



Brüssel, 27. november 2025
(OR. en)

15613/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0097(COD)

TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	14625/25
Komisjoni dok nr:	8255/25
Teema:	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnõlevaatust, ning direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 24. aprillil 2025 kaks seadusandlikku ettepanekut 2014. aasta tehnõlevaatuspaketi läbivaatamiseks. Ühe ettepanekuga muudetakse direktiivi 2014/45/EL mootorsõidukite ja nende haagiste korralise tehnõlevaatuse kohta ning direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust; teise ettepanekuga asendatakse direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta.

2. Mõlema ettepaneku üldeesmärk on veelgi parandada liiklusohutust ELis, aidates kaasa kestlikule liikuvusele ning hõlbustades isikute ja kaupade vaba liikumist ELis. Lisaks on korralise tehnöülevaatuse direktiivi ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatuse direktiivi muutmise ettepanekul järgmised erieesmärgid:
 - a. tagada tehnöülevaatuse järjepidevus, objektiivsus ja kvaliteet, võttes arvesse tehnoloogia arengut, eelkõige elektrisõidukite ja täiustatud sõiduabisüsteemide (ADAS) katsetamist, gaasiliste heidete (NOx ja tahkete osakeste arv) ja müraga seotud uute katsemeetodite kasutuselevõttu ning heite- ja müramõõteseadmeh kasutamist avalikel teedel suure heitega sõidukite tuvastamiseks;
 - b. vähendada seadmete rikkumist ning suurendada kahjustatud või rikutud ohutus- ja heitekontrollisüsteemidega ning rikutud läbisõidumõõdikuga defektsete sõidukite avastamist; see eesmärk seisneb korrapäraste kontrollide ulatuse ja sageduse ning kontrollistandardite muutmises ja läbisõidumõõdiku näitude registreerimise süsteemi loomises;
 - c. parandada asjakohaste sõiduki identifitseerimise ja staatuse andmete elektroonilist säilitamist ja vahetamist, suurendades sellega andmete kättesaadavust ja hõlbustades vastastikust tunnustamist täitevasutuste poolt.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

3. Euroopa Parlament on määranud selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ning 22. septembril 2025 määrati raportööriks Jens GIESEKE (PPE, DE).
4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 18. septembril 2025. Euroopa Regioonide Komitee otsustas arvamust mitte esitada.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

5. Maismaatranspordi töörühm alustas tööd ettepanekuga 30. aprillil 2025 Poola eesistumise ajal üldise tutvustusega komisjonilt ja mõjuhinnangu¹ üldise tutvustamisega.
6. Poola eesistumise ajal toimus nõukogus arvamuste vahetus tehnoulevaatuspaketi üle 5. juunil 2025. Ministrid tervitasid kehtivate direktiivide läbivaatamist ja püüdlusi suurema ühtlustamise, digitaliseerimise ja ajakohastamise suunas. Mitu ministrit rõhutas oma sõnavõttes ka vajadust saavutatavate rakendamistähtaegade ning kulude ja halduskoormuse minimeerimise järele.
7. Eesistujariik Taani viis ettepaneku üksikasjaliku läbivaatamise töörühmas läbi 2025. aasta juulist novembrini. Delegatsioonide poolt töörühma koosolekutel ja kirjalike märkuste vormis esitatud märkustest lähtudes koostas eesistujariik kaheksa kompromissteksti.
8. Delegatsioonid tunnustasid komisjoni tehtud ettevalmistavat tööd, kuid tõstasid siiski mitu mureküsimust. Need mureküsimused olid seotud lisakuludega sõidukiomanikele, kelle sõidukeid kontrollitaks üksikasjalikumalt või sagedamini, ülevaatuspunktide ning liiklevate sõidukite tehnokontrolli meeskondade piiratud suutlikkuse ja tõhusa toimimisega ning halduskuludega, nagu uute seadmete jooksvad kulud. Mitu delegatsiooni oleks soovinud, et ettepanekus pöörataks suuremat tähelepanu vanemate autode omanikega seotud sotsiaalsetele kaalutlustele, ning juhtisid tähelepanu asjaolule, et autode tehnilised puudused ei ole sageli õnnetuste põhjuseks.
9. Teine mureküsimus oli praktiline teostatavus: delegatsioonid seadsid kahtluse alla selliste uute katsemeetodite skaleeritavuse, mis on tõestanud oma kasutatavust laboritingimustes (diiselmootoriga autode NOx mõõtmine pärast soojendussõitu), ning selliste meetodite kehtestamise liikmesriikidele, mis ei ole veel välja töötatud (bensiinimootoriga autode tahkete osakeste arvu ja NOx mõõtmine) või mida ei kasutata laialdaselt (heite mõõtmine kaugmõõtmise teel).

¹ Mõjuhinnang on lisatud teisele ettepanekule, st dokumendile ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Mõned delegatsioonid toetasid siiski komisjoni ettepanekut kaugmõõtmise kohta, teised toetasid uusi heitekatsesid, kui neid kohaldatakse piiratumate sõidukirühmade suhtes või ainult liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus. Seetõttu oli kompromissi leidmine uute heitekatsemeetodite ja kaugmõõtmise küsimuses eriti keeruline.
11. Eesistujariigi tehtud peamised muudatused on järgmised.

Korralise tehnõlevaatuse direktiiv

- a. Kohaldamisala ja minimaalne ülevaatuse sagedus (muudetud õigusakti artiklid 2 ja 5): kompromisstekstis säilitatakse praegu kohaldatavad ülevaatuste ulatus ja miinimumsagedused. See tähendab, et kavandatud üleminekut iga-aastasele, mitte iga kahe aasta järel toimuvale tehnõlevaatusele kümne aasta pärast ja lisaülevaatuste kasutuselevõttu kaubikute puhul ei järgita ning säilitatakse praegune erand, mis võimaldab mootorrattad alternatiivsete meetmete kohaldamise puhul kohaldamisalast välja jätta.
- b. Ülevaatus muus kui sõiduki registreerimise liikmesriigis (artikli 4 lõige 4, artikli 5 lõike 1 viimane lõik, artikli 8 lõige 1a): kompromissis järgitakse komisjoni lähenemisviisi seoses ajutise tehnõlevaatuse kontrollkaardiga teises liikmesriigis, kuid laiendatakse selle kohaldamisala väikestele ärilisel otstarbel kasutatavatele sõidukitele. Kompromissiga tugevdatakse asjaomaste liikmesriikide vahelist teabevahetust ja võimaldatakse suuremat paindlikkust selles osas, millal teha järgnev korraline tehnõlevaatus sõiduki registreerimise liikmesriigis.
- c. Läbisõidumõõdiku näidud (artikkel 4a): eesistujariik jääb kindlaks ettepaneku kohustusele luua läbisõidumõõdiku näitude riiklikud andmebaasid, mis on tõhus vahend sõiduki läbisõiduga seotud peatuste vastu võitlemiseks. Selles täpsustatakse, et kohaldamisala peaks hõlmama ainult sõiduautosid ja väikeseid ärilisel otstarbel kasutatavaid sõidukeid. Läbisõidumõõdiku näidu kohustusliku lugemise ja andmebaasi lisamise juhud oleksid piiratumad kui ettepaneku kohaselt: lisaks ülevaatuspunktidele, kes juba peavad läbisõidumõõdiku andmed registreerima, kaasatakse aruandlussüsteemi ka sõidukite tootjate volitatud töökojad ja ühendatud sõidukite tootjad. Täiendavate läbisõidumõõdiku näitude lisamine andmebaasi jääks iga liikmesriigi otsustada.

- d. Uued heitekatsemeetodid (artikkel 6, I lisa punkt 8.2): kompromissteksti eesmärk on ühelt poolt muuta korralise tehnölevaatuse katsed piisavalt tundlikuks, et tuvastada heite mittevastavust normidele tänapäevaste sõidukite puhul – mis on palju puhtamad, kui need töötavad vastavalt tootja konfiguratsioonile – ning anda seega sisuline panus välisõhu kvaliteeti käsitlevate ELi poliitiliste eesmärkide² saavutamisse ja uute sõidukite heitenormide³ rakendamisse. Selle saavutamiseks toetatakse kompromisstekstiga põhimõtteliselt komisjoni ettepanekut tahkete osakeste arvu ja NOx mõõtmise kohta ülevaatuspunktides. Teisest küljest, võttes arvesse allesjäänud takistusi, nimelt usaldusväärsete meetodite ja praktilise skaleeritavuse puudumist, vähendab kompromisstekst vahetut survet ülevaatuspunktide suutlikkusele ja riski ülevaate tulemuste usaldusväärsuse suhtes, pakkudes katsemeetodite ja kohaldamisala täpsustamiseks rakendusaktidel põhinevat järkjärgulist kasutuselevõttu konkreetsete rakendamistähtaegadega.
- e. Tehnölevaatuse elektrooniline kontrollkaart (artikkel 8): peaaegu kõik delegatsioonid toetasid ettepanekut liikuda Euroopa digiidentiteedikruutesse talletatud tehnölevaatuse elektroonilise kontrollkaardi suunas, samas kui sõiduki ülevaatele toonud isik võib siiski nõuda väljatrükki. Kompromisstekstis täpsustatakse, et kontrollkaartide väljastamine digiidentiteedikruutele algab neli aastat pärast direktiivi jõustumist. Kompromisstekstis ei nõuta enam paberandjal koopia kinnitamist; piisab sellest, kui selle ehtsust saab kontrollida ruutkoodi abil.
- f. Andmevahetus ja aruandlus (artiklid 16, 20 ja 20a): delegatsioonid toetasid üldiselt eesmärki parandada piiriülest koostalitlusvõimet ja reaalses andmevahetust riikide ametiasutuste ja sellest tulenevalt ka ülevaatuspunktide vahel. Suur hulk liikmesriike ei nõustunud siiski sellega, et kõnealune teabevahetus peaks tuginema üksnes komisjoni välja töötatud süsteemile MOVE-HUB. Sel põhjustel lisas eesistujariik artiklisse 16 uue lõike, mis võimaldab liikmesriikidel kasutada andmete vahetuseks ja elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB ühenduse loomiseks oma rakendusi või kolmandate isikute rakendusi, sealhulgas süsteemi EUCARIS.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/2881, mis käsitleb välisõhu kvaliteeti ja Euroopa õhu puhtamaks muutmist (ELT L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Uusim: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7) (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024).

Kompromisstekstiga säilitatakse uus aruandluskohustus (artikkel 20a) vähendatud kohaldamisalaga; see aruandlus on sarnane liiklevate sõidukite tehnokontrolli käsitleva direktiivi kohase aruandlusega.

- g. Elektroonilised ohutussüsteemid,⁴ tootja andmed (artikli 5 lõiked 6 ja 7) ning I lisa punktis 3 esitatud muude kontrollitavate aspektide loetelu: kompromisstekstis käsitletakse üksikasjalikumalt tootjate andmevoogu ja andmehaldust, mis peaks põhinema rakendusaktidel. Mis puudutab elektroonilise ohutussüsteemi 62 uut aspekti, mida tuleb komisjoni ettepaneku kohaselt testida, siis kompromisstekstis on osa neist rühmitatud muude olemasolevate kontrollitavate aspektide alla, osa kontrollimine on muudetud vabatahtlikuks ja osa neist jäetud välja. Delegatsioonide taotlusel lisatakse kaks järgmist kontrollitavat aspekti: esiteks vabatahtlik seos sõidukite tagasikutsumiskampaaniate ja tehnoulevaatuste vahel, et parandada selliste tagasikutsumiskampaaniate tulemusi, mis on tugevalt seotud ohutuse ja tervisega (punkt 0.3); teiseks häire- ja tule summutamise süsteemide kontroll (punkt 9.13).

Liiklevate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatuse direktiiv

- a. Kohaldamisala (muudetud õigusakti artikkel 2): kompromissiga toetatakse liiklevate sõidukite tehnokontrolli süsteemi kohaldamisala laiendamist N1-kategooria väikestele ärilisel otstarbel kasutatavatele sõidukitele. Kompromisstekstiga püütakse võtta arvesse mõne delegatsiooni suurt muret, võimaldades ühelt poolt nende sõidukite kohaldamisalast väljajätmist juhul, kui nad peavad läbima korralise tehnoulevaatuse kahe aasta pärast ja seejärel igal aastal, ning teiselt poolt muutes artiklis 5 sätestatud sõidukipargi hõlmatuse eesmärki.
- b. Kaugmõõtmine (ettepaneku artiklid 4a ja 21, kompromissteksti artikkel 9a ja artikli 18 lõige 3): kompromisstekstiga kehtestatakse kaugmõõtmise kui vabatahtliku meetme mõiste, mis vaadatakse läbi pärast seda, kui praktikas on saadud täiendavaid kogemusi. Selleks et hõlbustada pärast suure heitega sõiduki tuvastamist piiriüleseid järelmeetmeid, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, et kehtestada sellise piiriülese koostöö läviväärtused.

⁴ See teema nimetati ümber: täiustatud juhiabisüsteemid ja muud ohutusega seotud süsteemid.

- c. Esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolliga hõlmatavate sõidukite protsent (artikkel 5): kompromisstekstis järgitakse ettepanekut kehtestada kogu liitu hõlmava eesmärgi asemel sõidukipargi kontrollimise eesmärgid liikmesriikide kaupa ning uus N1-kategooria väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite kontrollimise eesmärk. Viimati nimetatud eesmärk on kehtestatud võrreldes (10%) ärilisel otstarbel kasutatavate raskesõidukite kontrollimiste koguarvuga, mitte komisjoni kavandatud 2% registreeritud väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite arvust aastas.
- d. Veose kinnitamise kontroll (artikli 10 lõike 1 punkt c, artikkel 13): kompromisstekst kajastab enamiku delegatsioonide seisukohta, et kontrollikohustus saab viidata üksnes esmasele liiklevate sõidukite tehnokontrollile, kuna ei ole piisavalt vahendeid, et teha üksikasjalik veose kinnitamise kontroll iga kontrollitava sõiduki puhul. Seetõttu lähtub üksikasjaliku kontrolli tegemine endiselt inspektori otsusest pärast veose kinnitatus kohustuslikku visuaalset hindamist.
- e. Andmevahetus ja aruandlus (artiklid 18a ja 20): kompromisstekstiga nähakse ette andmevahetus, mis on kooskõlas korralise tehnoülevaatuse direktiivi ettepanekuga, ning aruandlus, mis on lähedane komisjoni ettepanekule ja praegusele tavale.
- f. Üksikasjaliku kontrolli sisu ja meetodid (artiklid 10 ja 11 ning II lisa): kui liiklevate sõidukite üksikasjaliku tehnokontrolli võimalikud kontrollitavad aspektid langevad kokku korralise tehnoülevaatuse puhul asjakohaste aspektidega, on eesistujariigi kavandatud muudatused samad, mis on kavandatud korralise tehnoülevaatuse direktiivi ettepaneku puhul. Siiski tehakse kaks järgmist muudatust: esiteks selgitatakse kompromissteksti artikli 10 lõikes 1, et esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli standardmeetod on visuaalne kontroll, mida võib täiendada eriseadmete kasutamisega. Teiseks, mis puudutab diiselmootorite NOx heitkoguste mõõtmist, siis tehakse kompromisstekstis ettepanek, et mõõtmise liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus tuleks kehtestada kolmeaastase ülevõtmistähtajaga, võttes arvesse, et sõiduki katseseisundisse viimine ei ole probleem, kui mootor on katse ajaks soojenenud. Põhjenduses 15a on selgitatud, et kui liikmesriik kasutab tehnoülevaatuspunkte üksikasjalikuks kontrolliks, sõltub selline üksikasjalik kontroll asjakohaste katsemeetodite kasutuselevõtust nendes ülevaatuspunktides pärast rakendusaktide vastuvõtmist.
- Kooskõlas kaugmõõtmise lähenemisviisiga on kompromisstekstiga lisatud alternatiivse meetodina kaugmõõtmine, mida tuleb kinnitada standardse katsemeetodiga (8.1.1, 8.2.2.2–8.2.3.3).

Ülevõtmine (muutmisakti artikkel 3)

12. Pidades silmas kavandatud läbivaatamistega kehtestatud nõuete ambitsioonikat ja keerukat olemust, taotlesid paljud liikmesriigid pikemat ülevõtmisperioodi, mida on kompromisstekstis pikendatud kolmele aastale. Rakendamise eriti keerukaid elemente käsitleti konkreetsete rakendusetappide raames pärast rakendusaktide vastuvõtmist (vt eespool punkt 11.d heitekatsete kohta ja korralise tehnoulevaatuse direktiivi artikkel 8 tehnoulevaatuse elektrooniliste kontrollkaartide väljastamise kohta).
13. Töörühma 13. novembri 2025. aasta koosolekul toetasid delegatsioonid üldiselt eesistujariigi kompromissi⁵ üldise lähenemisviisi saavutamiseks, kuid mõned taotlesid täiendavaid selgitusi või palusid teha täiendavaid muudatusi. Komisjon tunnustas eesistujariigi tehtud tehnilist tööd, kuid rõhutas, et mitmeid reformielemente, mida ta pidas kõige olulisemaks, on kas vähendatud ulatuse või ambitsioonikuse poolest või need on välja jäetud. Komisjon säilitas oma seisukoha, ka delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega seotud volituste valimise suhtes.
14. Alaliste esindajate komitee kinnitas oma 21. novembri koosolekul suure häälteenamusega käesoleva märkuse lisas ning *addendum*'is⁶ esitatud kompromissteksti. Mõned delegatsioonid kordasid oma allesjäänud mureküsimusi seoses keerukuse ning haldus- või tehnilise koormusega.

IV. KOKKUVÕTE

15. Eeltoodut arvesse võttes palutakse nõukogul (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) leppida oma 4. detsembri 2025. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identne dokumendis ST 14625/25 + ADD 1 REV 1 esitatud tekstiga, välja arvatud mõned keelelised parandused.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust, ning direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁷,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁸,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

⁷ ELT C , , lk .

⁸ ELT C , , lk .

- (1) Tehnoülevaatust käsitlevad sätted on olnud liidu õigusaktide osa juba aastakümneid. Neid ühtlustatakse siiski järk-järgult. Asjaomane liidu õigus vaadati viimati läbi 2014. aastal nn tehnoülevaatuspaketiga⁹. Eeskirjade täitmise paremaks tagamiseks lisati järk-järgult nende järjestikuste läbivaatamistega kontrollitavate sõidukite tüüpe ja laiendati ühtlustatud eeskirjade kohaldamisala, sealhulgas liiklevate sõidukite tehnokontrolli ja sõiduki registreerimistunnistusi käsitlevate eeskirjade kohaldamisala. Läbivaatamistega täpsustati ja ajakohastati nõutavaid katsemeetodeid ja -menetlusi ning nendega seotud dokumente, et kajastada tehnoloogia arengut.
- (2) Direktiivis 2014/45/EL on sätestatud ülevaatuste minimaalne sisu ja sagedus iga sõidukikategooria jaoks, välja arvatud mootorrattad, mille puhul liikmesriikidel on laiem kaalutusõigus. Kõnealusel direktiivis on sätestatud ka ülevaatuspunktide sõltumatus, inspektorite koolitamise, katseseadmete ja tehnoülevaatus kontrollkaardi sisu miinimumnõuded. Selleks et teises liikmesriigis juba registreeritud sõiduk saaks vabalt liikuda ja selle saaks ümber registreerida, peavad liikmesriigid tunnustama kõnealuse kontrollkaardi ja muude katsetõendite kehtivust.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatus ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/46/EL, millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (ELT L 127, 29.4.2014, lk 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktiiviga 2014/47/EL täiendatakse direktiivi 2014/45/EL, nõudes, et liikmesriigid teeksid liiklevate sõidukite tehnokontrolli üle 3,5 tonni kaaluvatele ärilisel otstarbel kasutatavatele raskesõidukitele, sealhulgas bussidele, veoautodele ja nende haagistele, et kontrollida igal aastal 5 % liidu sõidukipargist. Need kontrollid hõlmavad esmast liiklevate sõidukite tehnokontrolli ja, kui inspektor peab seda vajalikuks, siis ka üksikasjalikumad liiklevate sõidukite tehnokontrolli. Üksikasjalike kontrollide käigus kontrollitavad aspektid on samad, mida kontrollitakse korralistel tehnoulevaatustel, ning need võivad hõlmata ka veose kinnitamise kontrolli. Kui liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus avastatakse oluline või ohtlik puudus, peab liikmesriik, kus kontroll toimus, teatama sellest sõiduki registreerimise liikmesriigile, et tagada liiklusest peatatud sõiduki remont.
- (4) Tehnoloogia kiire arengu tõttu on mõned praegused sõidukite ülevaatuse eeskirjad aegunud ning neid tuleks muuta, et kohandada neid uuema tehnoloogia ja uuemate sõidukitega, sealhulgas elektrisõidukite ja hübriidelektrisõidukitega. Katsetamisraamistik peaks aitama veelgi vähendada transpordist tulenevat heidet ning kiirendada digitaliseerimist transpordisektoris ja saada sellest kasu. Raamistikku tuleks paremini kohandada ka areneva sõidukitehnoloogia, sõidukipargi koosseisu ja katsemeetodite arengusuundadega.
- (5) Digipööre on üks liidu prioriteete. Sõidukite ülevaatust käsitlevate kehtivate eeskirjade ajakohastamise kontekstis on oluline ka suurel määral ühtlustada, lihtsustada ja digitaliseerida haldusmenetlusi ning kõrvaldada senised vaba liikumist takistavad asjaolud. Nende takistuste hulka kuulub muudes liikmesriikides kui sõiduki registreerimise liikmesriik tehtud korraliste tehnoulevaatuste mittetunnustamine. See võib takistada isikute vaba liikumist liidus ja nende õigust asuda elama muus liikmesriigis kui see, kus sõiduk on praegu registreeritud.
- (5a) Ülevaatus sõiduki tööea jooksul peaks olema suhteliselt lihtne, kiire ning odav, kuid samal ajal tõhus direktiivide eesmärkide saavutamiseks.

- (6) Mõned praegused heitekatsemeetodid ei ole piisavad tänapäevase saasteainete heitekontrolli tehnoloogiaga ja heite madala lähtetasemega sõidukite katsetamiseks. Samuti on võimalik saasteainete heidet veelgi vähendada asjakohasemate katsete ja kontrollide abil. Parimate olemasolevate, proportsionaalsete ja sobivate katsemeetodite kohaldamine aitaks liikmesriikidel kohaldada rangemaid õhukvaliteedinorme, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2024/2881¹⁰ inimeste tervise kaitseks ette nähtud piirnorme, eelkõige tahkete peenosakeste ja lämmastikoksiidide (NO_x) kohta.
- (7) Surmajuhumite ja raskete vigastuste arv liidu teedel on endiselt lubamatult suur – 2023. aastal hukkus 20 400 inimest. Seepärast on vaja võtta täiendavaid meetmeid, et saavutada ELi liiklusohutuspoliitika raamistikus 2021–2030¹¹ sätestatud liiklusohutuseesmärgid.
- (8) Mootorrattaste tehnöülevaatusel on liiklusohutuse tagamiseks selged eelised. Seda on näidanud ka nende liikmesriikide arv, kes juba lisavad mootorrattad oma tehnöülevaatusete korda. Liikmesriigid võivad jätta kohustuslikust korralisest tehnöülevaatusetest välja mootorrattad, mille mootori töömaht on üle 125 cm³ või mille suurim püsinimivõimsus või suurim kasulik võimsus on üle 11 kW, kui nad on kehtestanud tulemuslikud alternatiivsed liiklusohutusmeetmed, näiteks liiklevate sõidukite tehnokontrollid.

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/2881, mis käsitleb välisõhu kvaliteeti ja Euroopa õhu puhtamaks muutmist (ELT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Liikmesriikidelt ja tööstusharu esindajatelt saadud tagasiside kohaselt on praegused õiguslikud nõuded, mille eesmärk on tagada, et ülevaatuspunktidele on kättesaadavad korraliseks tehnöülevaatuses vajalikud tehnilised andmed, osutunud ebatõhusaks. Seepärast on vaja täpsustada, võttes arvesse määruse (EL) 2018/858 artiklis 61 ja X lisas sätestatud teavitamismõudeid, mille kohaselt minimaalne andmekogu tuleks teha tasuta ja põhjendamatu viivitusega kättesaadavaks pädevatele asutustele või tsentraliseeritud andmeasutustele, kellele ühe või mitme liikmesriigi asutused on teinud ülesandeks hallata juurdepääsu kõnealusele teabele, mis peaks seejärel tagama, et ka ülevaatuspunktidel on nõutav juurdepääs.
- (10) M1- ja N1-kategooria sõidukite puhul peaks sõiduki registreerimise liikmesriik tunnustama teises liikmesriigis välja antud ELi ajutist tehnöülevaatus kontrollkaarti kuus kuud, tingimusel et järgmine korraline tehnöülevaatus tehakse sõiduki registreerimise liikmesriigis. See tähendab, et sõiduk peab ELi ajutise tehnöülevaatus kontrollkaardi kehtivusaajal naasma registreerimise liikmesriiki, et läbida järgmine korraline tehnöülevaatus. See hõlbustab isikute vaba liikumist, järgides samal ajal põhinõuet, et sõidukeid tuleb üldiselt kontrollida sõiduki registreerimise liikmesriigis. Sõiduki seisukorra osas selguse tagamiseks edastab ülevaatus tegev liikmesriik registreerimise liikmesriigile MOVE-HUBi kaudu lühikese aja jooksul ülevaatus tulemuse.
- (11) Samal põhjusel peaks sõiduki registreerimise liikmesriigil olema võimalik otsustada tunnustada teises liikmesriigis välja antud tehnöülevaatus kontrollkaarte. Sel juhul peaks ta teavitama teisi liikmesriike ja komisjoni. Kõik liikmesriigid peaksid pidama asjaomaseid tehnöülevaatus kontrollkaarte samaväärseks sõiduki registreerimise liikmesriigis välja antud kontrollkaartidega.

- (12) Kasutatud sõidukite läbisõiduga seotud pettuste vastu võitlemiseks hõlmab korraline tehnoulevaatus läbisõidumõõdiku näitude registreerimist. Läbisõidumõõdikuga manipuleerimine võib mõjutada liiklusohutust, sest ostjad saavad kulumistaseme ja seega ka hooldusvajaduste kohta eksitavat teavet, ning sõiduk ei ole tõenäoliselt saanud vajalikku hooldust. Meede ei ole aga olnud väga tulemuslik, sest esimene M1- või N1-kategooria sõidukite tehnoulevaatus tehakse enamikus liikmesriikides alles neli aastat pärast esmast registreerimist ja paljudes liikmesriikides pärast seda alles iga kahe aasta järel. Tuginedes mitmes liikmesriigis eri sõidukikategooriatega seoses saadud täiendavatele kogemustele, peaksid liikmesriigid vähemalt tagama, et läbisõidumõõdiku näit registreeritakse alati, kui sõiduki tootja volitatud remonditöökogad hooldavad või remondivad M1- või N1-kategooria sõidukit, ning et näidud registreeritakse riiklikus andmebaasis või sõidukiregistris. Volitatud remonditöökogad tegutsevad tootja turustussüsteemis. Selleks et veelgi suurendada sõidukite läbisõidumõõdikute varasemate andmete andmepunktide hulka, võivad liikmesriigid anda teistele teenuseosutajatele, eelkõige sõltumatutele remondi- või hooldustöökodadele, juurdepääsu andmete sisestamiseks samasse riiklikusse andmebaasi või sõidukiregistrisse ning nende hulgas ka teistele läbisõidumõõdiku näitude usaldusväärsetele pakkujatele, näiteks kindlustusandjatele või autorendiettevõtetele. Liikmesriigid peaksid tegema need näidud kättesaadavaks pädevatele asutustele ja registreerimistunnistuse omanikule ning esitama läbisõidumõõdiku varasemad andmed (andmed ja/või hinnangu) inspektoritele.
- (12a) Lisaks peaksid liikmesriigid nõudma tootjalt või nende esindajalt ühendatud sõidukite läbisõidumõõdiku näitude edastamist iga kolme kuu järel. Kuna liikmesriikidel ei ole nendele andmetele otsest juurdepääsu, ei vastuta nad andmete kvaliteedi eest. Selleks et tarbijad saaksid enne sõiduki ostmist avastada läbisõidumõõdikuga seotud pettusi, peaksid liikmesriigid teavitama tarbijaid ka läbisõidumõõdiku varasemate andmete kättesaadavusest registreerimistunnistuse omanikule, eelkõige seoses sõiduki müügiga. Liikmesriigid võivad registreerimistunnistuse omanikule läbisõidumõõdiku varasemate andmete esitamise eest võtta haldustasu. Selleks et parandada sõiduki kasutamise statistika kättesaadavust ilma riiklikele haldusasutustele täiendava aruandluskoormuse tekitamiseta, peaksid liikmesriigid tegema läbisõidumõõdiku näidud kättesaadavaks liikmesriikide statistikaametitele ja komisjonile (Eurostatile).

- (13) Kuigi elektrisõidukid, sealhulgas hübriidelektrisõidukid, on olnud kasutusel juba aastaid ja nende arv on pidevalt kasvanud, puuduvad ühtlustatud eeskirjad selliste sõidukite kõrgepingesüsteemide tehnoulevaatus kohta, mistõttu on liikmesriigid välja töötanud erinevad katseprotokollid. Selleks et tagada selliste sõidukite ohutu kasutamine kogu nende kasuliku tööea jooksul ja vältida liikmesriikide vastuolulisi ülevaatusavasid, tuleks asjakohased kontrollitavad aspektid lisada ülevaatus sisu ja soovituslike meetodite miinimumnõuetesse.
- (13a) Elektri- ja hübriidelektrisõidukite, sealhulgas uute täiustatud elektrooniliste süsteemide korrektse ülevaatus tagamiseks on oluline, et inspektoreid koolitataks nõuetekohaselt nii alg- kui ka täiendkoolituse ajal. Mitmesuguste uute sõidukitüüpide ja süsteemide katsetamise võimaldamiseks peaks liikmesriikidel olema võimalus volitada inspektoreid, kes on spetsialiseerunud ainult teatavate sõidukitüüpide ülevaatussele või ainult teatavat liiki ülevaatussele. Liikmesriigid, kes soovivad seda võimalust kasutada, peaksid tagama, et kõnealustele inspektoritele väljastatud tunnistusel on selgelt märgitud inspektori tehnoulevaatus tegemise piiratud pädevus.

- (14) Tänapäevastel sõidukitel on palju uusi täiustatud elektroonilisi süsteeme, mille eesmärk on muuta sõidukid ohutumaks ja abistada juhti. Need süsteemid võivad olla mittekohustuslikud või kohustuslikud tüübikinnituse jaoks, kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144¹² kohaselt tuleb paigaldada mitmesugused täiustatud juhiabisüsteemid, mille eesmärk on vältida liiklusõnnetusi ning vähendada liiklusõnnetustes kannatanute arvu ja raskeid vigastusi. Eeldatavat kasu aga ei saavutata, kui need süsteemid aja jooksul halvenevad või neid rikutakse. Seepärast tuleks need uued elektroonilised süsteemid lisada korralistesse tehnoülevaatusesse ja liiklevate sõidukite tehnokontrollidesse, et tagada nende eeldatav ohutusalane kasu. Selleks et tagada automatiseeritud sõidukite ohutu liiklemine ja elektrooniliste ohutussüsteemide katsetamine kogu nende kasuliku tööea jooksul, tuleks asjaomased kontrollitavad aspektid lisada direktiivide 2014/45/EL ja 2014/47/EL vastavates lisades esitatud miinimumnõuetesse, mis käsitlevad ülevaatuse sisu ja soovituslikke katsemeetodeid.
- (15) Kuigi maanteetransport annab olulise osa kahjulike saasteainete heitest (eelkõige NO_x ja tahked peenosakesed), ei ole praegused heitgaasiga seotud katsemeetodid kohandatud uuematele sõidukitele ja tehnoloogialahendustele. Komisjoni soovitus (EL) 2023/688¹³ oli esimene samm tahkete osakeste arvu mõõtmise ühtlustamiseks tehnoülevaatuse käigus. Rahvatervise, keskkonnakaitse ja ausa konkurentsi huvides peaksid korraliste tehnoülevaatuste ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus kontrollitavad asjakohased aspektid, mis on esitatud direktiivide 2014/45/EL ja 2014/47/EL lisades, hõlmama nüüd tahkete osakeste arvu mõõtmist ja NO_x mõõtmist.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Komisjoni 20. märtsi 2023. aasta soovitus (EL) 2023/688 tahkete osakeste arvu mõõtmise kohta survesüütemootoriga sõidukite korralisel tehnoülevaatusel (ELT L 90, 28.3.2023, lk 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Diiselmootoriga sõidukite NOx mõõtmiseks korralise tehnöülevaatuse käigus peaks komisjon rakendusaktidega täpsustama sõidukite katseseisundisse viimise nõuded, tuginedes meetodite sobivust kinnitavatele uuringutele, ning selle, millised EURO standardid tuleks lisada kohaldamisalasse, enne kui need sõidukid saab lisada heitekatsete kohaldamisalasse. Diiselmootoriga sõidukite NOx mõõtmist liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus on lihtsam teha, kuna sõidukid on katsetamiseks välja valitud ja soojenenud. Kui järelkontroll on ette nähtud tehnöülevaatus tegevas ülevaatuspunktis, sõltub see asjakohaste heitekatsemeetodite rakendamisest kooskõlas rakendusaktidega.
- (15b) Ottomootoriga sõidukite tahkete osakeste arvu mõõtmise osas peaks komisjon täpsustama mõõtmismeetodid ja piirnormid rakendusaktides, enne kui need saab lisada heitekatsete kohaldamisalasse. Komisjon võib rakendusaktidega kindlaks määrata meetodi, piirväärtused ja selle, millised EURO standardid tuleks lisada ottomootorite NOx mõõtmiseks.
- (15c) Sõidukite tagasikutsumiskampaaniad kooskõlas määrusega (EL) 2018/858 (mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta) ning määrusega (EL) 2023/988 (üldise tooteohutuse kohta) sõltuvad sõidukiomanike või registreerimistunnistuse omanike järelmeetmete tõhususest. Tehnöülevaatus võib hõlbustada sõidukite tagasikutsumiskampaaniaid, kui kampaaniani viinud puudus kujutab endast olulist ohtu sõidukis viibivate inimeste või teiste liiklejate ohutusele või tervisele või keskkonnale. Seepärast tuleks luua seos tagasikutsumiskampaaniate ja tehnöülevaatuste vahel. Selle seose kaudu peaks liikmesriikidel olema võimalus otsustada, kas konkreetse tagasikutsumiskampaania puhul tuleb kohaldada tehnöülevaatus, ning liigitada tagasikutsumiskampaania põhjustanud puudus suureks või ohtlikuks puuduseks. Puuduse liigitamine võib mõjutada tehnöülevaatus tulemust ning võib viia selleni, et sõiduk loetakse ülevaatuses mitteläbinuks, kuni puudus on kõrvaldatud ja selle kõrvaldamist on kontrollitud järgneva tehnöülevaatus käigus.

- (15d) Tagasikutsumiskampaaniate ja tehnöülevaatuse vahelise seose loomine sõltub usaldusväärsest ja ajakohasest teabevoost tootjatelt pädevatele asutustele ja seejärel ülevaatuspunktidele. See seos ei piira nende normide kohaldamist, millega tagatakse, et sõiduki omanikku või registreerimistunnistuse omanikku on nõuetekohaselt teavitatud tagasikutsumiskampaaniast ning talle on antud võimalus esitada sõiduk kontrollimiseks ja remondiks, ning see ei muuda tootjate ja teiste tarneahelas tegutsevate ettevõtjate kohustust võtta asjakohaseid parandusmeetmeid, sealhulgas sõidukite tagasikutsumine, ega kannu seda kohustust üle ametiasutustele, kui sõiduk, süsteem, osa või eraldi seadmestik kujutab endast tõsist ohtu sõidukis viibivate inimeste või teiste liiklejate ohutusele või tervisele või keskkonnale.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Lisaks kavandatud korralisele tehnöülevaatusele tuleks sõidukitele teha ülevaatus ka siis, kui ohutus- või keskkonnasüsteeme ja sõiduki osi on suurel määral muudetud. See hõlmab ka juhtumeid, kus sõiduki kategooria või heitkogused muutuvad, näiteks pärast tahkete osakeste filtri paigaldamist, või kui sõidukit muudetakse, et kasutada seda mõnel muul kütusel, või kui muudetakse juhtimissüsteemi. See ei takista ega piira asjaomasel liikmesriigis registreeritud muudetud sõidukite tüübikinnitust käsitlevate riiklike normide kohaldamist.
- (19) Selleks et hõlbustada digiüleminekut ja vähendada ülevaatuspunktide kulusid, tuleks tehnöülevaatuse kontrollkaardid välja anda elektroonilises standardvormingus. Tehnöülevaatuse kontrollkaardi väljatrükk paberil tuleks väljastada ka isikule, kes sõiduki taotluse korral ülevaatusse töö. Liikmesriigid peaksid aktsepteerima mõlemat vormingut, kui sõiduki omandiõigust muudetakse või kui sõiduk teises liikmesriigis ümber registreeritakse. See kehtib ka üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande kohta.

- (20) Tuleks tagada, et isikuandmete töötlemine käesoleva direktiivi rakendamisel oleks kooskõlas liidu andmekaitseraamistikuga, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679¹⁴. Kooskõlas vaikimisi andmekaitse põhimõttega tuleks tehnölevaatuse kontrollkaartide kontrollimisel kasutada meetodeid, mis ei nõua isikuandmete edastamist üksikutel kontrollkaartidel.
- (21) Selleks et näha ette puuduste korral võetavad asjakohased järelmeetmed, kui sõiduk ühe või mitme olulise või ohtliku puuduse tõttu ei läbi korralist tehnölevaatust mõnes muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriik, tuleks ülevaatustulemus ja järgmise ülevaatuse tähtaeg teatada sõiduki registreerimise liikmesriigile ja kanda need sõidukiregistrisse. Järgmise ülevaatuse tähtaeg ei tohiks olla pikem kui kaks kuud ja ülevaatustulemus peaks toimuma ühes neist liikmesriikidest. Lisaks sellele, kui sõiduk ei ole läbinud korralist tehnölevaatust ühe või mitme ohtliku puuduse tõttu, peaks liikmesriigil või pädeval asutusel olema võimalik otsustada, et kõnealust sõidukit ei tohi kasutada avalikel teedel, et vältida vahetut riski, mida see tekitab liiklusohutusele või keskkonnale, ning taotleda sõiduki registreerimise liikmesriigilt sõiduki liikluses kasutamise loa peatamist kuni puudused on kõrvaldatud ja nende kõrvaldamist on kontrollitud järgneva tehnölevaatuse käigus. Peatamine tuleks kanda sõiduki registreerimise liikmesriigi sõidukiregistrisse.
- (22) Sõiduki heitekontrollisüsteemi, kõrgepingesüsteemi, sealhulgas akuhaldussüsteemi, summuti või ohutusega seotud süsteemide rikkumine või manipuleerimine võib põhjustada olulisi või ohtlikke puudusi ning selle eest tuleks määrata tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus. Rikkumine või manipuleerimine hõlmab muu hulgas sõiduki süsteemide ja osade tahtlikku väljalülitamist, muutmist või reguleerimist eesmärgiga muuta tootja poolt algselt kindlaks määratud funktsiooni, et hoida kõrvale normide või tehniliste nõuete täitmisest.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Praegu direktiivides 2014/45/EL ja 2014/47/EL sätestatud nõuded, mille kohaselt liikmesriigid peavad tegema nende direktiivide rakendamisel üksteisega koostööd, ei võimalda liikmesriikidel kontrollida sõiduki õiguslikku ega tehnilist seisukorda piiriülestes olukordades. Suurema tulemuslikkuse tagamiseks, sealhulgas sellistes olukordades, peaksid liikmesriigid üksteist abistama direktiivide süstemaatilisemal rakendamisel. Seepärast on vaja kehtestada eeskirjad teabe ja sõidukiandmete vahetamise kohta, et liikmesriigid saaksid kasutada üksteise sõidukiregistreid ja tehnoulevaatuse andmebaase, sealhulgas tehnoulevaatuse kontrollkaartide ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannete sisu. See teabevahetus peaks hõlmama ka määruse (EL) 2018/858 alusel välja antud vastavustunnistust. Liikmesriigid võivad tagada andmetele juurdepääsu kõnealuses määruses kehtestatud andmevahetusnormide kohaselt.
- (24) Liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe vahetamiseks on komisjon välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB, et ühendada omavahel liikmesriikide elektroonilised registrid¹⁵. Platvorm majutab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registre (ProDriveNet), sõidumeerikute juhikaartide registre (TACHOnet) ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli rikestest teatamise (RSI) vahelisi ühendusi¹⁶.

¹⁵ Komisjoni 1. aprilli 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/480, millega kehtestatakse autoveo-ettevõtjate riiklike elektrooniliste registre omavahelist ühendamist käsitlevad ühiseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1213/2010 (ELT L 87, 2.4.2016, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Komisjoni 29. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2205 üksikasjalike eeskirjade kohta, mille alusel teatatakse oluliste või ohtlike puudustega tarbesõidukitest, mis on avastatud liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus (ELT L 314, 30.11.2017, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Platvormi MOVE-HUB funktsioone tuleks laiendada, et võimaldada vajalikku teabe ja sõidukiandmete vahetamist direktiivide 2014/45/EL ja 2014/47/EL kohaldamiseks. Seepärast peaksid liikmesriigid sõnumite vahetamiseks ühendama MOVE-HUBiga oma elektroonilised süsteemid, mis sisaldavad teavet tehnöülevaatuse kontrollkaartide, ELi ajutiste tehnöülevaatuse kontrollkaartide ja läbisõidumöödikute varasemate andmete kohta. Liikmesriigid võivad jätkata MOVE-HUBi elektroonilise süsteemiga ühendumiseks oma rakenduste või kolmandate isikute rakenduste, sealhulgas Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) kasutamist. Teabe ja andmete vahetamine platvormi MOVE-HUB kaudu peaks hakkama toimima kahe aasta jooksul pärast asjakohaste rakendusaktide vastuvõtmist vastavalt direktiivi 2014/45/EL artiklile 16 ja direktiivi 2014/47/EL artiklile 18a.
- (26) Liidus või väljaspool liitu aset leidvatest tõsistest sündmustest tingitud kriisid võivad märkimisväärselt häirida tehnöülevaatuste süsteemi toimimist liidus. Kriisi ajal peaks liikmesriikidel olema võimalik pikendada tehnöülevaatuse kontrollkaartide, sealhulgas ELi ajutiste tehnöülevaatuse kontrollkaartide kehtivusaega. Komisjoni loal peaks liikmesriikidel olema lubatud pikendada kehtivuse kaotanud tehnöülevaatuse kontrollkaartide ja ELi ajutiste tehnöülevaatuse kontrollkaartide halduskehtivust kuue kuu võrra. Kui kriis püsib, peaks olema võimalik kehtivusaega veelgi pikendada.
- (27) N1-kategooria väikeseid ärilisel otstarbel kasutatavaid sõidukeid kasutatakse intensiivsemalt kui erasõidukeid, sageli tihedalt asustatud piirkondades. Võttes arvesse liidus liiklevate N1-kategooria väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite arvu suurenemist, tuleks liiklevate sõidukite tehnokontrolli kohaldada ka N1-kategooria väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite suhtes, et edendada ettevõtjate võrdseid võimalusi kogu liidus ning veelgi suurendada nende ohutust ja parandada ettenähtud keskkonnatoimet.

- (28) Liiklevate sõidukite tehnokontrolli puhul on suure heitega sõidukite kindlakstegemiseks tõhus meede suure hulga sõidukite heitgaaside kontrollimine kaugmõõtmisseadme abil. Mõnes liikmesriigis saadud kogemused on näidanud, et see suurendab märkimisväärselt selliste sõidukite avastamise määra võrreldes kohustuslike katsemeetoditega. Kaugmõõtmisseadmega saab süstemaatiliselt kontrollida suurt osa sõidukipargist tegelikes sõidutingimustes. Sõidukite heited on dünaamilised, kusjuures heite tippväärtused esinevad sagedamini konkreetsetes tingimustes, näiteks külmkäivituse ajal. Üks paikne kaugmõõtmine võib edukalt näidata suure heitega sõidukit, mis on defektne või rikutud. Sõltuvalt mõõdetud normi ületamise ulatusest võib olla vaja teha mitu paikset kaugmõõtmist, kinnitamaks, et sõiduk on suure heitega. Kuna sellised defektid ja muudatused tekitavad ülemääraseid heitkoguseid, mis kujutavad endast ohtu inimeste tervisele ja keskkonnale, tuleks need parandada ja rikkumise eest tuleks karistada.
- (28a) Kaugmõõtmine ei saa asendada liiklevate sõidukite tehnokontrolli, kuid seda saab kasutada sõidukite valimiseks edasiseks liiklevate sõidukite tehnokontrolli tegemiseks. Kaugmõõtmise tulemusi võib kontrollida liiklevate sõidukite tehnokontrolli vormis kohe pärast kaugmõõtmist või tehnoulevaatuspunktis. Arvestades, et kaugmõõtmise abil tehakse kindlaks suure heitega sõidukid, olenemata nende registreerimise liikmesriigist, peaksid sõiduki tuvastanud liikmesriik ja registreerimise liikmesriik tegema koostööd, et tagada piisavad järelmeetmed, mis põhinevad suure heitega sõidukite ühtlustatud väärtustel.

- (28b) Teel või ülevaatuspunktis tehtaval kontrollimisel tuleks järgida vastavalt direktiivi 2014/47/EL II lisa punktides 8.1 ja 8.2 ning direktiivi 2014/45/EL I lisa sätestatud katsemeetodeid. See tähendab näiteks, et kui Euro 5b mootoriga või uuema mootoriga varustatud N1-kategooria diiselauto või diiselmootoriga väikese ärilisel otstarbel kasutatava sõiduki või Euro VI ärilisel otstarbel kasutatava raskesõiduki puhul kahtlustatakse, et see tekitab tüübikinnituse andmise ajal õigusaktides sätestatud piirnormist suuremas koguses tahkeid peenosakesi, tuleks nende heitkoguseid kontrollida tahkete osakeste arvu mõõtmise teel vastavalt asjakohase lisa punktile 8.2.3.1. Ilma tahkete osakeste filtrita diiselmootoriga sõidukite heitkoguste kontrollimiseks kasutatakse suitsususe mõõtmist. Diiselmootoriga sõidukite NOx heitkoguste kontrollimisel järgitakse uut mõõtmismeetodit kooskõlas asjakohase lisa punktiga 8.2.3.3. Liikmesriigid peaksid kindlaks määrama L-kategooria sõidukite heitgaaside kontrollimise meetodi. Müraremissiooni tuleks kontrollida mürataseme mõõteseadmega.
- (29) [...]
- (30) Direktiivis 2014/47/EL on sätestatud ärilisel otstarbel kasutatavate raskesõidukite minimaalne osakaal, mida tuleb liidus igal aastal teedel kontrollida, kuid ei ole seatud ühtegi eesmärki liikmesriigi tasandil, mistõttu on raske tagada selle miinimumosakaalu täitmist. Tagamaks, et liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrollid aitavad parandada liiklusohutust ja vähendada õhusaastet kogu liidus, peaks iga liikmesriik tegema igal aastal esmaseid liiklevate sõidukite tehnokontrolle kokku sellisel arvul, mis vastab vähemalt 5 %-le ärilisel otstarbel kasutatavate raskesõidukite koguarvust. Lisaks peaksid liikmesriigid tegema N1-kategooria väikeste ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite esmaseid liiklevate sõidukite tehnokontrolle määral, mis moodustab vähemalt 10 % ärilisel otstarbel kasutatavate raskesõidukite esmaste liiklevate sõidukite tehnokontrollide koguarvust.
- (31) Digiülemineku edendamiseks ja transpordisektori kulude vähendamiseks peaksid liikmesriigid nõudma, et nende pädevad asutused aktsepteeriks liiklevate sõidukite tehnokontrolli elektroonilisi tõendeid.

- (32) Veose kinnitamine on liiklusohutuse jaoks otsustava tähtsusega. Veose kinnitatus visuaalne hindamine peaks olema kõikides liikmesriikides esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli kohustuslik osa. Esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemuse põhjal võidakse teostada veose kinnitatus üksikasjalikum kontroll.
- (33) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et määrata kindlaks: a) tehnoülevaatuses vajalik tehniline teave ja andmed, mis tuleb teha kättesaadavaks pädevatele asutustele, b) tehnoülevaatus kontrollkaartide ruutkoodide suhtes kohaldatavad koostalitlusfunktsioonid ja turvameetmed, c) vahetatava teabe ja andmete vormi ja sisu jaoks vajalikud funktsioonid ja nõuded, d) korralise ülevaatus ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli andmete edastamise vorming, e) sõidukite katseseisundisse viimise nõuded ning täpsustus selle kohta, millised EURO standardid tuleks lisada diiselmootorite lämmastikoksiidide (NO_x) mõõtmisesse ülevaatuspunktides, ning f) ottomootorite tahkete osakeste arvu (PN) mõõtmise ja NO_x mõõtmise meetodite ning piinormide kehtestamine ja g) heitgaasi või müraemissiooni või mõlema ühiste piinormide kehtestamine, mida tuleks kasutada suure heitega sõidukite tuvastamiseks kaugmõõtmise abil, kui selline tuvastamine peaks kaasa tooma piiriülesed järelmeetmed. Nende volituste kasutamisel tuleks järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 182/2011¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Käesoleva direktiivi eesmärged, nimelt liiklusohutuse parandamist, isikute vaba liikumise hõlbustamist ja saasteainete heite vähendamist, ei suuda liikmesriigid üksi tegutsedes piisaval määral saavutada, sest sõidukite kontrollimist reguleerivad riigisisised õigusnormid tooksid kaasa erinevad nõuded. Seega on selliseid eesmärged parem saavutada liidu tasandil, kehtestades liidus liiklevate sõidukite korralise tehnoülevaatuse ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli ühised miinimumnõuded ja ühtlustatud eeskirjad. Seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (36) Liikmesriigid peaksid direktiivi 2014/45/EL rakendamisel esitama komisjonile regulaarselt põhianalüüsi kontrollitud sõidukite koguarvu kohta kategooriate kaupa, kontrollitud valdkondade ja puudustega aspektide kohta. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli puhul peaks aruandlus olema harvem.
- (37) Halduskoormuse vähendamiseks ja esitatud teabe kasulikkuse tagamiseks peaksid liikmesriigid esitama iga kolme aasta järel aruande direktiivide 2014/45/EL ja 2014/47/EL rakendamise kohta.
- (38) Tehnoülevaatusüsteem mõjutab otseselt liiklusohutust, müra ja heidet ning seetõttu tuleks see korrapäraselt läbi vaadata. Liikmesriikide ametiasutustelt saadud teabe põhjal peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi 2014/45/EL sätete (sealhulgas ülevaatus kohaldamisala ja sagedust ning ELi ajutiste tehnoülevaatus kontrollkaartide tunnustamist käsitlevate sätete) tõhususe kohta ning direktiivi 2014/47/EL sätete tõhususe kohta. Erilist tähelepanu tuleks pöörata kaugmõõtmise käigus saadud kogemustele, et lisada see vajaduse korral tehnoülevaatus süsteemi.

- (39) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti kooskõlas määruse (EL) 2018/1725 artikli 42 lõikega 1 ning ta esitas arvamuse [PP/KK/AAAA].
- (40) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta¹⁸ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (41) Seepärast tuleks direktiive 2014/45/EL ja 2014/47/EL vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹⁸ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

Artikkel 1

Direktiivi 2014/45/EL muutmine

Direktiivi 2014/45/EL muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 kuues taane asendatakse järgmisega:

- „– kahe- või kolmerattalised sõidukid – L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid mootori töömahuga üle 125 cm³ või suurima püsinimivõimsusega või suurima kasuliku võimsusega üle 11 kW;
- T5-, T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria ratastraktorid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel ärivedudeks.“;

b) lõike 2 seitsmes taane asendatakse järgmisega: „

- L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid mootori töömahuga üle 125 cm³ või suurima püsinimivõimsusega või suurima kasuliku võimsusega üle 11 kW, juhul kui liikmesriik on kehtestanud tulemuslikud alternatiivsed liiklusohutusmeetmed kahe- või kolmerattalistele sõidukitele, võttes arvesse viimase viie aasta asjaomast liiklusohutuse alast statistikat. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni.“;

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

- „1) „sõiduk“ – mootorsõiduk või selle haagis, mis ei ole rööbassõidukid, välja arvatud trollid, see tähendab elektrikontaktliiniga ühendatud sõidukid;“

b) lisatakse punkt 6a:

„6a) „ühendatud sõiduk“ – sõiduk, millele on tootmisel lisatud traadita ühenduse funktsioon, mis võimaldab edastada läbisõidumõõdiku näitu;“

c) punkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) „tüübikinnitus“ – menetlus, millega liikmesriik kinnitab, et sõiduk vastab määrustes (EL) nr 167/2013, (EL) nr 168/2013 ja (EL) 2018/858 osutatud asjaomastele haldusnormidele ja tehnilistele nõuetele;“

d) punkt 12 asendatakse järgmisega:

„12) „tehnoülevaatus kontrollkaart“ – digitaalses vormingus tehnoülevaatus aruanne või selle väljatrükk, mida saab kontrollida vastavalt artikli 8 lõikele 2 ja mille on välja andnud pädev asutus või ülevaatuspunkt;“;

e) lisatakse punkt 12a:

„12a) „ajutine tehnoülevaatus kontrollkaart“ – tehnoülevaatus kontrollkaart, mille on välja andnud pädev asutus või ülevaatuspunkt, mille asukoht vastavalt artiklile 8 on mõnes muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriik;“.

3) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Kohustused

1. Iga liikmesriik tagab, et tema territooriumil registreeritud sõidukid läbivad korralise ülevaatus vastavalt käesolevale direktiivile.
2. Ilma et see piiraks lõike 4 kohaldamist, teeb tehnoülevaatus sõiduki registreerimise liikmesriik või kõnealuse liikmesriigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik asutus või kõnealuse liikmesriigi poolt määratud ning tema järelevalve alla kuuluvad asutused või ettevõtted, sealhulgas tegevusloa saanud avalik-õiguslikud või erasektori asutused.

3. Liikmesriigid võivad tunnustada muus kui sõiduki registreerimise liikmesriigis välja antud tehnöülevaatuse kontrollkaarti. Sel juhul peetakse seda tehnöülevaatuse kontrollkaarti samaväärseks sõiduki registreerimise liikmesriigis välja antud tehnöülevaatuse kontrollkaardiga. Liikmesriigid, kes otsustavad tunnustada teises liikmesriigis välja antud tehnöülevaatuse kontrollkaarti, teatavad sellest komisjonile ja teistele liikmesriikidele.
4. M₁- ja N₁-kategooria sõidukite puhul võib tehnöülevaatust teha vastavalt artiklile 8 ka muus kui sõiduki registreerimise liikmesriigis. Sõiduki registreerimise liikmesriik tunnustab selles teises liikmesriigis väljastatud ELi ajutise tehnöülevaatuse kontrollkaardi kehtivust.
5. Sõidukitootjad teevad tehnilise teabe lõikes 6 osutatud rakendusaktides kindlaks määratud vormingus asjaomastele pädevatele asutustele kättesaadavaks tasuta ja põhjendamatu viivitusega ning mittediskrimineerivalt ja masinloetavas vormis. Kõnealused pädevad asutused võivad otsustada teha tsentraliseeritud andmeasutustele ülesandeks korraldada tootjatelt saadavat andmevoogu ja hallata juurdepääsu tehnilisele teabele. Pädevad asutused või määratud tsentraliseeritud andmeasutused teevad selle tehnilise teabe kättesaadavaks ülevaatuspunktidele.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et määrata kindlaks kontrollitavate aspektide tehnöülevaatuseks kasutatav tehniline teave, soovituslike ülevaatusmeetodite kasutamine ning kehtestada üksikasjalikud normid andmevormingu ja asjakohasele tehnilisele teabele juurdepääsu korra kohta, tagades, et teave võimaldab selgelt identifitseerida sõidukit ja sellest tulenevat tehases paigaldatud valikvarustuse loetelu. Selline tehniline teave võib hõlmata eelkõige juhiseid ja andmeid sõiduki elektroonilise liidese kasutamise kohta, diagnostika veakoode, tarkvara tervikluse ja õige versiooni identifitseerimist ning hoiatusmärgutulede või märgulampide kirjeldusi ja jooniseid.

Kõnealustes rakendusaktides võetakse arvesse määruse (EL) 2018/858 X lisa 4. liite kohaselt kehtestatud pardadiagnostika andmetele juurdepääsu tingimusi ja meetmeid; komisjoni poolt lõike 1 kohaselt kindlaks määratud tehnilist teavet antakse aga tasuta.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu koosõlas artikli 19 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

7. Liikmesriigid tagavad, et riigisiseses õiguses sätestatakse kohustus hoida sõidukit ohutuna ja tehnonõuetele vastavas korras.“

4) Lisatakse artikkel 4a:

„Artikkel 4a

Läbisõidumõõdiku näitude registreerimine

1. Iga liikmesriik tagab, et läbisõidumõõdiku näidud registreeritakse riiklikus andmebaasis või sõidukiregistris seoses M₁- ja N₁-kategooria sõidukite korralise tehnõulevaatusega ja kui sõiduki tootja volitatud remonditöökojad teostavad sellise sõiduki remondi- või hooldustöid. Samuti nõuavad liikmesriigid, et sõidukitootjad või nende esindajad edastaksid nende toodetud ühendatud sõidukite läbisõidumõõdiku näidud iga kolme kuu järel alates sõiduki esmase registreerimise kuupäevast. Need läbisõidumõõdiku näidud registreeritakse kõnealuses riiklikus andmebaasis või riiklikus sõidukiregistris.
2. Liikmesriigid võivad samuti nõuda, et teised teenuseosutajad, näiteks need, kes teevad sellise sõiduki remondi- või hooldustöid, registreeriks läbisõidumõõdiku näidud lõikes 1 osutatud andmebaasis või riiklikus sõidukiregistris.

3. Liikmesriigid teevad oma registreeritud sõidukite läbisõidumõõdiku varasemad andmed kättesaadavaks inspektoritele, registreerimistunnistuse omanikule ja liikmesriikide pädevatele asutustele, kes vastutavad tehnõulevaatuse, sõidukite ümberregistreerimise, sõiduki tüübikinnituse ja lõikes 1 osutatud sõidukiregistri või andmebaasi eest. Liikmesriigid võivad otsustada teha inspektoritele kättesaadavaks üksnes läbisõidumõõdiku varasemate andmete hinnangu.
4. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et teavitada kasutatud sõidukite võimalikke ostjaid sellest, et registreerimistunnistuse omanikul on juurdepääs lõikes 3 osutatud sõiduki läbisõidumõõdiku varasematele andmetele.
5. Liikmesriigid teevad lõikes 1 osutatud riiklikes andmebaasides või sõidukiregistrites säilitatavad läbisõidumõõdiku andmed kättesaadavaks ka liikmesriikide statistikaametitele ja komisjonile (Eurostatile) kooskõlas määruse (EÜ) nr 223/2009* artiklitega 17a ja 17b.
6. Kui ilmneb, et läbisõidumõõdikut on rikutud või sellega on manipuleeritud eesmärgiga vähendada sõiduki läbisõidunäitu või näidata seda tegelikust erinevana, määratakse sellise rikkumise või manipuleerimise eest tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta määrus (EÜ) nr 223/2009 Euroopa statistika kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ, Euratom) nr 1101/2008 (konfidentsiaalsete statistiliste andmete Euroopa Ühenduste Statistikaametile edastamise kohta), nõukogu määruse (EÜ) nr 322/97 (ühenduse statistika kohta) ja nõukogu otsuse 89/382/EMÜ, Euratom (millega luuakse Euroopa ühenduste statistikaprogrammi komitee) kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 87, 31.3.2009, lk 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>;

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Ülevaatuse kuupäev ja sagedus

1. Sõidukid läbivad tehnoülevaatuse vähemalt järgmise intervalliga, ilma et see piiraks lõike 4 kohase paindlikkuse kohaldamist liikmesriigi poolt:
 - a) M1- ja N1-kategooria sõidukid: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist ja seejärel iga kahe aasta järel.
 - b) takso või kiirabiautona kasutatavad M₁-kategooria sõidukid, M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-kategooria sõidukid: üks aasta pärast sõiduki esmast registreerimist ning seejärel igal aastal;
 - c) T5, T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria ratastraktorid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel ärivedude eesmärgil: neli aastat pärast sõiduki esmast registreerimist ja seejärel iga kahe aasta järel.

Esimese lõigu punkti a kohaldamisel kavandavad liikmesriigid artikli 4 lõikes 4 osutatud tehnoülevaatuse puhul järgmise tehnoülevaatuse nii, et võetakse arvesse ajutise tehnoülevaatuse kontrollkaardi kehtivusaega.

2. Liikmesriigid kehtestavad asjakohased intervallid tehnoülevaatuse läbimiseks L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukitele mootori töömahuga üle 125 cm³ või maksimaalse püsinimivõimsuse või kasuliku võimsusega üle 11 kW.
3. Olenemata sõiduki viimase tehnoülevaatuse kuupäevast peavad sõidukid läbima tehnoülevaatuse, kui sõiduki ohutus- ja keskkonnasüsteeme ning osi on oluliselt muudetud.

4. Liikmesriik või pädev asutus võib kehtestada mõistliku ajavahemiku, mille jooksul tehnülevaatus tehakse, ületamata lõikes 1 sätestatud intervalle.“

6) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate sõidukikategooriate (välja arvatud L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid) puhul tagavad liikmesriigid, et tehnülevaatus hõlmab vähemalt I lisa punktis 2 osutatud valdkondi.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõikes 1 osutatud iga valdkonna puhul teevad liikmesriigi pädevad asutused või ülevaatuspunkt tehnülevaatus, mis hõlmab vähemalt I lisa punktis 3 osutatud aspektide kontrollimist selleks ettenähtud soovituslike või samaväärsete meetodite alusel, mille on heaks kiitnud pädev asutus. Ülevaatus võib hõlmata kontrolli, kas asjaomase sõiduki vastavad osad ja komponendid vastavad sellistele nõutud ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis kehtisid sõidukile tüübikinnituse andmise ajal või, kui see on asjakohane, järelepaigaldamise ajal.

Ülevaatusel tuleks kasutada praegu kättesaadavaid meetodeid ja seadmeid ega tohiks kasutada sõiduki lammutamiseks või selle mis tahes osa eemaldamiseks mõeldud vahendeid.

Hiljemalt [PALUN LISADA: 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse

a) sõidukite katseseisundisse viimise meetodid diiselmootorite lämmastikoksiidide (NO_x) heite mõõtmiseks ja määratakse kindlaks nende meetoditega seotud EURO heitgaasiklassid;

b) ottomootorite heitgaasis tahkete osakeste arvu (PN) mõõtmise meetodid ja piirväärtused,

nagu on osutatud I lisa punkti 3 alapunktis 8.2. Katsemenetlused võetakse ülevaatuspunktides kasutusele nelja aasta jooksul pärast rakendusaktide vastuvõtmist.

Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, et täpsustada I lisa punkti 3 alapunktis 8.2 osutatud meetodeid ja piirväärtusi ning määrata kindlaks meetodiga seotud EURO heitgaasiklassid ottomootorite NO_x mõõtmiseks. Katsemenetlusi hakatakse ülevaatuspunktides rakendada nelja aasta jooksul pärast rakendusaktide vastuvõtmist.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 19 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid kehtestavad asjakohased kontrollivaldkonnad, -aspektid ja -meetodid L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukitele mootori töömahuga üle 125 cm³ või maksimaalse püsiniivõimsuse või kasuliku võimsusega üle 11 kW.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

„4. Kui sõiduk on toodetud sõitmiseks teisel teepoolel, ei pea sõiduk artikli 4 lõike 4 kohase ELi ajutise tehnoülevaatus kontrollkaardi väljastamiseks läbima selliste I lisa loetletud punktide kontrollimist, millele vastamiseks sõiduk ei ole ülevaatus tegevas liikmesriigis valmistatud.“

7) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Tehnoülevaatus kontrollkaart ja ELi ajutine tehnoülevaatus kontrollkaart

1. Liikmesriigid tagavad, et sõiduki tehnoülevaatus teinud ülevaatuspunktid või asjakohasel juhul pädevad asutused väljastavad kõnealuse sõiduki kohta tehnoülevaatus kontrollkaardi või artikli 4 lõikes 4 osutatud juhul ELi ajutise tehnoülevaatus kontrollkaardi, millel on esitatud vähemalt II lisa kohased liidu ühtlustatud koodidele vastavad standarditud elemendid.

Alates [jõustumiskuupäev + neli aastat + 1 päev] tagavad liikmesriigid, et tehnölevaatuse kontrollkaart ja ELi ajutine tehnölevaatuse kontrollkaart väljastatakse elektroonilise tõendina Euroopa digiidentiteedikukrutele kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 910/2014**.

Liikmesriigid tagavad, et tehnölevaatuse kontrollkaart ja ELi ajutine tehnölevaatuse kontrollkaart sisaldab teavet, mis on vajalik nende kontrollkaartide autentimiseks ja kehtivuse kontrollimiseks.

Liikmesriigid esitavad komisjonile tehnölevaatuse kontrollkaartide ja ELi ajutiste tehnölevaatuse kontrollkaartide usaldusväärsete väljastajate nimekirja, mida nad pidevalt ajakohastavad. Komisjon teeb selle väljastajate nimekirja turvalise kanali kaudu avalikult kättesaadavaks automaatseks andmetötluseks sobival elektrooniliselt allkirjastatud või e-templiga varustatud kujul.

- 1a. ELi ajutine tehnölevaatuse kontrollkaart kehtib kuus kuud. Pädev asutus edastab ülevaatuse tulemuse põhjendamatu viivitusega ja hiljemalt viie kalendripäeva jooksul registreerimise liikmesriigile.

Kui sõiduki registreerimise liikmesriik ei tunnusta asjaomase liikmesriigi poolt välja antud tehnölevaatuse kontrollkaarte kooskõlas artikli 4 lõikega 3, tehakse järgmine tehnölevaatatus sõiduki registreerimise liikmesriigis. ELi ajutine tehnölevaatuse kontrollkaart sisaldab sellekohast teavet.

2. Liikmesriigid nõuavad, et ülevaatuspunktid või asjakohasel juhul pädevad asutused esitaksid sõiduki ülevaatusel toonud isikule taotluse korral tehnölevaatuse kontrollkaardi või ELi ajutise tehnölevaatuse kontrollkaardi väljatrüki. Need väljatrükid peavad olema kasutajasõbralikud ja sisaldama koostalitusvõimelist ruutkoodi, mis võimaldab kontrollida nende ehtsust, kehtivust ja terviklust. Hiljemalt üks aasta pärast lõikes 8 osutatud rakendusaktide vastuvõtmist peab ruutkood vastama kõnealustes rakendusaktides sätestatud tehnilistele kirjeldustele. Kontrollkaardil sisalduv teave esitatakse ka inimloetaval kujul ning see peab olema vähemalt kontrollkaardi väljastanud liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes.

3. Olenemata artiklist 5 tunnustab liikmesriik teises liikmesriigis juba registreeritud sõiduki ümberregistreerimisel kõnealuses teises liikmesriigis paberil või elektrooniliselt välja antud tehnõlevaatuse kontrollkaarti samaväärsena tema enda välja antud tehnõlevaatuse kontrollkaardiga, tingimusel et kõnealune kontrollkaart on ümberregistreerimise liikmesriigi tehnõlevaatuste sageduse seisukohast endiselt kehtiv.
- 3a. Liikmesriigid edastavad komisjonile ja teistele liikmesriikidele põhjendamatu viivitusega kõik uued tehnõlevaatuse kontrollkaardi ja ELi ajutise tehnõlevaatuse kontrollkaardi näidised ja tehnõlevaatuse kontrollkaartidele elektroonilise tõendina väljastatud andmekogumite kirjelduse. Komisjon avaldab need näidised ja andmekogumite kirjeldused.
4. Lisaks lõike 3 sätetele tunnustavad liikmesriigid digivormingus või paberkandjal tehnõlevaatuse kontrollkaardi kehtivust juhul, kui korralise tehnõlevaatuse kehtiva tõendiga sõiduki omanik vahetub.
5. Ülevaatuspunktid edastavad elektrooniliselt asjaomase liikmesriigi pädevale asutusele nende väljastatud tehnõlevaatuse kontrollkaartidel ja ELi ajutistel tehnõlevaatuse kontrollkaartidel sisalduva teabe. Selline teave edastatakse põhjendamatu viivitusega pärast iga tehnõlevaatuse kontrollkaardi või ELi ajutise tehnõlevaatuse kontrollkaardi väljastamist. Liikmesriigid määravad kindlaks ajavahemiku, mille jooksul pädev asutus teavet säilitab. Kõnealune ajavahemik on vähemalt 36 kuud, ilma et see mõjutaks liikmesriikide riiklike maksusüsteemide kohaldamist.
6. Liikmesriigid võivad otsustada, et eelmisel tehnõlevaatuse kontrollkaardil ja ELi ajutisel tehnõlevaatuse kontrollkaardil olev teave tehakse inspektoritele kättesaadavaks.
7. Liikmesriigid tagavad, et tehnõlevaatuse tulemused teatatakse või tehakse võimalikult kiiresti elektrooniliselt kättesaadavaks sõiduki registreerimise eest vastutavale asutusele. Kõnealune teade sisaldab tehnõlevaatuse kontrollkaardil sisalduvat teavet.

8. Hiljemalt [jõustumise kuupäev + 2 aastat] võtab komisjon vastu rakendusaktid, et kehtestada tehnilised kirjeldused ja eeskirjad seoses järgmisega:
- a) lõigetes 1 ja 2 osutatud kontrollkaartide turvaline väljastamine ja kontrollimine;
 - b) isikuandmete kaitse ja turvalisuse tagamine;
 - c) tehnölevaatuse kontrollkaartide ja ELi ajutiste tehnölevaatuse kontrollkaartide ühise andmestruktuuri kehtestamine;
 - d) kehtiva, turvalise ja koostalitusvõimelise ruutkoodi väljastamine ja kontrollimine;
 - e) tehnölevaatuse kontrollkaartide ja ELi ajutiste tehnölevaatuse kontrollkaartide usaldusväärsete väljastajate teavitamine.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 19 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta määrus (EL) nr 910/2014 e-identimise ja e-tehingute jaoks vajalike usaldusteenuste kohta siseturul ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/93/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“

8) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Puuduste korral võetavad järelmeetmed

1. Üksnes väheoluliste puuduste esinemise korral peetakse ülevaatus läbituks, puudused tuleb kõrvaldada ja sõiduk ei pea läbima uut ülevaatus.
2. Oluliste puuduste korral ei peeta sõidukit ülevaatus läbinuks. Liikmesriik või pädev asutus otsustab, millise tähtaja jooksul võib asjaomast sõidukit kasutada enne järgmist tehnoülevaatus, mis peab toimuma hiljemalt kaks kuud pärast esmast ülevaatus. Ülevaatus tulemus ja järgmise ülevaatus tähtaeg teatatakse sõiduki registreerimise liikmesriigile ja kantakse sõidukiregistrisse vastavalt nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ*** artikli 3a lõikele 1. Järgmine ülevaatus võib toimuda liikmesriigis, kus sõiduk ei läbinud algset ülevaatus, või sõiduki registreerimise liikmesriigis.
3. Ohtlike puuduste korral ei peeta sõidukit ülevaatus läbinuks. Liikmesriik või pädev asutus võib otsustada, et asjaomast sõidukit ei tohi avalikel teedel kasutada ja et liikluses kasutamise luba tuleb piiratud tähtaja jooksul peatada, ilma et nõutav oleks uus registreerimisprotsess. Sellisest peatamisaotlusest teatatakse sõiduki registreerimise liikmesriigile ja peatamine kantakse vastavalt direktiivi 1999/37/EÜ artikli 3a lõikele 1 sõidukiregistrisse. Puuduste kõrvaldamisel väljastab sõiduki registreerimise liikmesriigi pädev asutus viivitamata uue tehnoülevaatus kontrollkaardi, mis kinnitab, et sõiduk on sõidukorras.

4. Sõiduki heitekontrollisüsteemi, kõrgepingesüsteemi, sealhulgas akuhaldussüsteemi, summuti või ohutusega seotud süsteemide olulisi või ohtlikke puudusi põhjustava rikkumise või manipuleerimise eest määratakse tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus.

*** Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).“

- 8a) Artikli 10 lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Ülevaatuspunkt või vajaduse korral liikmesriigi pädev asutus, kes on teinud oma territooriumil registreeritud sõiduki tehnölevaatuse või artikli 4 lõike 4 kohase tehnölevaatuse, väljastab igale ülevaatused edukalt läbinud sõidukile tõendi, näiteks märke sõiduki registreerimistunnitusel, kleebise, sertifikaadi, digitõendi või muu kergesti kättesaadava teabe. Ülevaatusetõendile märgitakse järgmise tehnölevaatuse tähtpäev.“

9) Artikkel 16 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 16

Andmevahetus liikmesriikide ametiasutuste vahel

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Nad vahetavad teavet ja andmeid eelkõige selleks, et tehnölevaatuse ajal kontrollida sõiduki õiguslikku seisundit ja tehnilist seisukorda, vajaduse korral liikmesriigis, kus see on registreeritud.
 - a. Liikmesriigid võimaldavad teiste liikmesriikide pädevatele asutustele ja volitatud ülevaatuspunktidele juurdepääsu sõidukite registreerimisandmetele, vastavustunnistuste sisuga seotud andmetele, kui need on kättesaadavad, viimasele tehnölevaatuse kontrollkaardile või artikli 4 lõikes 4 osutatud juhul viimase kolme aasta jooksul välja antud ELi ajutisele tehnölevaatuse kontrollkaardile, vähemalt viimase kolme aasta liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannetele ja riiklikes andmebaasides säilitatavatele sõiduki läbisõidumõõdiku varasematele andmetele, mis hõlmavad vähemalt viimast kolme aastat.
 - b. Liikmesriigid ühendavad oma tehnölevaatuse kontrollkaartide, ELi ajutiste tehnölevaatuse kontrollkaartide ja läbisõidumõõdikute varasemate andmete elektroonilised süsteemid komisjoni väljatöötatud elektroonilise süsteemi MOVE-HUB kaudu nii, et kõikide liikmesriikide pädevatel asutustel ja volitatud ülevaatuspunktidel oleks võimalik reaalsajas tutvuda mis tahes teise liikmesriigi asjakohase andmebaasi või riikliku sõidukiregistriga.
 - c. Punktis b sätestatud kohustus loetakse täidetuks, kui liikmesriigid kasutavad andmete vahetamiseks ja elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB ühenduse loomiseks oma rakendusi või kolmandate isikute rakendusi, sealhulgas Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS).

2. Hiljemalt [PALUN LISADA KUUPÄEV: kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse elektroonilise süsteemi MOVE-HUB funktsioonide rakendamiseks vajalik kord ning määratakse kindlaks miinimumnõuded sellise teabe ja andmete vormile ja sisule, mida liikmesriigid vahetavad seoses sõidukite tehnöülevaatusega. Kõnealuste rakendusaktidega tagatakse isikuandmete kaitse ja need võetakse vastu kooskõlas artikli 19 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Lõikes 1 sätestatud elektrooniliste süsteemide ühendused võetakse kasutusele kahe aasta jooksul pärast lõikes 2 osutatud rakendusaktide vastuvõtmist.“

10) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:

a) esimene taane asendatakse järgmisega:

„– ajakohastada ainult artikli 2 lõikes 1, artikli 5 lõigetes 1 ja 2 ning artikli 6 lõigetes 1 ja 2 osutatud sõidukikategooriate tähiseid, kui sõidukikategooriaid muudetakse tulenevalt artikli 2 lõikes 1 osutatud tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide muudatustest, ilma et see puudutaks ülevaatuste ulatust ja sagedust;“

b) kolmas taane asendatakse järgmisega:

„– kohandada pärast positiivset hinnangut maksumusele ja kasule I lisa punkti 3 kontrollitavate aspektide loetelu, ülevaatusmeetodite, ülevaatuse mitteläbimise põhjuste ja puuduste hindamise osas.“

11) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 20

Aruandlus

Hiljemalt 31. märtsiks 2032 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta, eelkõige seoses selle kohaldamisala käsitlevate sätete tõhususega, täpsemalt seoses L-kategooria sõidukitega, ülevaatuste sagedusega, tehnoulevaatuse kontrollkaartide vastastikuse tunnustamisega teisest liikmesriigist pärit sõidukite ümberregistreerimisel ning ELi ajutiste tehnoulevaatuse kontrollkaartide tunnustamisega. Samuti analüüsitakse aruandes, kas lisasid on vaja ajakohastada, võttes eelkõige arvesse tehnika arengut ja tehnilisi tavasid.“

12) Lisatakse järgmine artikkel 20a:

„Artikkel 20a

Teabe edastamine komisjonile

1. Liikmesriigid edastavad komisjonile 31. märtsiks 2030 ja seejärel iga kolme aasta järel 31. märtsiks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1999**** artiklis 28 osutatud veebipõhise aruandlusplatvormi (edaspidi „e-platvorm“) kaudu iga eelneva kolme kalendriaasta kohta kogutud andmed nende territooriumil kontrollitud sõidukite kohta. Need andmed sisaldavad järgmist teavet (kalendriaasta kohta):
 - a) kontrollitud sõidukite koguarv;
 - b) kontrollitud sõidukite arv kategooriate kaupa;
 - c) käesoleva direktiivi I lisa punkti 3 kohaselt kontrollitud valdkonnad ja puudustega aspektid.

2. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse vorm, mida liikmesriigid peavad kasutama lõikes 1 osutatud andmete edastamiseks e-platvormi kaudu. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 19 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande lõike 1 kohaselt kogutud andmete kohta.

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 663/2009 ja (EÜ) nr 715/2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/22/EÜ, 98/70/EÜ, 2009/31/EÜ, 2009/73/EÜ, 2010/31/EL, 2012/27/EL ja 2013/30/EL ning nõukogu direktiive 2009/119/EÜ ja (EL) 2015/652 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013 (ELT L 328, 21.12.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 13) Artikkel 22 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 22

Tehnoülevaatuse kontrollkaartide kehtivuse pikendamine kriisiolukorras

1. Käesolevas artiklis kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - a) „kriisiolukord“ – liidus või väljaspool seda toimuv erandlik, ootamatu ja äkiline looduslik või inimtegevusest tingitud sündmus, mis on oma laadilt ja ulatuselt erakorraline. millel on märkimisväärne otsene või kaudne mõju maanteetranspordi valdkonnale ning mis takistab või märkimisväärselt piirab liikmesriikides registreeritud sõidukite omanike või valdajate või riikide asjaomaste ametiasutuste võimalust teha tehnoülevaatus;
 - b) „kriisiperiood“ – ajavahemik, mille jooksul komisjon on andnud liikmesriigile lõikes 2 osutatud korras loa võtta käesolevas artiklis osutatud meetmeid.

2. Liikmesriigi kogu territooriumi või osa sellest hõlmava kriisiolukorra korral võib kõnealune liikmesriik nõuetekohaselt põhjendatud taotlusega pöörduda komisjoni poole, et võtta vastu otsus, millega lubatakse kõnealusel liikmesriigil võtta käesolevas artiklis osutatud meetmeid kogu oma territooriumil või selle osas. Selliseid meetmeid võib kohaldada maksimaalselt kuus kuud. Kuni kriisiolukord püsib, võib komisjon liikmesriigi taotlusel lubada meetmeid pikendada veel kuue kuu võrra.
 3. Komisjon võib otsustada, et kriisiperiood algas enne, kui asjaomane liikmesriik esitas lõike 2 kohaselt taotluse.
 4. Kui komisjon saab kahelt või enamalt liikmesriigilt nõuetekohaselt põhjendatud taotluse, mis on seotud ühe kriisiolukorraga, mis hõlmab kogu nende territooriumi või osa sellest, võib ta võtta vastu ühe otsuse, mida kohaldatakse kõigi nende liikmesriikide suhtes.
 5. Olenemata artikli 5 lõikest 1, artikli 10 lõikest 1 ja II lisa punktist 8, võivad liikmesriikide pädevad asutused maksimaalselt kuue kuu võrra pikendada kõigi või teatavate kategooriate sõidukite selliste tehnoülevaatuse kontrollkaartide kehtivusaega, mis on lõppenud või lõpeks kriisiperioodil. Seda ajavahemikku võib pikendada järjestikuste kuuekuuliste ajavahemike kaupa seni, kuni kriis kestab ja komisjon annab pikendamiseks loa.
 6. Liikmesriikide poolt käesoleva artikli alusel vastu võetud meetmetest teatatakse viivitamata komisjonile, kes teavitab teisi liikmesriike ja avaldab teate *Euroopa Liidu Teatajas*.
- 14) I lisa, III lisa ja IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi I lisale.

Artikkel 2

Direktiivi 2014/47/EL muutmise

Direktiivi 2014/47/EL muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimise

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse liikmesriikide territooriumil liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja sõidukite järk järgult rakendatava kaugmõõtmise miinimumnõuded.“

- 2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikele 1 lisatakse punkt aa:

„aa) peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud kuni 3,5-tonnised mootorsõidukid (N1-kategooria sõidukid);“

- b) lisatakse lõige 1a:

„1a. Liikmesriigid, kes teevad vastavalt direktiivile 2014/45/EL oma territooriumil registreeritud N1-kategooria sõidukitele igal aastal korralist tehnoulevaatust alates kahe aasta möödumisest sõiduki esmasest registreerimisest, võivad kõnealuse sõidukikategooria käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta.“

- c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolev direktiiv ei piira liikmesriikide õigust teha lõikes 1 nimetatata liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning kontrollida muid maanteetranspordi ja liiklusohutusega seotud aspekte või teha kontrole mujal kui avalikel teedel. Ükski käesoleva direktiivi säte ei takista liikmesriikidel liiklusohutuse tagamiseks piirata mõne konkreetse sõidukitüübi kasutamist nende teedevõrgu teatud osades.“

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 13 asendatakse järgmisega:

„13) „tehnölevaatuse kontrollkaart“ – direktiivi 2014/45/EL artikli 3 punktis 12 määratletud tehnölevaatuse aruanne;“

b) punkt 18 jäetakse välja;

c) lisatakse punktid 21 ja 22:

„21) „kaugmõõtmine“ – sõidukite kontrollimine tegelikus liikluses paiksete või liikuvate teeäärsete seadmete lähedalt mööduvate sõidukite heitgaasi, sealhulgas lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heitkoguste või mürataseme või heitgaasivoo mõõtmise teel, kui kontrollitakse sõidukite saasteainete heidet;

22) „heitgaasivoo mõõtmine“ – tegelikus liikluses sõiduki tekitatava saasteainete heite mõõtmine, kasutades järelsõitvat sõidukit, mis on varustatud asjakohase proovivõtuseadme ja mõõtevahendiga.“

6) Artikli 5 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Artikli 2 lõike 1 punktides a, b, c ja d osutatud sõidukitele liikmesriikides igal kalendriaastal tehtavate esmaste liiklevate sõidukite tehnokontrollide koguarv moodustab vähemalt 5 % nende territooriumil registreeritud sõidukite koguarvust.

2. Artikli 2 lõike 1 punktis aa osutatud sõidukitele liikmesriikides igal kalendriaastal tehtavate esmaste liiklevate sõidukite tehnokontrollide koguarv moodustab vähemalt 10 % lõikes 1 osutatud sõidukitele tehtavate esmaste liiklevate sõidukite tehnokontrollide koguarvust.

7) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„Ettevõtjatele riskiprofiili omistamisel võivad liikmesriigid kasutada I lisas sätestatud kriteeriume. Nimetatud teavet kasutatakse kõrge riskiastmega ettevõtjate rangemaks ja sagedasemaks kontrollimiseks. Riskiastme hindamise süsteemi haldavad liikmesriikide pädevad asutused.

Artikli 2 lõike 1 punktides a–c osutatud sõidukite puhul tagavad liikmesriigid, et üksikute ettevõtjate käitatavatel sõidukitel avastatud ning käesoleva direktiivi II lisas ja asjakohasel juhul III lisas sätestatud puuduste arvu ja raskusastet käsitlev teave lisatakse riskiastme hindamise süsteemi, mis on kehtestatud vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ artiklile 9.“

8) Artikli 7 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid nõuavad, et sõidukijuhi käsutuses oleks viimase korralise tehnöülevaatuse kontrollkaart ning viimase üksikasjaliku liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruanne. Liikmesriigid nõuavad, et nende ametiasutused aktsepteeriks selliste tehnöülevaatuste ja liiklevate sõidukite tehnokontrollide elektroonilisi tõendeid.“

9) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Sõidukite väljaalimine esmaseks liiklevate sõidukite tehnikontrolliks

Inspektorid valivad esmaseks liiklevate sõidukite tehnikontrolliks välja eelisjärjekorras sõidukid, mida käitavad käesoleva direktiivi I lisas sätestatud kriteeriumidele vastavad või direktiivis 2006/22/EÜ osutatud kõrge riskiprofiiliga ettevõtjad. Sõidukeid võib kontrolliks välja valida ka juhuvaliku alusel või kui on põhjendatud kahtlus, et sõiduk on liiklus- või keskkonnaohtlik.“

9a) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

Kaugmõõtmine

1. Liikmesriigid võivad kasutada kaugmõõtmistehnoloogiat, et kontrollida mootorsõidukite tekitatavate saasteainete heidet ja müraemissiooni, ning võivad kaugmõõtmise abil valida sõidukeid välja esialgseks liiklevate sõidukite tehnikontrolliks. Liikmesriigid võivad samuti kasutada kaugmõõtmist, et teha kindlaks potentsiaalselt suure heitega sõidukeid, mille heitkoguseid võib kontrollida direktiivis 2014/45/EL määratletud ülevaatuspunktis. Kaugmõõtmistehnoloogiat kasutavad liikmesriigid teavitavad sellest komisjoni.
2. Komisjon võib artikli 20 lõike 3 kohaselt kaugmõõtmist kasutavate liikmesriikide esitatud teabe põhjal võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse heitgaasi või müraemissiooni või mõlema ühised kaugmõõtmise piirnormid ning nendega seotud täpsusnõuded, näiteks kordumõõtmine, et neid saaks kasutada selliste suure heitega sõidukite kindlakstegemiseks, mille puhul on vaja võtta järelmeetmeid teises liikmesriigis kooskõlas artikli 18 lõikega 3; paiksete või liikuvate kaugmõõtmisseadmete või heitgaasivoo mõõtmise jaoks võib kehtestada erinevad nõuded ning defektsete heitekontrollisüsteemidega sõidukite ja rikitud heitekontrollisüsteemidega sõidukite tuvastamiseks võib kehtestada piirnormid.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

10) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teist lõiku muudetakse järgmiselt:

aa) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) kontrollib artikli 7 lõike 1 ja artikli 18a lõike 1 kohaselt nõutavat viimase tehnoulevaatuse kontrollkaarti ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannet, kui need on olemas;“

bb) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) hindab visuaalselt sõiduki tehnoseisundit. Visuaalset hindamist võib täiendada eriseadmete kasutamisega;“;

cc) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) hindab visuaalselt veose kinnitatust;“

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Esmase kontrolli tulemuste alusel otsustab inspektor, kas sõiduk või selle haagis peaks läbima üksikasjalikuma liiklevate sõidukite tehnokontrolli ning artikli 13 kohase veose kinnitamise kontrolli.“;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Üksikasjalikum liiklevate sõidukite tehnokontroll hõlmab II lisa loetletud aspekte, mida peetakse vajalikuks ja asjakohaseks, võttes eelkõige arvesse pidurite, rehvide, velgede, šassii ja saaste ohutust ning nende aspektide kontrolliks kohaldatavaid soovituslikke meetodeid.

Hiljemalt [PALUN LISADA: kuupäev 24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega määratakse kindlaks II lisa punkti 3 alapunktis 8.2 viidatud meetodid ja piirväärtused ottomootorite tahkete osakeste arvu (PN) mõõtmiseks. Katsemenetlused võetakse ülevaatusrajatistes kasutusele nelja aasta jooksul pärast rakendusaktide vastuvõtmist.

Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, et täpsustada II lisa punkti 3 alapunktis 8.2 osutatud meetodeid ja piirväärtusi ning määrata kindlaks nende meetoditega seotud EURO heitgaasiklassid, mida kasutatakse ottomootorite NOx mõõtmiseks.

Katsemenetlused võetakse ülevaatusraajatistes kasutusele nelja aasta jooksul pärast rakendusaktide vastuvõtmist.“

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

11) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Veose kinnitamise kontroll

1. Liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus võidakse üksikasjalikumalt kontrollida sõidukite veose kinnitamist kooskõlas III lisaga, et tagada veose kinnitamine viisil, mis ei sega ohutut juhtimist ega ohusta elu, tervist, vara ega keskkonda. Kontrollidega tehakse kindlaks, kas sõiduki mis tahes käitamisel (sh hädaolukorras või ülesmäge liikuma hakkamisel):
 - a) liiguvad veose osad üksnes minimaalselt üksteise suhtes, vastu seinu või sõiduki pindu ning
 - b) veose osad ei liigu kaubaruumist ega veoplatvormilt väljapoole.
2. Ilma et see piiraks teatavate, näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/68/EÜ***** hõlmatud kaubakategooriate suhtes kohaldatavate nõuete kohaldamist, kinnitatakse veos ja kontrollitakse veose kinnitust vastavalt käesoleva direktiivi III lisa I jaos sätestatud põhimõtetele ja asjakohasel juhul ka standarditele. Kasutada võib kõnealuse jao punktis 5 nimetatud standardite viimast versiooni.

3. Veose kinnitamisega seotud oluliste või ohtlike puuduste korral kohaldatakse ka artiklis 14 osutatud järelmeetmeid.
4. Liikmesriigid tagavad, et veose kinnitamist kontrollivad töötajad on selleks nõuetekohaselt koolitatud.

***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

- 12) Artiklisse 14 lisatakse lõige 4:

„4. Sõiduki heitekontrollisüsteemi, kõrgepingesüsteemi, sealhulgas akuhaldussüsteemi, summuti või ohutusega seotud süsteemide olulisi või ohtlikke puudusi põhjustava rikkumise või manipuleerimise eest määratakse tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus.“

- 13) Artikli 16 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pärast üksikasjalikumat kontrolli koostab inspektor aruande kooskõlas IV lisaga. Liikmesriigid tagavad, et sõiduki juhile antakse kontrolliaruande elektrooniline koopia.“

14) Artiklit 18 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kui muus kui kontrolli tegevas liikmesriigis registreeritud sõidukil avastatakse olulised või ohtlikud puudused või puudused, mille tõttu piiratakse sõiduki kasutamist või keelatakse selle kasutamine, teavitab kontaktpunkt sõiduki registreerimise liikmesriigi kontaktpunkti kõnealuse kontrolli tulemustest. Kõnealune teave sisaldab liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruande elemente, mis on esitatud IV lisas, ja see edastatakse sõiduki registreerimise liikmesriigi kontaktpunktile komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/2205***** artiklis 3 osutatud liiklevate sõidukite tehnokontrolli teavitussüsteemi kaudu.

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad, mille alusel teavitatakse käesoleva artikli esimese lõigu kohaselt sõiduki registreerimise liikmesriigi kontaktpunkti oluliste või ohtlike puudustega sõidukitest. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

***** Komisjoni 29. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2205, üksikasjalike eeskirjade kohta, mille alusel teatatakse oluliste või ohtlike puudustega tarbesõidukitest, mis on avastatud liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus (ELT L 314, 30.11.2017, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„3. Kui artikli 9a kohaselt kaugmõõtmist kasutav liikmesriik on artikli 9a lõikes 2 osutatud rakendusaktis kehtestatud piirnorme ja täpsustasemeid kohaldades kindlaks teinud, et teises liikmesriigis registreeritud sõiduk on suure heitega sõiduk, teavitab liikmesriik artiklis 17 osutatud kontaktpunkti kaudu sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevat asutust kaugmõõtmise tulemustest ja asjakohasel juhul järgnevat liiklevate sõidukite tehnikontrollist. Kui järgnevat liiklevate sõidukite tehnikontrolli ei toimunud, võib heidet mõõtnud liikmesriik taotleda sõiduki registreerimise liikmesriigi pädevalt asutuselt selliste järelemeetmete võtmist, mida sõiduki registreerimise liikmesriik peab asjakohaseks, näiteks sõiduki suunamist liiklevate sõidukite tehnikontrolli või tehnoulevaatusele, mis hõlmab asjaomase heite mõõtmist.“

15) Lisatakse artikkel 18a:

„Artikkel 18a

Andmevahetus liikmesriikide ametiasutuste vahel

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Nad vahetavad teavet ja andmeid eelkõige selleks, et vajaduse korra kontrollida liiklevate sõidukite tehnikontrolli ajal sõiduki õiguslikku seisundit ja tehnilist seisukorda liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud.
 - a) Liikmesriigid võimaldavad teiste liikmesriikide pädevatele asutustele ja volitatud ülevaatuspunktidele juurdepääsu sõidukite registreerimisandmetele, vastavustunnistuste sisuga seotud andmetele, kui need on kättesaadavad, viimase tehnoulevaatuse kontrollkaardil esitatud ülevaatus tulemusele, viimase kolme aasta jooksul välja antud ELi ajutisele tehnoulevaatuse kontrollkaardile, vähemalt viimase kolme aasta liiklevate sõidukite tehnikontrolli aruannetele ja riiklikes andmebaasides säilitatavatele sõiduki läbisõidumõõdiku varasematele andmetele.

- b) Liikmesriigid ühendavad oma tehnölevaatuse kontrollkaartide andmete ja läbisõidumõdikute varasemate andmete elektroonilised süsteemid komisjoni välja töötatud elektroonilise süsteemi MOVE-HUB kaudu nii, et mis tahes liikmesriigi pädevatel asutustel oleks võimalik reaalajas tutvuda mis tahes teise liikmesriigi asjakohase andmebaasi või riikliku sõidukiregistriga.
- c) Punktis b sätestatud kohustus loetakse täidetuks, kui liikmesriigid kasutavad andmete vahetamiseks ja elektroonilise süsteemiga MOVE-HUB ühenduse loomiseks oma rakendusi või kolmandate isikute rakendusi, sealhulgas Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS).
2. Hiljemalt [PALUN LISADA KUUPÄEV: kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse elektroonilise süsteemi MOVE-HUB funktsioonide rakendamiseks vajalik kord ning määratakse kindlaks miinimumnõuded sellise teabe ja andmete vormile ja sisule, mida liikmesriigid vahetavad seoses liiklevate sõidukite tehnokontrolliga. Kõnealuste rakendusaktidega tagatakse isikuandmete kaitse ja need võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Lõikes 1 sätestatud elektrooniliste süsteemide ühendused võetakse kasutusele kahe aasta jooksul pärast lõikes 2 osutatud rakendusaktide vastuvõtmist.“

16) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 20

Teabe edastamine komisjonile

1. Liikmesriigid edastavad komisjonile 31. märtsiks 2030 ja seejärel iga kolme aasta järel 31. märtsiks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1999***** artiklis 28 osutatud veebipõhise aruandlusplatvormi (edaspidi „e-platvorm“) kaudu iga eelneva kolme kalendriaasta kohta kogutud andmed nende territooriumil kontrollitud sõidukite kohta. Need andmed sisaldavad kalendriaasta kohta järgmist teavet:

- a) kontrollitud sõidukite koguarv;
- b) kontrollitud sõidukite arv kategooriate kaupa;
- c) iga kontrollitud sõiduki registreerimisriik;
- d) üksikasjalikumate kontrollide puhul kontrollitud valdkonnad ja puudustega aspektid vastavalt käesoleva direktiivi IV lisa punktile 10.

Komisjon edastab kogutud andmed Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

2. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad lõikes 1 osutatud andmete e-platvormi kaudu edastamise vormingu kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Kuni kõnealuste eeskirjade jõustumiseni kasutavad liikmesriigid V lisa esitatud aruande standardvormi.

3. Liikmesriigid, kes on artikli 9a lõike 1 kohaselt teavitanud komisjoni kaugmõõtmise kasutamisest, esitavad komisjonile ühe aasta jooksul pärast kõnealust teavitamist heitgaasi või müraemissiooni tasemed sõidukikategooriate kaupa, samuti täpsusnõuded, näiteks korduvmõõtmine, mille nad on kehtestanud suure heitega sõidukite kindlakstegemiseks, koos asjaomaste mõõtmistulemuste kokkuvõtetega. Liikmesriigid teatavad komisjonile kõigist kõnealuste tasemete ja nõuete muudatustest.“

***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 663/2009 ja (EÜ) nr 715/2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/22/EÜ, 98/70/EÜ, 2009/31/EÜ, 2009/73/EÜ, 2010/31/EL, 2012/27/EL ja 2013/30/EL ning nõukogu direktiive 2009/119/EÜ ja (EL) 2015/652 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013 (ELT L 328, 21.12.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 17) Artikli 21 teine ja kolmas taane asendatakse järgmistega:

„– ajakohastada II lisa punkti 3 meetodite osas, kui ilmnevad tõhusamad ja mõjusamad kontrollimeetodid, laiendamata kontrollitavate aspektide loetelu;

– kohandada pärast positiivset hinnangut maksumusele ja kasule II lisa punkti 3 kontrollitavate aspektide, meetodite, ülevaatuse mitteläbimise põhjuste ja puuduste hinnangu osas, kui tüübikinnituse kohustuslikke nõudeid muudetakse liiklusohutust või keskkonda käsitlevates liidu õigusaktides;“.

18) Artikkel 24 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 24

Aruandlus

Komisjon esitab hiljemalt 31. märtsiks 2032 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta. Aruandes analüüsitakse eelkõige direktiivi mõju liiklusohutuse paranemisele ja heitkoguste vähendamisele.“

18a) Lisatakse artikkel 24a:

„Artikkel 24a

Läbivaatamine

Pärast artikli 20 lõike 3 kohaste kaugmõõtmist käsitlevate aruannete saamist vähemalt viielt liikmesriigilt hindab komisjon kaugmõõtmise tõhusust kooskõlas artikliga 9a.“

19) II, III, IV ja V lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi II lisale.

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [PALUN LISADA KUUPÄEV: kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist]. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste normide teksti.

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,
