettavien ajoneuvojen kunto määriteltäisiin johdonmukaisesti, havaitut puutteet olisi arvioitava yhteisiä normia noudattaen.
- (21) Kun ajoneuvossa havaitaan katsastuksen aikana puutteita ja erityisesti tieliikenneturvallisuutta vaarantavia puutteita, kyseisen ajoneuvon rekisteröinnin haltijan olisi korjattava nämä puutteet viipymättä. Kun ajoneuvossa havaitaan vaarallisia puutteita, ajoneuvon rekisteröinti olisi keskeytettävä, kunnes nämä puutteet on korjattu kokonaan.
- (22) Kunkin katsastuksen jälkeen olisi annettava katsastustodistus, jossa on muun muassa ajoneuvon tunnistetiedot ja tietoja katsastustuloksista. Katsastusten asianmukaisen seurannan varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi kerättävä nämä tiedot ja syötettävä ne tietokantaan.
- (23) Matkamittareihin liittyvien petosten uskotaan koskevan 5–12:ta prosenttia käytettyinä myydyistä autoista, mikä aiheuttaa vuosittain useiden miljardien eurojen kustannukset yhteiskunnalle ja johtaa siihen, että ajoneuvojen liikennekelpoisuus arvioidaan virheellisesti. Jos matkamittarin lukema kirjattaisiin katsastustodistukseen ja jos edellisen katsastuksen todistus olisi pakko esittää, olisi helpompi havaita matkamittarin vilpillinen käsittely tai sen tietojen omavaltainen muuttaminen ja estää matkamittareihin liittyvät petokset. Matkamittareihin liittyviä petoksia olisi myös pidettävä järjestelmällisemmin rikoksena, josta voidaan langettaa seuraamus.
- (24) Useissa jäsenvaltioissa katsastuksia tekee suuri määrä hyväksyttyjä yksityisiä katsastusasemia. Jotta jäsenvaltioiden välinen tietojenvaihto olisi tehokasta, olisi nimettävä kansalliset yhteyspisteet ja eriteltävä tietyt ainakin määräaikoja ja toimitettavien tietojen luonnetta koskevat yhteiset menettelyt.

- (25) Katsastus on osa laajempaa sääntelyjärjestelmää, jolla hallinnoidaan ajoneuvoja koko niiden käyttöiän ajan hyväksynnästä, rekisteröinnistä ja tarkastuksista alkaen aina romuttamiseen asti. Jäsenvaltioiden ja valmistajien sähköisten ajoneuvotietokantojen kehittämisen ja yhteenliittämisen olisi periaatteessa parannettava koko ajoneuvon hallinnollisen ketjun tehokkuutta ja vähennettävä kustannuksia ja hallinnollista taakkaa. Sen vuoksi komission olisi tehtävä tutkimus tätä tarkoitusta varten perustettavan Euroopan ajoneuvotietojen sähköisen alustan toteutettavuudesta, kustannuksista ja hyödyistä.
- (26) Tämän asetuksen täydentäminen teknisillä yksityiskohdilla edellyttää, että komissiolle siirretään Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta antaa säädöksiä, jotta otettaisiin huomioon tarvittaessa unionin ajoneuvoluokkien tyyppihyväksyntälainsäädännön kehitys ja tarve saattaa liitteet ajan tasalle tekniikan kehityksen vuoksi. On erityisen tärkeää, että komissio järjestää asiaa valmistellessaan asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asiaankuuluvat asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (27) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset tämän asetuksen täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta. Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²¹ mukaisesti.
- (28) Katsastusasemilla käytettävien testaustilojen ja -laitteiden olisi täytettävä katsastusten tekemiselle asetetut vaatimukset. Koska tämä edellyttää huomattavia investointeja ja mukautuksia, joita ei voida toteuttaa välittömästi, olisi näiden vaatimusten täyttämiseksi vahvistettava viiden vuoden siirtymäaika. Vastaava viiden vuoden siirtymäaika olisi myönnettävä valvontaelimille, jotta ne voivat täyttää kaikki katsastusasemien hyväksyntää ja valvontaa koskevat vaatimukset.
- (29) Koska tämän asetuksen tavoitetta, eli ajoneuvojen katsastusten tekemistä unionissa koskevien yhteisten vähimmäisvaatimusten ja yhdenmukaistettujen sääntöjen säätämistä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perussopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa määrätyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.
- (30) Tässä asetuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita, sellaisina kuin niihin viitataan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 6 artiklassa.
- (31) Tällä asetuksella saatetaan ajan tasalle moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta 6 päivänä toukokuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja

²¹ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

neuvoston direktiivin 2009/40/EY²² tekniset vaatimukset ja laajennetaan sen soveltamisala koskemaan erityisesti katsastusasemien ja niiden valvontaelinten perustamista sekä katsastuksia tekevien katsastajien nimeämistä. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi kumottava. Lisäksi tähän asetukseen sisältyvät moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/40/EY mukaisissa katsastuksissa havaittujen puutteiden arvioinnista 5 päivänä heinäkuuta 2010 annetussa komission suosituksessa 2010/378/EU²³ vahvistetut säännöt katsastusmenetelmien sääntelyn parantamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

KOHDE, MÄÄRITELMÄT JA SOVELTAMISALA

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan ajoneuvojen määräaikaisten katsastusten järjestelmä.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan ajoneuvoihin, joiden rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja jotka kuuluvat seuraaviin direktiiveissä 2002/24/EY, 2007/46/EY ja 2003/37/EY tarkoitettuihin luokkiin:
 - matkustajien kuljettamiseen käytettävät vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksan istuinta – M1-luokan ajoneuvo,
 - 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,
 - 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,

²² EUVL L 141, 6.6.2009, s. 12.

²³ EUVL L 173, 8.7.2010, s. 74.

- perävaunut ja puoliperävaunut, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg – O3- ja O4-luokan ajoneuvo,
- kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot – L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvo,
- pyörillä varustetut traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h – T5-luokan ajoneuvo.

2. Tätä asetusta ei sovelleta

- museoajoneuvoihin,
- puolustusvoimille, palokunnille, pelastuspalveluille, hätäpalveluille tai pelastustoimelle kuuluviin ajoneuvoihin,
- maatalous-, puutarhanhoito-, metsätalous-, maanviljely- tai kalastusyritysten käyttämiin ajoneuvoihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h,
- sirkusten ja huvipuistojen laitteita kuljettaviin erikoisajoneuvoihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h ja joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella.

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

3 artikla **Määritelmät**

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- (1) 'ajoneuvolla' kaikkia moottoriajoneuvoja ja niiden perävaunuja, 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) 'kaksi- tai kolmipyöräisillä ajoneuvoilla' kaikkia moottorikäyttöisiä kaksipyöräisiä ajoneuvoja, joissa voi olla sivuvaunu, sekä kolmi- ja nelipyörä;

- (6) 'jäsenvaltiossa rekisteröidyllä ajoneuvolla' ajoneuvoa, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön jossakin jäsenvaltiossa;
- (7) 'museoajoneuvolla' kaikkia ajoneuvoja, jotka täyttävät kaikki seuraavat edellytykset:
- ne on valmistettu vähintään 30 vuotta sitten,
 - niitä huolletaan käyttämällä varaosia, jotka jäljittelevät ajoneuvon historiallisia komponentteja;
 - niiden moottorin, jarrujen, ohjauksen tai jousituksen kaltaisten pääosien teknisiin ominaisuuksiin ei ole tehty mitään muutoksia, ja
 - niiden ulkonäköä ei ole muutettu;
- (8) 'rekisteröintitodistuksen haltijalla' henkilöä, jonka nimiin ajoneuvo on rekisteröity;
- (9) 'katsastuksella' sen varmentamista, että ajoneuvon osat ja komponentit vastaavat sen turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksia, jotka ovat voimassa hyväksynnän, ensimmäisen rekisteröinnin tai käyttöönoton aikana tai jälkiasennuksen aikana;
- (10) 'hyväksynnällä' kaikkia direktiivissä 2007/46/EY tarkoitettuja hyväksyntäluokkia;
- (11) 'puutteilla' teknisiä vikoja ja muita katsastuksessa havaittuja vaatimustenvastaisuuksia;
- (12) 'katsastustodistuksella' toimivaltaisen viranomaisen tai katsastusaseman antamaa todistusta, jossa on katsastuksen tulokset ja ajoneuvon kokonaisarvio;
- (13) 'katsastajalla' henkilöä, jonka jäsenvaltio on hyväksynyt tekemään katsastuksia katsastusasemalla tai toimivaltaisen viranomaisen puolesta;
- (14) 'toimivaltaisella viranomaisella' viranomaista tai julkista elintä, joka vastaa kansallisen katsastusjärjestelmän hallinnoinnista, mukaan lukien tapauksen mukaan katsastusten tekeminen;
- (15) 'katsastusasemalla' julkisia tai yksityisiä elimiä tai laitoksia, mukaan lukien ajoneuvojen korjaamot, jotka jäsenvaltio on hyväksynyt tekemään katsastuksia;
- (16) 'valvontaelimellä' jäsenvaltion perustamaa elintä, joka vastaa katsastusasemien hyväksynnästä ja valvonnasta.

II LUKU

YLEISET VELVOITTEET

4 artikla

Vastuut

1. Moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut on katsastettava määräajoin tämän asetuksen mukaisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ne on rekisteröity.
2. Katsastuksia saavat tehdä ainoastaan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai jäsenvaltioiden hyväksymät katsastusasemat.
3. Ajoneuvon valmistajien on annettava katsastuksissa tarvittavat liitteessä I vahvistetut tekniset tiedot katsastusasemien tai tapauksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen saataville. Komissio hyväksyy liitteessä I tarkoitettujen tietojen saatavuuden osalta noudatettavia menettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tutkimusmenettelyä noudattaen.
4. Katsastustodistuksen haltija on vastuussa ajoneuvon pitämisestä jatkuvasti turvallisena ja liikennekelpoisena.

III LUKU

KATSASTUKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

5 artikla

Katsastuspäivä ja -tiheys

1. Ajoneuvot on katsastettava kunakin ensimmäisen rekisteröinnin vuosipäivänä vähintään seuraavin väliajoin:
 - L1e-, L2e-, L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen kahden vuoden kuluttua ja tämän jälkeen joka vuosi,
 - M1-, N1- ja O2-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen kahden vuoden kuluttua ja tämän jälkeen joka vuosi,
 - takseiksi tai ambulansseiksi rekisteröidyt M1-luokan ajoneuvot sekä M2-, M3-, N2-, N3-, T5-, O3- ja O4-luokan ajoneuvot: yhden vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka vuosi.
2. Jos M1- tai N1-luokan ajoneuvolla on ajettu vähintään 160 000 km siihen mennessä, kun ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin jälkeinen ensimmäinen katsastus tehdään, se on katsastettava tämän jälkeen joka vuosi.

3. Rekisteröintitodistuksen haltija voi pyytää katsastusasemaa tai tapauksen mukaan toimivaltaista viranomaista tekemään katsastuksen 1 kohdassa tarkoitettua vuosipäivää edeltävän kuukauden ensimmäisen päivän ja kyseistä vuosipäivää seuraavan toisen kuukauden viimeisen päivän välisenä aikana ilman, että se vaikuttaa seuraavan katsastuksen ajankohtaan.
4. Sen estämättä, minä päivänä viimeisin katsastus tehtiin, toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että ajoneuvolle tehdään katsastus tai lisäkatsastus ennen 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua päivämäärää seuraavissa tapauksissa:
 - sellaisen onnettomuuden jälkeen, jossa pyörien, jousituksen, törmäyksenvarmistusvyöhykkeen, ohjauksen tai jarrujen kaltaisille ajoneuvon pääasiallisille turvallisuuskomponenteille aiheutui vakavaa vahinkoa,
 - kun ajoneuvon turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmiä ja -komponentteja on muutettu tai muunnettu,
 - jos ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltija muuttuu.

6 artikla

Katsastuksen sisältö ja menetelmät

1. Katsastukseen on kuuluttava liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettut kokonaisuudet.
2. Jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tai katsastusaseman on tehtävä kustakin 1 kohdassa tarkoitettua kokonaisuudesta katsastus, joka kattaa ainakin liitteessä II olevassa 3 kohdassa vahvistetut kohteet, näiden kohteiden katsastamisessa sovellettavaa menetelmää käyttäen.

7 artikla

Puutteiden arviointi

1. Liitteessä III esitetään kaikkien katsastettavien kohteiden osalta vähimmäisluettelo mahdollisista puutteista ja niiden vakavuudesta.
2. Katsastajan on katsastusta tehdessään määriteltävä kunkin havaitun puutteen vakavuus 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.

8 artikla **Katsastustodistus**

1. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan ajoneuvon katsastaneen toimivaltaisen viranomaisen on annettava kyseisestä ajoneuvosta katsastustodistus, jossa on ainakin liitteessä IV vahvistetut kohdat.
2. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on annettava ajoneuvon katsastettavaksi esittäneelle henkilölle katsastustodistus tai, jos katsastustodistus laaditaan sähköisesti, oikeaksi todistettu tuloste tällaisesta todistuksesta.
3. Katsastusasemien on toimitettava jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle sähköisesti tiedot, jotka mainitaan niiden antamissa katsastustodistuksissa, tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen, mutta kuitenkin kolmen vuoden kuluessa . Tiedonanto on tehtävä kohtuullisen ajan kuluessa katsastustodistusten antamisesta. Tähän päivämäärään saakka katsastusasemat voivat toimittaa tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle muilla tavoin. Toimivaltaisen viranomaisen on säilytettävä tiedot 36 kuukauden ajan niiden vastaanottamisesta.
4. Jos kyseisiä tietoja ei ole toimitettu sähköisesti edellisen katsastuksen jälkeen, katsastajan on matkamittarin lukeman tarkistamiseksi vaadittava ajoneuvon katsastettavaksi esittänyttä henkilöä esittämään edellisessä katsastuksessa annettu todistus.
5. Katsastuksen tulokset on ilmoitettava ajoneuvon rekisteröineelle viranomaiselle. Ilmoituksessa on oltava katsastustodistuksessa mainittavat tiedot.

9 artikla **Puutteiden seuranta**

1. Kun puutteet ovat vähäisiä, rekisteröintitodistuksen haltijan on varmistettava, että ne korjataan viipymättä. Ajoneuvolle ei välttämättä tarvitse tehdä uutta katsastusta.
2. Kun puutteet ovat merkittäviä, toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä, millä edellytyksillä ajoneuvoa voidaan käyttää ennen uuden katsastuksen tekemistä. Uusi katsastus on tehtävä kuuden viikon kuluessa alkuperäisestä katsastuksesta.
3. Kun puutteet ovat vaarallisia, ajoneuvoa ei saa käyttää yleisillä teillä ja sen rekisteröinti keskeytetään ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta annetun

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin XXX²⁴ 3 a artiklan mukaisesti, kunnes viat korjataan ja annetaan uusi katsastustodistus, joka osoittaa ajoneuvon olevan liikennekelpoinen.

10 artikla
Todiste katsastuksesta

Katsastusaseman tai tapauksen mukaan alueellaan rekisteröidyn ajoneuvon katsastaneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on annettava todiste kustakin ajoneuvosta, joka on läpäissyt katsastuksen. Todisteessa on mainittava seuraavan katsastuksen päivämäärä.

Kunkin jäsenvaltion on tunnustettava 1 kohdan mukaisesti annettu todiste.

IV LUKU

HALLINNOLLISET SÄÄNNÖKSET

11 artikla

Testaustilat ja -laitteet

1. Katsastusten tekemisessä käytettävien testaustilojen ja -laitteiden on oltava liitteessä V säädettyjen teknisten vähimmäisvaatimusten mukaiset.
2. Katsastusasemien tai tapauksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on huollettava testaustilat ja -laitteet valmistajan antamien ohjeiden mukaisesti.
3. Kaikki mittauksissa käytettävät laitteet on kalibroitava määräajoin valmistajan ohjeiden mukaisesti.

12 artikla
Katsastajat

1. Katsastuksia tekevien katsastajien on täytettävä liitteessä VI säädettyt vähimmäispätevyyttä ja -koulutusta koskevat vaatimukset.
2. Jäsenvaltioiden on annettava todistus katsastajille, jotka täyttävät vähimmäispätevyyttä ja -koulutusta koskevat vaatimukset. Todistuksessa on oltava ainakin liitteessä VI olevassa 3 kohdassa mainitut tiedot.
3. Katsastajiin, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tai jonkin katsastusasemien palveluksessa päivänä, jona tämän asetuksen soveltaminen alkaa, ei

²⁴ EUVL L XXX, XX.XX.XXXX, s. XX

sovelleta liitteessä VI olevassa 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia. Jäsenvaltioiden on annettava tällaisille katsastajille vastaavuustodistus.

4. Katsastuksia tehdessään katsastajalla ei saa olla mitään eturistiriitoja eikä etenkin taloudellisia, henkilökohtaisia tai sukulaissiteitä katsastettavan ajoneuvon rekisteröintitodistuksen haltijaan.
5. Katsastusaseman on ilmoitettava ajoneuvon katsastettavaksi esittävälle henkilölle vaadittavat korjaukset, eikä se saa muuttaa katsastuksen tuloksia kaupallisia tarkoituksia varten.
6. Katsastajan tekemän katsastuksen tuloksia voi muuttaa ainoastaan valvontaelin, jos katsastajan tekemän katsastuksen päätelmät ovat ilmeisen virheelliset.

13 artikla

Katsastusasemien hyväksyntä ja valvonta

1. Valvontaelimen on suoritettava ainakin liitteessä VII olevassa 1 kohdassa säädetyt tehtävät ja täytettävä mainitun liitteen 2 ja 3 kohdassa säädetyt vaatimukset.

Jäsenvaltioiden on saatettava julkisesti saataville säännöt ja menettelyt, jotka koskevat valvontaelinten henkilöstön organisointia, tehtäviä ja vaatimuksia.

Valvontaelimien on oltava riippumattomia katsastusasemista ja ajoneuvojen valmistajista.

2. Toimivaltaisen viranomaisen suoraan hallinnoimiin katsastusasemiin ei sovelleta lupaa ja valvontaa koskevia vaatimuksia.

V LUKU

YHTEISTYÖ JA TIETOJENVAIHTO

14 artikla

Jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden ja komission kanssa.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kansallisen yhteyspisteensä nimet ja yhteystiedot viimeistään [vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] ja ilmoitettava sille viipymättä niiden muuttumisesta. Komissio laatii luettelon kaikista kansallisista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

15 artikla
Ajoneuvotietojen sähköinen alusta

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

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

VI LUKU

**TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTAA JA SÄÄDÖSVALLAN SIIRTOA KOSKEVAT
SÄÄNNÖKSET**

16 artikla
Katsastuskomitea

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, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

17 artikla
Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 19 artiklan mukaisesti, jotta se voi

- saattaa 2 artiklan 1 kohdan ja 5 artiklan 1 ja 2 kohdan tarvittaessa ajan tasalle 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun lainsäädäntöön tehtyjen muutosten myötä muuttuneiden ajoneuvoluokkien huomioon ottamiseksi,
- saattaa liitteet ajan tasalle tekniikan kehityksen vuoksi tai ottaa huomioon muutokset kansainvälisessä tai unionin lainsäädännössä.

18 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään 17 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä määräämättömäksi ajaksi [*tämän asetuksen voimaantulopäivästä*].
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 17 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 17 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.

VII LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

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

20 artikla
Siirtymäsäännökset

1. Edellä 11 artiklassa tarkoitettuja testaustiloja ja -laitteita, jotka eivät täytä liitteessä V vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia [*tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivänä*], saa käyttää katsastusten tekemisessä enintään viiden vuoden ajan kyseisestä päivä määrästä.
2. Jäsenvaltioiden on sovellettava liitteessä VII säädettyjä vaatimuksia viimeistään tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivää seuraavasta viidennestä vuodesta.

21 artikla
Kumoaminen

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

22 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