



Bryssel, 27. marraskuuta 2025  
(OR. en)

15613/25

---

---

Toimielinten välinen asia:  
2025/0097 (COD)

---

---

TRANS 557  
CODEC 1852  
ENV 1240  
MI 922

## ILMOITUS

---

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

---

Ed. asiak. nro: 14625/25

Kom:n asiak. nro: 8255/25

---

Asia: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta  
– Yleisnäkemys

---

## I JOHDANTO

1. Komissio esitteli 24. huhtikuuta 2025 kaksi lainsäädäntöehdotusta vuoden 2014 liikennekelpoisuuspaketin tarkistamiseksi. Toisella ehdotuksella muutetaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annettua direktiiviä 2014/45/EU (ns. katsastusdirektiivi) ja hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annettua direktiiviä 2014/47/EU (ns. tienvarsitarkastuksia koskeva direktiivi), ja toisella ehdotuksella korvataan ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annettu direktiivi 1999/37/EY.

2. Kummankin ehdotuksen yleistavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta EU:ssa edelleen, edistää kestäväää liikkumista sekä helpottaa ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta unionissa. Lisäksi katsastusdirektiivin ja tienvarsitarkastuksia koskevan direktiivin muuttamista koskevalla ehdotuksella on seuraavat erityistavoitteet:
- a. varmistetaan katsastusten johdonmukaisuus, objektiivisuus ja laatu ottamalla huomioon tekninen kehitys, erityisesti sähköajoneuvojen ja kuljettajaa avustavien järjestelmien (ADAS) tarkastus, uusien testausmenetelmien käyttöönotto kaasupäästöjen (NOx ja hiukkasmäärä) ja melupäästöjen osalta sekä päästö- ja melunmittauslaitteiden käyttö yleisillä teillä suuripäästöisten ajoneuvojen havaitsemiseksi;
  - b. vähennetään ajoneuvojen luvattonta muuttamista ja parannetaan sellaisten viallisten ajoneuvojen havaitsemista, joiden turvallisuus- ja päästöjenrajoitusjärjestelmiä on muutettu luvattomasti tai joissa on vikaa tai joiden matkamittarilukemia on muutettu; tavoitteena on muuttaa säännöllisten tarkastusten laajuutta ja tiheyttä, muuttaa katsastusstandardeja sekä luoda matkamittarilukemien tallennusjärjestelmä;
  - c. parannetaan ajoneuvon tunnistetietojen sähköistä tallentamista ja vaihtoa, mikä lisää tietojen saatavuutta ja helpottaa tietojen vastavuoroista tunnustamista sääntöjen noudattamisen valvonnasta vastaavien viranomaisten välillä.

## **II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ**

3. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi, ja Jens GIESEKE (EPP, DE) nimitettiin esittelijäksi 22. syyskuuta 2025.
4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 18. syyskuuta 2025. Euroopan alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.

### **III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ**

5. Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 30. huhtikuuta 2025 Puolan puheenjohtajakaudella, kun komissio esitteli ehdotuksen yleisesti. Samassa yhteydessä esiteltiin myös vaikutustenarviointi<sup>1</sup>.
6. Neuvosto keskusteli Puolan puheenjohtajakaudella liikennekelpoisuuspaketista 5. kesäkuuta 2025. Ministerit olivat tyytyväisiä nykyisten direktiivien tarkistamiseen ja pyrkimykseen lisätä yhdenmukaistamista, digitalisaatiota ja nykyaikaistamista. Useat ministerit korostivat puheenvuoroissaan myös, että täytäntöönpanolle on asetettava toteuttamiskelpoiset määräajat ja että kustannukset ja hallinnollinen rasite on pidettävä mahdollisimman vähäisinä.
7. Puheenjohtajavaltio Tanska järjesti työryhmässä ehdotuksen yksityiskohtaisen tarkastelun heinä–marraskuussa 2025. Puheenjohtajavaltio laati kahdeksan kompromissitekstiä valtuuskuntien työryhmäkokouksissa esittämien huomautusten sekä kirjallisten huomautusten pohjalta.
8. Valtuuskunnat panivat merkille komission tekemän valmistelutyön mutta ilmaisivat useita huolenaiheita. Nämä huolenaiheet koskivat lisäkustannuksia, joita aiheutuisi ajoneuvojen omistajille, joiden ajoneuvot tarkastettaisiin yksityiskohtaisemmin tai useammin, katsastusasemien ja tienvarsitarkastusryhmien kapasiteettirajoituksia ja tehokasta toimintaa sekä hallinnollisia kustannuksia, kuten uusien laitteiden käyttökustannuksia. Useat valtuuskunnat olisivat toivoneet, että ehdotuksessa olisi otettu paremmin huomioon sosiaalinen ulottuvuus vanhempien autojen omistajien osalta, ja ne huomauttivat, että autojen tekniset puutteet eivät useinkaan aiheuta onnettomuuksia.
9. Toinen huolenaihe oli käytännön toteutettavuus: Valtuuskunnat kyseenalaistivat sellaisten uusien katsastusmenetelmien skaalattavuuden, joiden käyttöä oli testattu laboratorio-olosuhteissa (dieselautojen typen oksidien mittaaminen lämmitysajon jälkeen), ja sen, että jäsenvaltiot veloitetaan käyttämään menetelmiä, joita ei ole vielä kehitetty (bensiniautojen hiukkasmäärän ja typen oksidien mittaaminen) tai joita ei käytetä laajalti (päästöjen mittaaminen etäseurannan avulla).

---

<sup>1</sup> Vaikutustenarviointiraportti on liitetty toiseen ehdotukseen, ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Jotkin valtuuskunnat kannattivat kuitenkin etäseurantaa koskevaa komission ehdotusta, kun taas toiset kannattivat uusia päästötestejä, jos niitä sovelletaan rajatumpiin ajoneuvoryhmiin tai ainoastaan tienvarsitarkastuksissa. Näin ollen kompromissin löytäminen uusista päästötetausmenetelmistä ja etäseurannasta oli erityisen vaikeaa.
11. Tärkeimmät puheenjohtajavaltion tekemät muutokset ovat seuraavat:

Katsastusdirektiivi

- a. Soveltamisala ja katsastusten vähimmäistiheys (muutetun säädöksen 2 ja 5 artikla): Kompromississa säilytetään katsastusten soveltamisala ja vähimmäistiheydet sellaisina kuin niitä tällä hetkellä sovelletaan. Tämä tarkoittaa, että ehdotettu siirtyminen joka toinen vuosi suoritettavien katsastusten sijasta vuosittaisiin katsastuksiin kymmenen vuoden jälkeen ja pakettiautoja koskevien lisäkatsastusten käyttöönotto eivät toteudu ja että nykyinen poikkeus, joka mahdollistaa moottoripyörien jättämisen soveltamisalan ulkopuolelle vaihtoehtoisia toimenpiteitä sovellettaessa, säilytetään.
- b. Katsastus muussa jäsenvaltiossa kuin rekisteröintijäsenvaltiossa (4 artiklan 4 kohta, 5 artiklan 1 kohdan viimeinen alakohta, 8 artiklan 1 a kohta): Kompromissi noudattaa komission lähestymistapaa toisessa jäsenvaltiossa annettuun väliaikaiseen katsastustodistukseen, mutta sen soveltamisala laajennetaan koskemaan kevyitä hyötyajoneuvoja. Kompromissi vahvistaa asianomaisten jäsenvaltioiden välistä viestintää ja tarjoaa enemmän joustovaraa sen suhteen, milloin rekisteröintijäsenvaltiossa on tehtävä seuraava säännöllinen katsastus.
- c. Matkamittarilukemat (4 a artikla): Puheenjohtajavaltio säilyttää ehdotuksen velvoitteen perustaa matkamittarilukemia koskevia kansallisia tietokantoja, jotka ovat tehokas väline ajoneuvojen ajokilometrejä koskevien petosten torjumiseksi. Samalla täsmennetään, että soveltamisalan olisi koskettava ainoastaan henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja. Tapauksia, joissa matkamittarin lukeminen ja lukeman tallentaminen tietokantaan olisi pakollista, olisi vähemmän kuin ehdotuksessa: Niiden katsastusasemien lisäksi, joiden on jo nyt kirjattava matkamittaritiedot, raportointijärjestelmään kuuluisivat ajoneuvojen valmistajien valtuuttamat korjaamot sekä verkottuneiden ajoneuvojen valmistajat. Muut tapaukset, joissa matkamittarilukemat on tallennettava tietokantaan, olisivat jäsenvaltioiden päätettävissä.

- d. Uudet päästötetausmenetelmät (6 artikla, liitteessä I oleva 8.2 kohta): Kompromissin tarkoituksena on toisaalta tehdä määräaikaikatsastuksista riittävän herkkiä, jotta niissä voidaan havaita nykyaikaisten ajoneuvojen päästöhäiriöt, sillä kyseiset ajoneuvot ovat paljon puhtaampia, jos niitä käytetään valmistajien asetusten mukaisesti, ja siten edistää merkityksellisesti ilmanlaatua koskevien EU:n toimintapoliittisten tavoitteiden<sup>2</sup> saavuttamista ja ajoneuvojen uusien päästönormien<sup>3</sup> täytäntöönpanoa. Tämän saavuttamiseksi kompromississa kannatetaan periaatteessa komission ehdotusta hiukkasmäärän (PN) ja typen oksidien (NOx) mittaamisesta katsastusasemilla. Toisaalta, kun otetaan huomioon jäljellä olevat esteet eli luotettavien menetelmien ja käytännön skaalattavuuden puute, kompromissi vähentää katsastusasemien kapasiteettiin kohdistuvaa välitöntä painetta ja testitulosten luotettavuuteen kohdistuvaa riskiä tarjoamalla täytäntöönpanosäädöksiin perustuvaa porrastettua käyttöönottoa testausmenetelmien ja -sisällön täsmenämiseksi sekä asettamalla täytäntöönpanolle täsmälliset määräajat.
- e. Sähköinen katsastustodistus (8 artikla): Lähes kaikki valtuuskunnat kannattivat ehdotusta siirtyä kohti eurooppalaisiin digitaalisen identiteetin lompakoihin talletettua sähköistä katsastustodistusta, samalla kun ajoneuvon katsastettavaksi esittävä henkilö voi edelleen pyytää todistuksesta tulosten. Kompromississa täsmennetään, että todistusten myöntäminen lompakoihin alkaa neljän vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta. Kompromississa ei enää edellytetä paperikopion oikeaksi todistamista. Sen sijaan riittäisi, että sen aitous voidaan todentaa QR-koodin avulla.
- f. Tietojenvaihto ja raportointi (16, 20 ja 20 a artikla): Valtuuskunnat kannattivat yleisesti tavoitetta parantaa rajatylittävää yhteentoimivuutta ja reaaliaikaista tietojenvaihtoa kansallisten viranomaisten ja siten myös katsastusasemien välillä. Monet jäsenvaltiot eivät kuitenkaan olleet yhtä mieltä siitä, että tällaisen tietojenvaihdon olisi perustuttava yksinomaan komission kehittämään MOVE-HUB-järjestelmään. Näistä syistä puheenjohtajavaltio on sisällyttänyt 16 artiklaan uuden kohdan, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat käyttää omia sovelluksiaan tai kolmannen osapuolten sovelluksia, myös EUCARIS-järjestelmää, tietojen vaihtamiseksi ja sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään liittymiseksi.

---

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/2881, annettu 23 päivänä lokakuuta 2024, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L, 2024/2881, 20.11.2024).

<sup>3</sup> Viimeisimpänä: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7) (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024).

Kompromississa säilytetään uusi raportointivelvoite (20 a artikla), jonka soveltamisalaa on supistettu. Tämä raportointi vastaa tienvarsitarkastuksia koskevan direktiivin mukaista raportointia.

- g. Sähköiset turvajärjestelmät<sup>4</sup>, valmistajan tiedot (5 artiklan 6 ja 7 kohta) ja liitteessä I olevassa 3 kohdassa oleva luettelo muista katsastettavista kohteista: Kompromississa paneudutaan yksityiskohtaisemmin valmistajilta peräisin olevaan tietovirtaan ja tietojenhallintaan, joiden on määrä perustua täytäntöönpanosäädöksiin. Komission ehdotuksen mukaan katsastettaviksi tulevat 62 sähköisen turvajärjestelmän kohdetta ryhmitellään kompromississa osittain muihin jo katsastettaviin kohteisiin, niiden katsastamisesta tehdään osittain vapaaehtoista ja osa katsastusvaatimuksista poistetaan. Valtuuskuntien pyynnöstä lisätään kaksi katsastuskohdetta: Ensinnäkin vapaaehtoinen yhteys ajoneuvojen takaisinvetomenettelyjen ja katsastusten välillä, jotta voidaan parantaa sellaisten takaisinvetomenettelyjen tuloksia, joilla on vahva yhteys turvallisuuteen ja terveyteen (kohde 0.3); toiseksi hälytys- ja palontukahdutusjärjestelmien tarkastus (kohde 9.13).

#### Tienvarsitarkastuksia koskeva direktiivi

- a. Soveltamisala (muutetun säädöksen 2 artikla): Kompromississa kannatetaan tienvarsitarkastusjärjestelmän soveltamisalan laajentamista N1-luokan kevyisiin hyötyajoneuvoihin. Kompromississa pyritään ottamaan huomioon joidenkin valtuuskuntien vakavat huolenaiheet toisaalta sallimalla kyseisten ajoneuvojen jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle, jos niille tehdään säännöllinen katsastus kahden vuoden kuluttua ja sen jälkeen vuosittain, ja toisaalta muuttamalla 5 artiklan mukaista tavoitetta, joka koskee kohteena olevaa ajoneuvokantaa.
- b. Etäseuranta (ehdotuksen 4 a ja 21 artikla, kompromissitekstin 9 a artikla ja 18 artiklan 3 kohta): Kompromississa etäseurannan käsite linjataan vapaaehtoiseksi toimenpiteeksi, jota tarkastellaan uudelleen käytännön kokemuksen karttuessa. Jotta voidaan helpottaa rajatylittävää seuranta suuri-päästöisen ajoneuvon havaitsemisen jälkeen, komissio voi täytäntöönpanosäädöksillä vahvistaa raja-arvot tällaiselle rajatylittävälle yhteistyölle.

---

<sup>4</sup> Tämän aihealueen nimeksi muutettiin ”Kuljettajaa avustavat järjestelmät ja muut turvajärjestelmät”.

- c. Niiden ajoneuvojen prosenttiosuus, joille tehdään alustava tienvarsitarkastus (5 artikla): Kompromissi noudattaa ehdotusta, jonka mukaan ajoneuvokantojen tarkastustavoitteet vahvistetaan jäsenvaltioittain unionin laajuisen tavoitteen sijaan ja N1-luokan kevyille hyötyajoneuvoille asetetaan uusi tarkastustavoite. Viimeksi mainittu tavoite on kiinteä (10 prosenttia) suhteessa raskaiden hyötyajoneuvojen tarkastusten kokonaismäärään sen sijaan, että se olisi 2 prosenttia rekisteröityjen kevyiden hyötyajoneuvojen määrästä vuodessa (komission ehdotus).
- d. Kuormankiinnityksen tarkastus (10 artiklan 1 kohdan c alakohta ja 13 artikla): Kompromississa on otettu huomioon valtuuskuntien enemmistön näkemys, jonka mukaan tarkastusvelvollisuus voi koskea ainoastaan alustavaa teknistä tienvarsitarkastusta, koska tarkastusresurssit eivät riitä yksityiskohtaisen kuormankiinnityksen tarkastuksen tekemiseen jokaiselle tarkastukseen ohjatulle ajoneuvolle. Sen vuoksi yksityiskohtainen tarkastus perustuu edelleen tarkastajan harkintaan kuormankiinnityksen pakollisen silmämääräisen arvioinnin jälkeen.
- e. Tietojenvaihto ja raportointi (18 a ja 20 artikla): Kompromissin mukaan tietojenvaihto on linjassa katsastusdirektiiviä koskevan ehdotuksen kanssa ja raportointi lähellä komission ehdotusta ja nykyistä käytäntöä.
- f. Yksityiskohtaisen tarkastuksen sisältö ja menetelmät (10 ja 11 artikla, liite II): Siltä osin kuin yksityiskohtaisten tienvarsitarkastusten mahdolliset tarkastuskohteet ovat samat kuin määräaikaisten katsastusten kannalta merkitykselliset katsastuskohteet, puheenjohtajavaltion ehdottamat muutokset ovat identtiset katsastusdirektiivissä ehdotettujen muutosten kanssa. Asiassa on kuitenkin tehty kaksi muutosta: Ensimmäinen kompromissitekstin 10 artiklan 1 kohdassa selvennetään, että alustavan tienvarsitarkastuksen oletusmenetelmänä on silmämääräinen tarkastus, jota voidaan täydentää erityislaitteita käyttämällä. Toiseksi dieselmootoreiden NO<sub>x</sub>-päästöjen mittaamisen osalta kompromississa ehdotetaan, että mittaukset olisi tienvarsitarkastuksissa otettava käyttöön kolmen vuoden kuluessa direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä ottaen huomioon, että ajoneuvon esivalmistelu ei ole ongelma silloin, kun moottori on lämpimänä testauksen alkaessa. Johdanto-osan 15 a kappaleessa selvennetään, että jos jäsenvaltio käyttää katsastusasemia yksityiskohtaiseen tarkastukseen, tällainen yksityiskohtainen tarkastus riippuu asiaankuuluvien testausmenetelmien käyttöönotosta kyseisillä katsastusasemilla täytäntöönpanosäädösten hyväksymisen jälkeen. Etäseurantaa koskevan lähestymistavan mukaisesti kompromissiin on lisätty vaihtoehtoiseksi menetelmäksi etäseuranta, joka vahvistetaan käyttämällä standardoitua testausmenetelmää (8.1.1, 8.2.2.2–8.2.3.3).

*Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä (muutossäädöksen 3 artikla)*

12. Kun otetaan huomioon ehdotetuilla tarkistuksilla käyttöön otettujen vaatimusten tavoitteellisuus ja monimutkaisuus, monet jäsenvaltiot pyysivät pidempää määräaikaa kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle, ja kompromississa sitä on jatkettu kolmeen vuoteen. Erityisen vaikeita täytäntöönpanon osatekijöitä käsiteltiin esittämällä täytäntöönpanosäädösten hyväksymisen jälkeen sovellettavia erityisiä täytäntöönpanovaiheita (ks. edellä oleva 11 kohdan d alakohta päästötästeistä, katsastusdirektiivin 8 artikla sähköisten katsastustodistusten myöntämisestä).
13. Valtuuskunnat kannattivat 13. marraskuuta 2025 kokoontuneessa työryhmässä yleisesti puheenjohtajavaltion kompromissia<sup>5</sup> yleisnäkemyksen muodostamiseksi, vaikka osa niistä pyysikin lisäselvennyksiä tai -muutoksia. Komissio antoi tunnustusta puheenjohtajavaltion tekemälle tekniselle työlle, mutta korosti, että useiden sen tärkeimpinä pitämien uudistuksen osatekijöiden soveltamisalaa tai tavoitetasoa on joko supistettu tai ne on poistettu. Komissio pidättyi ottamasta kantaa, myös delegoitujen ja täytäntöönpanosäädösten antamista koskevien valtuuksien valinnan suhteen.
14. Pysyvien edustajien komitean laaja enemmistö hyväksyi kokouksessaan 21. marraskuuta tämän ilmoituksen liitteessä ja lisäyksessä 1<sup>6</sup> esitetyn kompromissin. Jotkin valtuuskunnat toistivat olevansa edelleen erittäin huolissaan monimutkaisuudesta ja hallinnollisesta tai teknisestä rasitteesta.

#### **IV LOPUKSI**

15. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa (liikenne, televiestintä ja energia) pyydetään hyväksymään yleisnäkemys istunnossaan 4. joulukuuta 2025.

---

<sup>5</sup> ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

<sup>6</sup> Identtinen asiakirjassa ST 14625/25 + ADD 1 REV 1 olevan tekstin kanssa joitakin kielellisiä korjauksia lukuun ottamatta.

Ehdotus:

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>7</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>8</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

---

<sup>7</sup> EUVL C , , s. .

<sup>8</sup> EUVL C , , s. .

- (1) Katsastusta koskevat säännökset ovat olleet osa unionin lainsäädäntöä jo vuosikymmenten ajan. Niitä kuitenkin yhdenmukaistetaan vähitellen. Asiaa koskevaa unionin lainsäädäntöä tarkistettiin viimeksi vuonna 2014 niin kutsutulla liikennekelpoisuuspaketilla<sup>9</sup>. Sääntöjen noudattamisen valvontaa parannettiin toteuttamalla peräkkäisiä tarkistuksia, joilla katsastettavien ajoneuvojen ja yhdenmukaistettujen sääntöjen sekä tienvarsitarkastuksia ja ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoja koskevien sääntöjen soveltamisalaa laajennettiin vähitellen. Tarkistuksissa täsmennettiin ja päivitettiin vaadittuja testausmenetelmiä ja □menettelyjä sekä niihin liittyviä asiakirjoja teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi.
- (2) Direktiivissä 2014/45/EU vahvistetaan katsastusten vähimmäissisältö ja □tiheys kullekin ajoneuvoluokalle, lukuun ottamatta moottoripyöriä, joiden osalta jäsenvaltioilla on enemmän omaa harkintavaltaa. Siinä vahvistetaan myös katsastusasemien riippumattomuutta, katsastajien koulutusta, testauslaitteita ja katsastustodistuksen sisältöä koskevat vähimmäisvaatimukset. Jäsenvaltioiden on tunnustettava katsastustodistuksen ja muiden katsastusta koskevien todisteiden voimassaolo vapaata liikkuvuutta ja toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröidyn ajoneuvon uudelleenrekisteröintiä varten.

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/46/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktiivillä 2014/47/EU täydennetään direktiiviä 2014/45/EU velvoittamalla jäsenvaltiot tekemään tienvarsitarkastuksia massaltaan yli 3,5 tonnin raskaille hyötyajoneuvoille, kuten linja-autoille, kuorma-autoille ja niiden perävaunuille, jotta unionin ajoneuvokannasta saataisiin vuosittain tarkastettua viisi prosenttia. Tarkastuksiin kuuluvat alustava tienvarsitarkastus ja tarvittaessa yksityiskohtaisempi tekninen tienvarsitarkastus, jos tarkastaja pitää sitä tarpeellisena. Yksityiskohtaisissa tarkastuksissa testattavat kohteet ovat samat kuin määräaikaikatsastuksessa, ja niihin voi sisältyä myös kuorman kiinnityksen tarkastus. Jos ajoneuvossa havaitaan tienvarsitarkastuksessa vakava tai vaarallinen puute ja lupa ajoneuvon tieliikenteessä käyttämiseen perutaan väliaikaisesti, tarkastuksen suorittaneen jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta rekisteröintijäsenvaltiolle, jotta tämä voi valvoa, että ajoneuvo korjataan.
- (4) Teknologian nopean kehityksen vuoksi osa nykyisistä ajoneuvojen katsastusta koskevista säännöistä on vanhentunut. Niitä olisikin muutettava niiden mukauttamiseksi uudempaan teknologiaan ja uudempiin ajoneuvoihin, mukaan lukien sähköajoneuvot ja hybridisähköajoneuvot. Katsastuskehyksen olisi edelleen edistettävä liikenteen päästöjen vähentämistä sekä digitalisaation nopeuttamista ja hyödyntämistä kuljetusalalla. Kehystä olisi myös edelleen mukautettava kehittyvän ajoneuvoteknologian, ajoneuvokannan kokoonpanon ja testausmenetelmien kehityksen huomioon ottamiseksi.
- (5) Digitaalinen siirtymä on yksi unionin painopisteistä. Ajoneuvojen katsastusta koskevien nykysääntöjen ajantasaistamisen yhteydessä on tärkeää myös pitkälti yhdenmukaistaa, yksinkertaistaa ja digitalisoida hallinnollisia menettelyjä sekä poistaa jäljellä olevat vapaan liikkuvuuden esteet. Esteisiin kuuluu muun muassa se, ettei muissa jäsenvaltioissa kuin rekisteröintijäsenvaltiossa suoritettuja määräaikaikatsastuksia tunnusteta. Tämä voi haitata henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionissa ja heidän oikeuttaan asettua asumaan muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, johon ajoneuvo on tällä hetkellä rekisteröity.
- (5 a) Ajoneuvon käytössäoloaikana suoritettavien tarkastusten olisi oltava suhteellisen helppoja, nopeita ja edullisia, mutta niillä olisi samalla tehokkaasti saavutettava mainittujen direktiivien tavoitteet.

- (6) Joillakin käytössä olevista päästöttestausmenetelmistä ei pystytä asianmukaisesti testaamaan sellaisia ajoneuvoja, joissa käytetään nykyaikaista ilman epäpuhtauspäästöjen rajoitusteknologiaa ja joiden peruspäästöt ovat alhaiset. Epäpuhtauspäästöjä voitaisiin vähentää entisestään tarkoituksenmukaisemmilla testeillä ja tarkastuksilla. Parhaiden saatavilla olevien, oikeasuhteisten ja tarkoitustenmukaisten testausmenetelmien käyttäminen auttaisi jäsenvaltioita saavuttamaan tiukemmat ilmanlaatonormit, eli Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2024/2881<sup>10</sup> ihmisten terveyden suojelemiseksi vahvistetut raja-arvot, erityisesti pienhiukkasten ja typen oksidien (NO<sub>x</sub>) osalta.
- (7) Kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrä unionin teillä on edelleen kohtuuttoman suuri: vuonna 2023 kuolemantapauksia oli 20 400. Niinpä EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa 2021–2030<sup>11</sup> vahvistettujen liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen tarvitaankin lisätoimia.
- (8) Moottoripyörien katsastaminen parantaa selvästi liikenneturvallisuutta. Tästä on osoituksena myös se, että monet jäsenvaltiot ovat jo sisällyttäneet moottoripyörät katsastusjärjestelmiinsä. Jäsenvaltiot voivat jättää pakollisten määräaikaikatsastusten ulkopuolelle moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> tai joiden suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on yli 11 kW, jos ne ovat ottaneet käyttöön tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, kuten tienvarsitarkastuksia.

---

<sup>10</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/2881, annettu 23 päivänä lokakuuta 2024, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (uudelleenlaadittu) (EUVL L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

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

- (9) Jäsenvaltioilta ja toimialan edustajilta saadun palautteen mukaan nykyiset lainsäädäntövaatimukset, joilla pyritään varmistamaan, että määräaikaikatsastuksissa tarvittavat tekniset tiedot ovat katsastusasemien saatavilla, ovat osoittautuneet tehottomiksi. Sen vuoksi on tarpeen täsmentää, ottaen huomioon asetuksen (EU) 2018/858 61 artiklassa ja liitteessä X säädetyt tiedonantovaatimukset, että vähimmäistiedot on asetettava maksutta ja ilman aiheutonta viivytystä niiden toimivaltaisten viranomaisten tai keskitettyjen datakeskusten saataville, joille vähintään yhden jäsenvaltion viranomaiset ovat antaneet tehtäväksi hallinnoida pääsyä kyseisiin tietoihin, ja tällä tavoin olisi varmistettava, että myös katsastusasemilla on pääsy tarvittaviin tietoihin.
- (10) M1- ja N1-ajoneuvojen osalta rekisteröintijäsenvaltion olisi tunnustettava toisen jäsenvaltion antama EU:n väliaikainen katsastustodistus kuuden kuukauden ajan edellyttäen, että seuraava määräaikaikatsastus tehdään rekisteröintijäsenvaltiossa. Tämä tarkoittaa, että ajoneuvon on palattava rekisteröintijäsenvaltioon EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen voimassaoloaikana, jotta sille voidaan tehdä seuraava määräaikaikatsastus. Näin helpotetaan henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja noudatetaan samalla perusvaatimusta, jonka mukaan ajoneuvot on yleensä katsastettava rekisteröintijäsenvaltiossa. Ajoneuvon tilanteen selkeyden varmistamiseksi katsastuksen suorittavan jäsenvaltion on ilmoitettava katsastuksen tulos rekisteröintijäsenvaltiolle lyhyen ajan kuluessa MOVE-HUB-järjestelmän kautta.
- (11) Samasta syystä rekisteröintijäsenvaltion olisi halutessaan voitava tunnustaa toisen jäsenvaltion antamat katsastustodistukset. Jos se päättää tehdä niin, sen olisi ilmoitettava asiasta muille jäsenvaltioille ja komissiolle. Kaikkien jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että väliaikaiset katsastustodistukset vastaavat rekisteröintijäsenvaltion antamia todistuksia.

- (12) Käytettyjen ajoneuvojen ajokilometreihin liittyvien petosten torjumiseksi määräaikaikatsastuksessa kirjataan ylös matkamittarilukemat. Matkamittarien vilpillinen käsittely voi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, koska ostajat saavat harhaanjohtavaa tietoa kulumisasteesta ja siten huoltotarpeesta, ja ajoneuvoa ei todennäköisesti ole huollettu vaaditusti. Toimenpiteen vaikuttavuus on kuitenkin ollut vähäinen, koska useimmissa jäsenvaltioissa M1- ja N1-luokan ajoneuvojen ensimmäinen katsastus suoritetaan vasta neljän vuoden kuluttua ensirekisteröinnistä ja monissa maissa vain joka toinen vuosi sen jälkeen. Useissa jäsenvaltiossa eri ajoneuvoluokista saadun lisäkokemuksen perusteella jäsenvaltioiden olisi varmistettava ainakin, että matkamittarilukemat kirjataan aina, kun ajoneuvojen valmistajien valtuuttamat korjaamot suorittavat M1- tai N1-luokan ajoneuvon huolto- tai korjaustöitä, ja että lukemat tallennetaan kansalliseen tietokantaan tai ajoneuvorekisteriin. Valtuutetut korjaamot toimivat valmistajan jakelujärjestelmässä. Ajoneuvojen matkamittaritietojen datapisteiden määrän lisäämiseksi edelleen jäsenvaltiot voivat antaa muille palveluntarjoajille, erityisesti riippumattomille korjaamoille, pääsyn kirjausten tekemiseksi kyseiseen kansalliseen tietokantaan tai ajoneuvorekisteriin. Niihin voi kuulua myös muita luotettavien matkamittaripalvelujen tarjoajia, kuten vakuutusyhtiöitä tai autonvuokrausyrityksiä. Jäsenvaltioiden olisi asetettava matkamittarilukemat toimivaltaisten viranomaisten ja rekisteröintitodistuksen haltijan saataville ja toimitettava matkamittaritiedot (data ja/tai arviointi) katsastajille.
- (12 a) Lisäksi jäsenvaltioiden olisi vaadittava valmistajia tai niiden edustajia toimittamaan verkottuneiden ajoneuvojensa matkamittarilukemat kolmen kuukauden välein. Koska jäsenvaltioilla ei ole suoraa pääsyä kyseisiin tietoihin, ne eivät ole vastuussa tietojen laadusta. Jotta kuluttajat voisivat havaita matkamittaripetokset ennen ajoneuvon ostamista, jäsenvaltioiden olisi erityisesti ajoneuvojen myynnin yhteydessä tiedotettava kuluttajille siitä, että matkamittaritiedot ovat rekisteröintitodistuksen haltijan saatavilla. Jäsenvaltiot voivat päättää periä hallinnollisen maksun toimittaessaan matkamittaritietoja rekisteröintitodistuksen haltijalle. Jotta ajoneuvojen käyttöä koskevien tilastojen saatavuutta voitaisiin parantaa kansallisten hallintojen raportointitaakkaa lisäämättä, jäsenvaltioiden olisi asetettava matkamittaritiedot kansallisten tilastolaitosten ja komission (Eurostatin) saataville.

- (13) Siitä huolimatta, että sähköajoneuvoja, myös hybridisähköajoneuvoja, on liikkunut teillä jo vuosia ja niiden määrä on kasvanut tasaisesti, niiden suurjännitejärjestelmien katsastuksesta ei ole annettu yhdenmukaistettuja sääntöjä, mistä syystä jäsenvaltiot ovat kehittäneet omia, keskenään erilaisia testauskäytäntöjään. Jotta voidaan varmistaa tällaisten ajoneuvojen turvallinen käyttö koko niiden käyttöiän ajan ja välttää jäsenvaltioiden ristiriitaiset testauskäytännöt, katsastettavat kohteet olisi sisällytettävä testausmenetelmien sisältöä ja suositeltuja testausmenetelmiä koskeviin vähimmäisvaatimuksiin.
- (13 a) Sähköajoneuvojen ja hybridisähköajoneuvojen, mukaan lukien uudet kehittyneet sähköiset järjestelmät, asianmukaisen testauksen varmistamiseksi on tärkeää, että katsastajat saavat asianmukaisen perehdytyksen sekä perus- että kertauskoulutuksen aikana. Uusien ajoneuvotyyppien ja järjestelmien testaamisen huomioon ottamiseksi jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus hyväksyä katsastajia, jotka ovat erikoistuneet katsastamaan vain tiettyntyyppisiä ajoneuvoja tai suorittamaan vain tiettyntyyppisiä testejä. Jäsenvaltioiden, jotka haluavat käyttää tätä mahdollisuutta, olisi varmistettava, että kyseisille katsastajille annettussa todistuksessa ilmoitetaan selvästi katsastusten suorittamiseen liittyvät katsastajan rajoitukset.

- (14) Nykyaikaisissa ajoneuvoissa on nykyään monia uusia kehittyneitä sähköisiä järjestelmiä, joiden tarkoituksena on parantaa turvallisuutta ja avustaa kuljettajaa. Nämä järjestelmät voivat olla tyyppihyväksynnän kannalta vapaaehtoisia tai pakollisia, samalla kun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/2144<sup>12</sup> edellytetään, että ajoneuvoihin asennetaan erilaisia kuljettajaa avustavia järjestelmiä, joiden tarkoituksena on välttää törmäyksiä, kuolonuhreja ja vakavia loukkaantumisia. Odotettuja hyötyjä ei kuitenkaan saavuteta, jos järjestelmät eivät ajan mittaan toimi kunnolla tai jos niitä muutetaan luvottomasti. Odotetut turvallisuushyödyt olisi siksi varmistettava sisällyttämällä nämä uudet sähköiset järjestelmät määräaikaikatsastuksiin ja tienvarsitarkastuksiin. Jotta automatisoitujen ajoneuvojen turvallinen käyttö ja sähköisten turvallisuusjärjestelmien testaus voidaan varmistaa koko niiden käyttöajan, katsastettavat kohteet olisi sisällytettävä direktiivien 2014/45/EU ja 2014/47/EU liitteissä vahvistettujen testausmenetelmien sisältöä ja suositeltuja testausmenetelmiä koskeviin vähimmäisvaatimuksiin.
- (15) Vaikka tieliikenteen osuus haitallisista ilman epäpuhtauspäästöistä, erityisesti NO<sub>x</sub>-päästöistä ja pienhiukkasista, on merkittävä, nykyisiä pakokaasupäästöjen testausmenetelmiä ei ole mukautettu uusimpiin ajoneuvoihin tai teknologioihin. Komission suositus (EU) 2023/688<sup>13</sup> oli ensimmäinen askel katsastuksissa käytettävien hiukkasmäärän mittausten yhdenmukaistamisessa. Kansanterveyden, ympäristönsuojelun ja tasapuolisen kilpailun vuoksi hiukkasmäärän ja NO<sub>x</sub>-päästöjen mittaus olisi nyt tarpeen sisällyttää direktiivien 2014/45/EU ja 2014/47/EU liitteissä vahvistettuihin määräaikaikatsastuksissa ja tienvarsitarkastuksissa tarkastettaviin kohteisiin.

---

<sup>12</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>13</sup> Komission suositus (EU) 2023/688, annettu 20 päivänä maaliskuuta 2023, puristussytytysmoottorilla varustettujen ajoneuvojen määräaikaikatsastuksissa käytettävästä hiukkasmäärän mittauksesta (EUVL L 90, 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15 a) Puristusytetyismootorilla varustettujen ajoneuvojen typen oksidien (NO<sub>x</sub>) mittaamiseksi määräaikaikatsastuksissa komission olisi täsmennettävä täytäntöönpanosäädöksillä ajoneuvojen esivalmistelua koskevat vaatimukset, jotka perustuvat menetelmien soveltuvuuden vahvistaviin tutkimuksiin, ja ne Euro-normit, jotka olisi sisällytettävä päästöttestauksen piiriin, ennen kuin nämä ajoneuvot voidaan sisällyttää päästöttestauksen piiriin. Puristusytetyismootorilla varustettujen ajoneuvojen typen oksidien mittaaminen tienvarsitarkastuksissa voi olla helpompaa, koska valitut ajoneuvot ovat lämpimiä testausta varten. Jos katsastusasemalla on tarkoitus toteuttaa jatkotoimia, ne riippuvat täytäntöönpanosäädösten mukaisten soveltuvien päästöttestausmenetelmien täytäntöönpanosta.
- (15 b) Kipinäytetyismootorilla varustettujen ajoneuvojen hiukkasmäärän mittaamisen osalta komission olisi täsmennettävä mittausmenetelmät ja raja-arvot täytäntöönpanosäädöksillä ennen kuin ne voidaan sisällyttää päästöttestauksen piiriin. Komissio voi täsmentää täytäntöönpanosäädöksillä menetelmän, raja-arvot ja ne Euro-normit, jotka olisi sisällytettävä kipinäytetyismootoreiden typen oksidien mittaamisen piiriin.
- (15 c) Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun asetuksen (EU) 2018/858 ja yleisestä tuoteturvallisuudesta annetun asetuksen (EU) 2023/988 mukaiset ajoneuvojen takaisinvetomenettelyt riippuvat ajoneuvojen omistajien tai rekisteröintitodistuksen haltijoiden toteuttamien jatkotoimien vaikuttavuudesta. Katsastukset voisivat helpottaa ajoneuvojen takaisinvetomenettelyä, jos menettelyyn johtanut puute aiheuttaa vakavan vaaran ajoneuvossa olevien henkilöiden tai muiden tienkäyttäjien turvallisuudelle tai terveydelle taikka ympäristölle. Sen vuoksi olisi luotava yhteys takaisinvetomenettelyjen ja katsastusten välille. Tämän yhteyden avulla jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus määrittää, onko tietyn takaisinvetomenettelyn edellytyksenä oltava katsastukset, ja luokitella takaisinvetomenettelyn aiheuttanut puute vakavaksi tai vaaralliseksi puutteeksi. Puutteen luokittelu voi vaikuttaa katsastuksen tulokseen ja johtaa siihen, että ajoneuvon ei katsota läpäisevän katsastusta ennen kuin puute on korjattu ja korjaaminen on todennettu myöhemmässä katsastuksessa.

- (15 d) Takaisinvetomenettelyjen ja katsastusten välisen yhteyden luominen riippuu luotettavasta ja ajantasaisesta tiedonkulusta valmistajilta toimivaltaisille viranomaisille ja sen jälkeen katsastusasemille. Tämä yhteys ei rajoita sellaisten sääntöjen soveltamista, joilla varmistetaan, että ajoneuvon omistajalle tai rekisteröintitodistuksen haltijalle on ilmoitettu asianmukaisesti takaisinvetomenettelystä ja että hänelle on annettu mahdollisuus esittää ajoneuvo tarkastettavaksi ja korjattavaksi, eikä se muuta tai siirrä viranomaisille valmistajien ja muiden toimitusketjuun kuuluvien talouden toimijoiden vastuita toteuttaa asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä, mukaan lukien ajoneuvojen takaisinvento, jos jokin ajoneuvo, järjestelmä, komponentti tai erillinen tekninen yksikkö aiheuttaa vakavan vaaran ajoneuvossa olevien henkilöiden tai muiden tienkäyttäjien turvallisuudelle tai terveydelle taikka ympäristölle.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Säännöllisten määräaikaikatsastusten lisäksi ajoneuvolle olisi tehtävä katsastus, jos sen turvallisuus- tai ympäristöjärjestelmiä tai -komponentteja on muokattu tai muutettu merkittävästi. Tämä koskee myös tapauksia, joissa ajoneuvoluokka tai päästötasot muuttuvat esimerkiksi hiukkassuodattimen asentamisen seurauksena tai kun ajoneuvo muunnetaan toimimaan vaihtoehtoisella polttoaineella tai joissa ajojärjestelmää on muutettu. Tämä ei estä eikä rajoita kyseessä olevassa jäsenvaltiossa rekisteröityjen muutettujen tai muunneltujen ajoneuvojen hyväksyntää koskevaa kansallista sääntelyä.
- (19) Digitaalisen siirtymän helpottamiseksi ja katsastusasemien kustannusten vähentämiseksi katsastustodistukset olisi annettava vakioidussa sähköisessä muodossa. Katsastustodistuksesta olisi pyynnöstä annettava myös paperituloste henkilölle, joka esitti ajoneuvon katsastettavaksi. Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä molemmat versiot, kun ajoneuvon omistaja vaihtuu tai ajoneuvo rekisteröidään uudelleen toisessa jäsenvaltiossa. Tämä koskee myös yksityiskohtaisemmasta tienvarsitarkastuksesta laadittua raporttia.

- (20) Direktiivin täytäntöönpanon edellyttämän henkilötietojen käsittelyn osalta on varmistettava unionin tietosuojakehyksen ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679<sup>14</sup> noudattaminen. Oletusarvoisen tietosuojan periaatteen mukaisesti katsastustodistusten tarkastamisessa olisi käytettävä todentamistekniikoita, jotka eivät edellytä yksittäisissä todistuksissa olevien henkilötietojen toimittamista.
- (21) Jos ajoneuvo ei läpäise muussa kuin rekisteröintijäsenvaltiossa tehtyä määräaikaikatsastusta yhden tai useamman vakavan tai vaarallisen puutteen vuoksi, katsastuksen tulos ja seuraavan katsastuksen määräaika olisi ilmoitettava rekisteröintijäsenvaltiolle ja kirjattava ajoneuvorekisteriin, jotta puutteita voidaan seurata asianmukaisesti. Seuraava katsastus olisi suoritettava enintään kahden kuukauden kuluttua, ja katsastus olisi suoritettava jommassakummassa jäsenvaltiossa. Lisäksi, jos ajoneuvo ei läpäise määräaikaikatsastusta yhden tai useamman vaarallisen puutteen vuoksi, liikenneturvallisuuteen tai ympäristöön kohdistuvien välittömien riskien välttämiseksi jäsenvaltion tai toimivaltaisen viranomaisen olisi voitava kieltää kyseisen ajoneuvon käyttö yleisillä teillä sekä pyytää rekisteröintijäsenvaltiota peruuttamaan väliaikaisesti lupa käyttää ajoneuvoa tieliikenteessä, kunnes puutteet on korjattu ja korjaaminen on todennettu myöhemmässä katsastuksessa. Luvan väliaikainen peruuttaminen olisi kirjattava rekisteröintijäsenvaltion ajoneuvorekisteriin.
- (22) Ajoneuvon päästöjenrajoitusjärjestelmän, suurjännitejärjestelmän, mukaan lukien akunhallintajärjestelmä, äänenvaimentimen tai turvallisuuteen liittyvien järjestelmien luvaton muuttaminen tai vilpillinen käsittely voi aiheuttaa vakavia tai vaarallisia puutteita, ja siitä olisi määrättävä tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia. Luvattomalla muuttamisella tai vilpillisellä käsittelyllä tarkoitetaan muun muassa ajoneuvon järjestelmien ja komponenttien tarkoituksellista deaktivointia, muuttamista tai säätämistä tarkoituksena muuttaa valmistajan alun perin ilmoittamaa toimintoa säännösten tai teknisten vaatimusten kiertämiseksi.

---

<sup>14</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Direktiivien 2014/45/EU ja 2014/47/EU nykyiset vaatimukset, joiden mukaan jäsenvaltioiden on tehtävä keskenään yhteistyötä mainittujen direktiivien täytäntöönpanossa, eivät anna jäsenvaltioille mahdollisuutta tarkastaa ajoneuvojen oikeudellista tai teknistä tilannetta rajat ylittävissä tilanteissa. Vaikuttavuuden lisäämiseksi – myös tällaisissa tilanteissa – jäsenvaltioiden olisi järjestelmällisemmin avustettava toisiaan direktiivien täytäntöönpanossa. Siksi on tarpeen vahvistaa tietojen ja ajoneuvodatan vaihtoa koskevat säännöt, jotta jäsenvaltiot saavat pääsyn toistensa ajoneuvorekistereihin ja katsastustietokantoihin sekä katsastustodistusten ja tienvarsitarkastusraporttien sisältöön. Tietojen- ja datanvaihdon olisi katettava myös asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuustodistus. Jäsenvaltiot voivat varmistaa tietojen saatavuuden kyseisessä asetuksessa vahvistettujen tiedonvaihtoa koskevien sääntöjen mukaisesti.
- (24) Komissio on kehittänyt MOVE-HUB-viestinvaihtoalustan, joka liittää jäsenvaltioiden kansalliset sähköiset rekisterit yhteen unionissa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevien tietojen vaihtamiseksi.<sup>15</sup> Alusta tarjoaa tällä hetkellä yhteenliittämät maantiekuljetusyritysten eurooppalaiseen rekisteriin (ERRU), ajokorttirekistereihin (RESPER), ammattikuljettajien koulutusrekistereihin (ProDriveNet), ajopiirturikorttirekistereihin (TACHOnet) ja ajoneuvojen tienvarsitarkastuksissa havaittujen puutteiden ilmoitusjärjestelmään (RSI).<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/480, annettu 1 päivänä huhtikuuta 2016, kansallisten sähköisten maantiekuljetusyritysrekisterien yhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 1213/2010 kumoamisesta (EUVL L 87, 2.4.2016, s. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>16</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2205, annettu 29 päivänä marraskuuta 2017, sellaisten hyötyajoneuvojen, joissa on teknisessä tienvarsitarkastuksessa havaittu vakavia tai vaarallisia puutteita, ilmoitusmenettelyjä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

- (25) MOVE-HUB-alustan toimintoja olisi laajennettava, jotta se mahdollistaisi direktiivien 2014/45/EU ja 2014/47/EU tarkoituksiin tarvittavien tietojen ja ajoneuvodatan vaihdon. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi liitettävä sähköiset järjestelmänsä, jotka sisältävät tiedot katsastustodistuksista, EU:n väliaikaisista katsastustodistuksista ja matkamittaritiedoista, MOVE-HUBiin viestien vaihtoa varten. Jäsenvaltiot voivat edelleen käyttää omia sovelluksiaan tai kolmansien osapuolten sovelluksia, mukaan lukien eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä (EUCARIS), sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään liittymiseksi. MOVE-HUBin kautta tapahtuvan tietojen- ja datanvaihdon olisi oltava käynnissä kahden vuoden kuluessa direktiivin 2014/45/EU 16 artiklan ja direktiivin 2014/47/EU 18 a artiklan mukaisten täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.
- (26) Unionissa tai sen ulkopuolella sattuvien vakavien tapahtumien aiheuttamat kriisit voivat merkittävästi häiritä unionin liikennekelpoisuusjärjestelmän toimintaa. Kriisiaikoina jäsenvaltioiden olisi voitava pidentää katsastustodistusten – myös EU:n väliaikaisten katsastustodistusten – voimassaoloaikaa. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi komission luvalla voitava pidentää umpeutuvien katsastustodistusten ja umpeutuvien EU:n väliaikaisten katsastustodistusten hallinnollista voimassaoloaikaa kuudella kuukaudella. Kriisin jatkuessa voimassaoloa olisi voitava edelleen pidentää.
- (27) N1-luokan kevyillä hyötyajoneuvoilla ajetaan enemmän kuin henkilöautoilla, ja usein tiheään asutuilla alueilla. Koska unionissa liikennöivien N1-luokan kevyiden hyötyajoneuvojen määrä on kasvanut, myös niille olisi tehtävä tienvarsitarkastuksia, jotta voitaisiin edistää kaupallisten toimijoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä kaikkialla unionissa ja parantaa näiden ajoneuvojen turvallisuutta ja ympäristötehokkuutta.

- (28) Suurten ajoneuvomäärien pakokaasupäästöjen seulonta tienvarsitarkastuksissa etäseurantalaitteilla on tehokas keino tunnistaa suuripäästöiset ajoneuvot. Joissakin jäsenvaltioissa saatu kokemus on osoittanut, että havaitsemisaste on tässä menetelmässä huomattavasti suurempi kuin pakollisissa testausmenetelmissä. Etäseurantalaitteita voidaan käyttää järjestelmällisesti, jotta ne voivat seuloa suuren osan ajoneuvokannasta todellisissa ajo-olosuhteissa. Ajoneuvojen päästöt ovat dynaamisia, ja päästöhuippuja esiintyy useammin tietyissä olosuhteissa, kuten kylmäkäynnistyksen aikana. Yksittäisellä, kiinteillä laitteilla suoritettavalla etäseurantamittauksella voidaan onnistuneesti tunnistaa suuripäästöinen ajoneuvo, joka on viallinen tai jota on muutettu luvottomasti. Mitatun ylityksen suuruudesta riippuen voidaan edellyttää useampia kiinteillä laitteilla suoritettavia etäseurantamittauksia sen vahvistamiseksi, että ajoneuvo on suuripäästöinen. Koska tällaiset viat ja muutokset aiheuttavat liiallisia päästöjä ja siten riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle, ne olisi korjattava ja luvottomista muutoksista olisi määrättävä seuraamuksia.
- (28 a) Etäseurannalla ei voida korvata tienvarsitarkastuksia, mutta sitä voidaan käyttää ajoneuvojen valitsemiseksi myöhempään tienvarsitarkastukseen. Etäseurantamittaukset voidaan tarkistaa joko tienvarsitarkastuksena välittömästi etäseurantamittauksen jälkeen tai katsastusasemalla. Koska etäseurannalla tunnistetaan suuripäästöiset ajoneuvot niiden rekisteröintijäsenvaltiosta riippumatta, ajoneuvon tunnistaneen jäsenvaltion ja rekisteröintijäsenvaltion olisi tehtävä yhteistyötä varmistaakseen asianmukaiset jatkotoimet, jotka perustuvat suuripäästöisiä ajoneuvoja koskeviin yhdenmukaistettuihin arvoihin.

- (28 b) Tienvarsitarkastuksessa tai katsastusasemalla tehtävässä tarkistuksessa olisi noudatettava direktiivin 2014/47/EU liitteessä II ja direktiivin 2014/45/EU liitteessä I olevassa 8.1 ja 8.2 kohdassa vahvistettuja testausmenetelmiä. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että jos Euro 5b- tai uudemmallalla moottorilla varustetun N1-luokan dieselauton tai kevyen dieselhyötyajoneuvon taikka Euro VI -päästöluokan raskaan hyötyajoneuvon tai linja-auton epäillään aiheuttavan niiden hyväksymisen ajankohtana lakisääteisen rajan ylittävän määrän pienhiukkasia, niiden päästöt olisi todennettava mittaamalla hiukkasmäärä asiaa koskevan liitteen 8.2.3.1 kohdan mukaisesti. Dieselajoneuvoissa, joissa ei ole hiukkassuodatinta, päästöt todennetaan savutusmittauksella. Dieselajoneuvojen NO<sub>x</sub>-päästöjen todentamisessa noudatetaan uutta mittausmenetelmää asiaa koskevassa liitteessä olevan 8.2.3.3 kohdan mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi määritettävä luokan L ajoneuvojen pakokaasupäästöjen todentamismenetelmä. Melupäästöt olisi todennettava äänitasomittarilla.
- (29) [...]
- (30) Direktiivissä 2014/47/EU vahvistetaan vuosittain tienvarsilla testattavien raskaiden hyötyajoneuvojen vähimmäisosuus unionissa, mutta siinä ei aseteta mitään tavoitetta jäsenvaltioiden tasolla, ja siksi vähimmäisosuuden noudattamista on vaikea valvoa. Jotta voidaan varmistaa, että hyötyajoneuvojen tienvarsitarkastukset parantavat osaltaan liikenneturvallisuutta ja vähentävät ilman pilaantumista koko unionissa, kunkin jäsenvaltion olisi tehtävä vuosittain sellainen määrä alustavia teknisiä tienvarsitarkastuksia, joka vastaa vähintään viittä prosenttia raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärästä. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi tehtävä N1-luokan kevyille hyötyajoneuvoille alustavia teknisiä tienvarsitarkastuksia, jotka vastaavat vähintään 10:tä prosenttia raskaiden hyötyajoneuvojen alustavien teknisten tienvarsitarkastusten kokonaismäärästä.
- (31) Digitalisaation edistämiseksi ja kuljetusalan kustannusten vähentämiseksi jäsenvaltioiden olisi vaadittava toimivaltaisia viranomaisiaan hyväksymään sähköiset todisteet tienvarsitarkastuksista.

- (32) Kuorman kiinnittäminen on liikenneturvallisuuden kannalta olennaisen tärkeää. Kuormankiinnityksen silmämääräisen arvioinnin olisi oltava pakollinen osa alustavia tienvarsitarkastuksia kaikissa jäsenvaltioissa. Kuormankiinnityksen yksityiskohtaisempi tarkastus voidaan tehdä alustavan tienvarsitarkastuksen tuloksen perusteella.
- (33) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta määrittää a) katsastusta varten tarvittavat tekniset tiedot, jotka on asetettava toimivaltaisten viranomaisten saataville, b) katsastustodistuksissa käyttöön otettaviin QR-koodeihin sovellettavat yhteentoimivuusominaisuudet ja turvatoimenpiteet, c) vaihdettavien tietojen muotoa ja sisältöä koskevat ominaisuudet ja vaatimukset, d) muoto, jossa tiedot määräaikaikatsastuksista ja tienvarsitarkastuksista on toimitettava, e) ajoneuvojen esivalmistelua koskevat vaatimukset ja ne Euro-normit, jotka olisi sisällytettävä puristus- ja kipinäsytytysmoottoreiden typen oksidien (NO<sub>x</sub>) mittaamisen piiriin katsastusasemilla, f) menetelmät ja raja-arvot kipinäsytytysmoottoreiden hiukkasmäärän ja typen oksidien (NO<sub>x</sub>) mittaamiselle, ja g) yhteiset raja-arvot pakokaasu- tai melupäästöille tai molemmille, joita olisi käytettävä suuripäästöisten ajoneuvojen tunnistamiseen etäseurannan avulla, kun tällaisen tunnistamisen olisi johdettava rajatylittävään seurantaan. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>17</sup> mukaisesti.
- (34) [...]

---

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovaltaa käyttäen (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Jäsenvaltiot eivät voi yksinään saavuttaa riittävällä tavalla tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat liikenneturvallisuuden parantaminen, henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottaminen ja epäpuhtauspäästöjen vähentäminen, koska ajoneuvojen katsastuksia koskevat kansalliset säännöt johtaisivat toisistaan poikkeaviin vaatimuksiin. Nämä tavoitteet voidaan siksi saavuttaa paremmin unionin tasolla vahvistamalla yhteiset vähimmäisvaatimukset ja yhdenmukaistetut säännöt, jotka koskevat unionissa liikennöivien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia ja teknisiä tiensivartarkastuksia. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (36) Jäsenvaltioiden olisi direktiivin 2014/45/EU täytäntöönpanon yhteydessä raportoitava komissiolle säännöllisesti keskeiset tiedot tarkastettujen ajoneuvojen kokonaismäärästä luokkaa kohti, tarkastukseen kuuluneista osa-alueista ja siinä hylätyistä kohteista. Tienvarsitarkastuksista on raportoitava harvemmin.
- (37) Hallinnollisen rasitteen minimoimiseksi ja ilmoitettujen tietojen hyödyllisyyden varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi raportoitava direktiivien 2014/45/EU ja 2014/47/EU täytäntöönpanosta joka kolmas vuosi.
- (38) Liikennekelpoisuusjärjestelmällä on suoria vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, meluun ja päästöihin, minkä vuoksi sitä olisi tarkistettava säännöllisesti. Komissio laatii jäsenvaltioiden viranomaisilta saamiensa tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen direktiivin 2014/45/EU säännösten, myös katsastusten sisältöä ja tiheyttä ja EU:n väliaikaisten katsastustodistusten tunnustamista koskevien säännösten, sekä direktiivin 2014/47/EU säännösten vaikuttavuudesta. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä etäseurannasta saatuihin kokemuksiin, jotta se voidaan tarvittaessa sisällyttää pääpiirteittäin katsastusjärjestelmään.

- (39) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu asetuksen (EU) 2018/1725 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon [pp.kk.vvvv].
- (40) Jäsenvaltiot ovat selittävästä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman<sup>18</sup> mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään niistä toimenpiteistä antamaansa ilmoitukseen, joilla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja niitä vastaavien kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (41) Direktiivit 2014/45/EU ja 2014/47/EU olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

---

<sup>18</sup> EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

## *1 artikla*

### Direktiivin 2014/45/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2014/45/EU seuraavasti:

1) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan kuudes luetelmakohta seuraavasti:

”– kaksi- tai kolmipyöräiset ajoneuvot – ajoneuvoluokat L3e, L4e, L5e ja L7e, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> tai joiden suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on yli 11 kW;

– pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät pyörillä varustetut T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit.”;

b) korvataan 2 kohdan seitsemäs luetelmakohta seuraavasti: ”

– L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvot, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> tai joiden suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on yli 11 kW, kun jäsenvaltio on ottanut käyttöön kaksi- tai kolmipyöräisiä ajoneuvoja koskevia tehokkaita vaihtoehtoisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, ottaen erityisesti huomioon asiaan liittyvät liikenneturvallisuustilastot viimeisten viiden vuoden ajalta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä poikkeuksista.”;

2) muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 alakohta seuraavasti:

”1) ’ajoneuvolla’ tarkoitetaan kaikkia sellaisia moottoriajoneuvoja ja niiden perävaunuja, jotka eivät kulje kiskoilla, lukuun ottamatta johdinautoja eli sähköjohtimeen kytkettyjä ajoneuvoja.”;

b) lisätään 6 a alakohta seuraavasti:

”6 a) ’verkottuneella ajoneuvolla’ tarkoitetaan mitä tahansa ajoneuvoa, jossa on langaton yhteys, joka pystyy välittämään matkamittarilukemia;”;

c) korvataan 10 alakohta seuraavasti:

”10) ’hyväksynnällä’ tarkoitetaan menettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvo täyttää asetuksissa (EU) N:o 167/2013, (EU) N:o 168/2013 ja (EU) 2018/858 tarkoitettut asiaankuuluvat hallinnolliset määräykset ja tekniset vaatimukset;”;

d) korvataan 12 alakohta seuraavasti:

”12) ’katsastustodistuksella’ tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen tai katsastusaseman antamaa, digitaalisessa muodossa olevaa katsastusraporttia tai sen tulostetta, joka voidaan todentaa 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti;”;

e) lisätään 12 a alakohta seuraavasti:

”12 a) ’EU:n väliaikaisella katsastustodistuksella’ tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen tai muuhun jäsenvaltioon kuin ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltioon sijoittautuneen katsastusaseman 8 artiklan mukaisesti antamaa katsastustodistusta;”;

3) korvataan 4 artikla seuraavasti:

*”4 artikla*

Vastuut

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen alueella rekisteröidyt ajoneuvot katsastetaan määräajoin tämän direktiivin mukaisesti.
2. Katsastusten suorittajana on oltava ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltio, kyseisen jäsenvaltion tähän tehtävään valtuuttama julkinen elin tai kyseisen jäsenvaltion nimeämä ja valvoma elin tai laitos, mukaan lukien hyväksytyt julkiset tai yksityiset elimet, sanotun kuitenkin rajoittamatta 4 kohdan soveltamista.

3. Jäsenvaltiot voivat tunnustaa muun jäsenvaltion kuin ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion antaman katsastustodistuksen. Tällaisissa tapauksissa kyseisen katsastustodistuksen katsotaan vastaavan rekisteröintijäsenvaltion antamaa katsastustodistusta. Jäsenvaltioiden, jotka päättävät tunnustaa toisen jäsenvaltion antaman katsastustodistuksen, on ilmoitettava asiasta komissiolle ja muille jäsenvaltioille.
4. M1- ja N1-luokan ajoneuvojen katsastukset voidaan 8 artiklan mukaisesti suorittaa myös muussa jäsenvaltiossa kuin ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltiossa. Rekisteröintijäsenvaltion on tunnustettava kyseisessä muussa jäsenvaltiossa annetun EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen voimassaolo.
5. Ajoneuvojen valmistajien on asetettava 6 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistetussa muodossa olevat tekniset tiedot maksutta ja ilman aiheutonta viivytystä asiaankuuluvien toimivaltaisten viranomaisten saataville syrjimättömästi ja koneellisesti luettavassa muodossa. Kyseiset toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää antaa keskitettyjen datakeskusten tehtäväksi organisoida datavirta valmistajilta ja hallinnoida pääsyä teknisiin tietoihin. Toimivaltaisten viranomaisten tai nimettyjen keskitettyjen datakeskusten on asetettava nämä tekniset tiedot katsastusasemien saataville.
6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään katsastettavien kohteiden katsastamiseen käytettävät tekniset tiedot, suositeltavien testausmenetelmien käyttö sekä asiaankuuluvien teknisten tietojen muotoa ja niihin pääsyä koskevat yksityiskohtaiset säännöt varmistuen, että tiedot mahdollistavat ajoneuvon selkeän tunnistamisen ja tuloksena olevan tehtaalla asennettavien valinnaisten varusteiden luettelon. Tällaisia teknisiä tietoja voivat olla esimerkiksi ohjeet ja tiedot ajoneuvon sähköisen liitännän käytöstä, vikakoodit, ohjelmistojen eheyden ja niiden oikeiden versioiden tunnuksukset sekä kuvaukset ja kuvat varoittimista tai ilmaisimista.

Näissä täytäntöönpanosäädöksissä on otettava huomioon asetuksen (EU) 2018/858 liitteen X lisäyksen 4 mukaisesti vahvistetut OBD-järjestelmän tietojen saatavuutta koskevat edellytykset ja toimenpiteet; komission ensimmäisen alakohdan mukaisesti yksilöimien teknisten tietojen toimittamisen on kuitenkin oltava maksutonta.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisessa lainsäädännössä vahvistetaan vastuut ajoneuvon pitämisestä turvallisena ja liikennekelpoisena.”;

4) lisätään 4 a artikla seuraavasti:

*”4 a artikla*

**Matkamittarilukemien kirjaaminen**

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että matkamittarilukemat kirjataan kansalliseen tietokantaan tai ajoneuvorekisteriin luokkien M<sub>1</sub> ja N<sub>1</sub> ajoneuvojen määräaikaikatsastusten yhteydessä ja silloin kun ajoneuvojen valmistajien valtuuttamat korjaamot suorittavat tällaisten ajoneuvojen korjaus- tai huoltotöitä. Jäsenvaltioiden on myös vaadittava ajoneuvojen valmistajia tai niiden edustajia toimittamaan valmistamiensa verkottuneiden ajoneuvojen matkamittarilukemat kolmen kuukauden välein ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä alkaen. Nämä matkamittarilukemat on kirjattava kyseiseen kansalliseen tietokantaan tai kansalliseen ajoneuvorekisteriin.
2. Jäsenvaltiot voivat myös vaatia, että muut palveluntarjoajat, kuten tällaisten ajoneuvojen korjaus- tai huoltotöitä suorittavat palveluntarjoajat, kirjaavat matkamittarilukemat 1 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan tai kansalliseen ajoneuvorekisteriin.

3. Jäsenvaltioiden on asetettava rekisteröimiensä ajoneuvojen matkamittaritiedot katsastajien, rekisteröintitodistuksen haltijan ja katsastuksesta, ajoneuvojen uudelleenrekisteröinnistä, ajoneuvojen hyväksynnästä ja 1 kohdassa tarkoitettusta rekisteristä tai tietokannasta vastaavien jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten saataville. Jäsenvaltiot voivat päättää asettaa katsastajien saataville ainoastaan arvion matkamittaritiedoista.
4. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että käytettyjen ajoneuvojen mahdolliset ostajat ovat tietoisia siitä, että rekisteröintitodistuksen haltijalla on pääsy 3 kohdassa tarkoitettuihin ajoneuvon matkamittaritietoihin.
5. Jäsenvaltioiden on myös asetettava 1 kohdassa tarkoitettuihin kansallisiin tietokantoihin tai kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennetut matkamittaritiedot kansallisten tilastolaitosten ja komission (Eurostatin) saataville asetuksen (EY) N:o 223/2009\* 17 a ja 17 b artiklan mukaisesti.
6. Kun matkamittaria havaitaan muutetun luvottomasti tai käsitellyn vilpillisesti ajoneuvon mittarilukeman pienentämiseksi tai väärentämiseksi, tällaisesta luvottomasta muuttamisesta tai vilpillisestä käsittelystä on määrättävä tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia.

\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 223/2009, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, Euroopan tilastoista sekä salassapidettävien tilastotietojen luovuttamisesta Euroopan yhteisöjen tilastotoimistolle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY, Euratom) N:o 1101/2008, yhteisön tilastoista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 322/97 ja Euroopan yhteisöjen tilasto-ohjelmakomitean perustamisesta tehdyn neuvoston päätöksen 89/382/ETY, Euratom kumoamisesta (EUVL L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).”;

5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

*”5 artikla*

Katsastusajankohta ja katsastustiheys

1. Ajoneuvot on katsastettava vähintään seuraavin väliajoin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioissa 4 kohdan nojalla sovellettavaa katsastusaikaa:
  - a) M1- ja N1-luokan ajoneuvot: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi;
  - b) M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot, joita käytetään takseina tai ambulansseina, sekä M2-, M<sub>3</sub> □, N<sub>2</sub>-, N<sub>3</sub>-, O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan ajoneuvot: yhden vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka vuosi;
  - c) pääasiassa yleisillä teillä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä käytettävät pyörillä varustetut T5-, T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-luokan traktorit: neljän vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröintipäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Ensimmäisen alakohdan a alakohtaa sovellettaessa 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen katsastusten osalta jäsenvaltioiden on järjestettävä seuraava katsastus siten, että väliaikaisen katsastustodistuksen voimassaoloaikaa noudatetaan.

2. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tarkoituksenmukainen katsastusväli L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvoille, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> tai joiden suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on yli 11 kW.
3. Riippumatta siitä, minä päivänä ajoneuvon viimeisin katsastus on tehty, ajoneuvolle on tehtävä katsastus aina, kun sen turvallisuus- tai ympäristöjärjestelmiä tai □komponentteja on muokattu tai muutettu merkittävästi.

4. Jäsenvaltiot tai toimivaltaiset viranomaiset voivat vahvistaa kohtuullisen aikavälin, jolloin katsastus on tehtävä ja joka ei voi olla 1 kohdassa säädettyä katsastusvälejä pidempi.”;

6) muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvoluokkien osalta, lukuun ottamatta L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvoja, että katsastus kattaa ainakin liitteessä I olevassa 2 kohdassa tarkoitettut osa-alueet.”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai katsastusaseman on tehtävä kustakin 1 kohdassa tarkoitettusta osa-alueesta katsastus, joka kattaa ainakin liitteessä I olevassa 3 kohdassa tarkoitettut kohteet, ja käytettävä liitteessä I olevassa 3 kohdassa säädettyä toimivaltaisen viranomaisen hyväksymää, näiden kohteiden katsastamisessa sovellettavaa suositeltavaa tai sitä vastaavaa menetelmää. Katsastuksessa voidaan myös tarkastaa, vastaavatko ajoneuvon asiaankuuluvat osat ja komponentit turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksiltaan hyväksynnän tai tapauksen mukaan jälkiasennuksen ajankohtana voimassa olleita vaatimuksia.

Katsastuksessa on käytettävä katsastushetkellä saatavilla olevia tekniikoita ja laitteita, eikä siinä pitäisi käyttää työkaluja ajoneuvon osien purkamiseen tai irrottamiseen.

Komissio antaa viimeistään [LISÄTÄÄN PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on 24 kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään

a) ajoneuvon esivalmistelua koskevat menetelmät puristussytytysmoottoreiden typen oksidien (NO<sub>x</sub>) päästöjen mittaamiseksi ja kyseisiin menetelmiin liittyvien Euro-päästöluokkien yksilöiminen,

b) liitteessä I olevan 3 kohdan 8.2 alakohdassa tarkoitettut menetelmät ja raja-arvot kipinäsytytysmoottoreiden hiukkaspäästöjen mittaamiseksi.

Testausmenettelyjen on oltava käytössä katsastusasemilla neljän vuoden kuluessa täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.

Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään liitteessä I olevan 3 kohdan 8.2 alakohdassa tarkoitettua menetelmää ja raja-arvot ja yksilöidään kyseisiin menetelmiin liittyvät Euro-päästöluokat kipinäsytytysmoottoreiden NOx-päästöjen mittaamiseksi. Testausmenettelyjen on oltava käytössä katsastusasemilla neljän vuoden kuluessa täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on vahvistettava katsastettavat osa-alueet ja kohteet sekä asianmukaiset testausmenetelmät niiden L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-luokan ajoneuvojen osalta, joiden moottorin sylinteritilavuus on yli 125 cm<sup>3</sup> tai joiden suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on yli 11 kW.”;

d) lisätään kohta seuraavasti:

”4. Jos ajoneuvo on valmistettu ajettavaksi toisella puolella tietä, sille ei saa 4 artiklan 4 kohdan mukaisen EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen antamista varten tehdä katsastuksen suorittavassa jäsenvaltiossa testejä niiden liitteessä I olevien kohteiden osalta, joita ajoneuvoa ei ole valmistettu vastaamaan .”;

7) korvataan 8 artikla seuraavasti:

#### *”8 artikla*

##### Katsastustodistus ja EU:n väliaikainen katsastustodistus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että katsastusasema tai tapauksen mukaan ajoneuvon katsastanut toimivaltainen viranomainen antaa kyseisestä ajoneuvosta katsastustodistuksen tai 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen, jossa on ainakin liitteessä II vahvistetut, vastaavien yhdenmukaistettujen unionin koodien vakiomuotoiset tiedot.

Jäsenvaltioiden on [voimaantulopäivä + 4 vuotta + 1 päivä] alkaen varmistettava, että katsastustodistukset ja EU:n väliaikaiset katsastustodistukset annetaan sähköisinä attribuuttitodistuksina eurooppalaisiin digitaalisen identiteetin lompakoihin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 910/2014\*\* mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että katsastustodistukset ja EU:n väliaikaiset katsastustodistukset sisältävät niiden varmentamisen ja validoinnin kannalta tarpeelliset tiedot.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle luotetut katsastustodistusten ja EU:n väliaikaisten katsastustodistusten antajat, joiden tiedot on pidettävä ajan tasalla. Komissio asettaa näiden katsastustodistusten antajien luettelon julkisesti saataville suojatun kanavan kautta sellaisessa sähköisesti allekirjoitetussa tai leimatussa muodossa, joka soveltuu automaattiseen käsittelyyn.

- 1 a. EU:n väliaikainen katsastustodistus on voimassa kuusi kuukautta. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava katsastuksen tulos ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään viiden kalenteripäivän kuluessa rekisteröintijäsenvaltiolle.

Jollei rekisteröintijäsenvaltio tunnusta asianomaisen jäsenvaltion 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti antamia katsastustodistuksia, seuraava katsastus on suoritettava ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltiossa; EU:n väliaikaisessa katsastustodistuksessa on oltava tätä koskevat tiedot.

2. Jäsenvaltioiden on edellytettävä, että katsastusasemat tai tapauksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset antavat pyynnöstä tulosteen katsastustodistuksesta tai EU:n väliaikaisesta katsastustodistuksesta ajoneuvon katsastettavaksi esittäneelle henkilölle. Kyseisten tulosteiden on oltava käyttäjäystävällisiä, ja niissä on oltava yhteentoimiva QR-koodi, jonka avulla voidaan todentaa tulosteen aitous, pätevyys ja eheys. QR-koodin on oltava kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen teknisten eritelmien mukainen viimeistään yhden vuoden kuluttua 8 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä. Todistukseen sisältyvät tiedot on esitettävä myös ihmisen luettavissa olevassa muodossa vähintään todistuksen myöntävän jäsenvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä.

3. Sen estämättä, mitä 5 artiklassa säädetään, kun toisessa jäsenvaltiossa jo rekisteröityä ajoneuvoa rekisteröidään uudelleen, kunkin jäsenvaltion on tunnustettava kyseisen toisen jäsenvaltion sähköisessä tai paperimuodossa antama katsastustodistus samoin edellytyksin kuin jos se olisi itse antanut kyseisen todistuksen, edellyttäen, että katsastustodistus on uudelleenrekisteröintijäsenvaltiossa noudatettavien katsastustiheyttä koskevien sääntöjen mukaan edelleen voimassa.
- 3 a. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille ilman aiheutonta viivytystä kaikki uudet katsastustodistuksen ja EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen mallit ja sähköisinä attribuuttitodistuksina annettavien katsastustodistusten tietojen kuvaus. Komissio julkaisee nämä mallit ja tietojen kuvaukset.
4. Sen lisäksi, mitä 3 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on tunnustettava digitaalisessa tai paperimuodossa olevan katsastustodistuksen voimassaolo, kun ajoneuvon omistaja vaihtuu ja ajoneuvon määräaikaikatsastuksesta on esittää pätevä todiste.
5. Katsastusasemien on toimitettava antamiinsa katsastustodistuksiin tai EU:n väliaikaisiin katsastustodistuksiin sisältyvät tiedot asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle sähköisesti. Tiedot on toimitettava ilman aiheutonta viivytystä kunkin katsastustodistuksen tai EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen antamisen jälkeen. Jäsenvaltioiden on määritettävä, kuinka kauan toimivaltaisen viranomaisen on säilytettävä tiedot. Säilytysajanjakson on oltava vähintään 36 kuukautta, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden verotusjärjestelmien soveltamista.
6. Jäsenvaltiot voivat päättää, että edellisen katsastustodistuksen tai EU:n väliaikaisen katsastustodistuksen tiedot asetetaan katsastajien saataville.
7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että katsastusten tulokset ilmoitetaan ajoneuvon rekisteröintiviranomaiselle tai asetetaan rekisteröintiviranomaisen saataville sähköisesti mahdollisimman pian. Ilmoituksessa on oltava katsastustodistukseen sisältyvät tiedot.

8. Komissio hyväksyy viimeistään [kahden vuoden kuluttua voimaantulopäivästä] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tekniset eritelvät ja säännöt, jotka koskevat seuraavia:

- a) edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen todistusten tietoturallinen antaminen ja todentaminen;
- b) henkilötietojen suojan ja tietoturvan varmistaminen;
- c) katsastustodistusten ja EU:n väliaikaisten katsastustodistusten yhteisen tietorakenteen laatiminen;
- d) pätevän, tietoturallisen ja yhteentoimivan QR-koodin antaminen ja todentaminen;
- e) ilmoitusten antaminen luotetuista katsastustodistusten ja EU:n väliaikaisten katsastustodistusten antajista.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

---

\*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla ja direktiivin 1999/93/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>”);

8) korvataan 9 artikla seuraavasti:

*”9 artikla*

Puutteiden seuranta

1. Kun puutteet ovat vain vähäisiä, katsastus on katsottava läpäistyksi, puutteet on korjattava eikä ajoneuvoa tarvitse katsastaa uudelleen.
2. Kun puutteet ovat vakavia, katsastus on katsottava hylätyksi. Jäsenvaltion tai toimivaltaisen viranomaisen on päätettävä ajanjaksosta, jonka aikana kyseistä ajoneuvoa saa käyttää ennen kuin se on katsastettava uudelleen, ja uusi katsastus on tehtävä viimeistään kahden kuukauden kuluessa alkuperäisestä katsastuksesta. Katsastuksen tulos ja seuraavan katsastuksen määräaika on ilmoitettava rekisteröintijäsenvaltiolle ja kirjattava ajoneuvorekisteriin neuvoston direktiivin 1999/37/EY\*\*\* 3 a artiklan 1 kohdan mukaisesti. Tämä seuraava katsastus voidaan suorittaa joko siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvo ei läpäissyt alkuperäistä katsastusta, tai rekisteröintijäsenvaltiossa.
3. Kun puutteet ovat vaarallisia, katsastus on katsottava hylätyksi. Jäsenvaltio tai toimivaltainen viranomainen voi päättää, että kyseistä ajoneuvoa ei saa käyttää yleisillä teillä ja että lupa sen tieliikenteessä käyttämiseen perutaan väliaikaisesti uutta rekisteröintiprosessia edellyttämättä. Luvan väliaikaista peruuttamista koskevasta pyynnöstä on ilmoitettava rekisteröintijäsenvaltiolle, ja väliaikainen peruuttaminen on kirjattava ajoneuvorekisteriin direktiivin 1999/37/EY 3 a artiklan 1 kohdan mukaisesti. Kun puutteet on korjattu, rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on viipymättä annettava uusi katsastustodistus, joka osoittaa ajoneuvon olevan liikennekelppoinen.

4. Ajoneuvon päästöjenrajoitusjärjestelmän, suurjännitejärjestelmän, mukaan lukien akunhallintajärjestelmä, äänenvaimentimen tai turvallisuuteen liittyvien järjestelmien luvattomasta muuttamisesta tai vilpillisestä käsittelystä, joka aiheuttaa vakavia tai vaarallisia puutteita, on määrättävä tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia.

---

\*\*\* Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>”);

- 8 a) korvataan 10 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”1. Katsastusaseman tai tapauksen mukaan sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen, joka on suorittanut alueellaan rekisteröidyn ajoneuvon katsastuksen tai 4 artiklan 4 kohdan mukaisen katsastuksen, on annettava kustakin katsastuksen läpäisystä ajoneuvosta todiste, joka voi olla ajoneuvon rekisteröintiasiakirjaan kirjattu merkintä taikka tarra, todistus, sähköinen todennus tai muu helposti saatavilla oleva tieto. Todisteessa on mainittava päivämäärä, johon mennessä seuraava katsastus on tehtävä.”;

9) korvataan 16 artikla seuraavasti:

*”16 artikla*

Jäsenvaltioiden viranomaisten välinen tietojenvaihto

1. Jäsenvaltiot avustavat toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Niiden on vaihdettava tietoja erityisesti sen varmistamiseksi, että ajoneuvon oikeudellinen ja tekninen tilanne voidaan tarvittaessa tarkastaa katsastuksen yhteydessä siitä jäsenvaltiosta, jossa ajoneuvo on rekisteröity.
  - a. Jäsenvaltioiden on annettava muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja niiden hyväksymille katsastusasemille pääsy ajoneuvorekisteritietoihin, vaatimustenmukaisuustodistusten sisältöä koskeviin tietoihin, jos ne ovat saatavilla, viimeisimmän katsastustodistuksen tuloksiin tai, 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa, viimeisten kolmen vuoden aikana annettuun EU:n väliaikaiseen katsastustodistukseen, teknisiä tienvarsitarkastuksia koskeviin raportteihin vähintään viimeisten kolmen vuoden ajalta sekä kansallisiin tietokantoihin tallennettuihin ajoneuvon matkamittaritietoihin vähintään viimeisten kolmen vuoden ajalta.
  - b. Jäsenvaltioiden on liitettävä katsastustodistuksiin ja EU:n väliaikaisiin katsastustodistuksiin sisältyvää dataa ja matkamittaritietoja koskevat sähköiset järjestelmänsä yhteen komission kehittämän sähköisen MOVE-HUB-järjestelmän kautta siten, että minkä tahansa jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ja hyväksytyt katsastusasemat voivat reaaliaikaisesti tutustua minkä tahansa muun jäsenvaltion tietokantaan tai kansalliseen ajoneuvorekisteriin.
  - c. Edellä b alakohdassa säädetyn veloitteen on katsottava täyttyneen, jos jäsenvaltiot käyttävät omia sovelluksiaan tai kolmannen osapuolen sovelluksia, mukaan lukien eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä (EUCARIS), tietojen vaihtamiseen ja sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään liittymiseksi.

2. Komissio antaa viimeistään [LISÄTÄÄN PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tarvittavat järjestelyt sähköisen MOVE-HUB-järjestelmän toimintojen toteuttamiseksi ja määritetään niiden tietojen muotoa ja sisältöä koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka jäsenvaltioiden on vaihdettava katsastettavista ajoneuvoista. Näillä täytäntöönpanosäädöksillä varmistetaan henkilötietojen suoja, ja ne hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Edellä 1 kohdassa säädettyjen sähköisten järjestelmien yhteenliittämisen on oltava toiminnassa kahden vuoden kuluessa 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.”;
- 10) muutetaan 17 artikla seuraavasti:
- a) korvataan ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:
- ”– saattaa tarvittaessa ajan tasalle ainoastaan 2 artiklan 1 kohdassa, 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien kuvaukset, jos 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tyyppihyväksyntälainsäädännön muuttaminen aiheuttaa muutoksia ajoneuvoluokkiin, muuttamatta kuitenkaan katsastusten sisältöä ja katsastustiheyttä;”;
- b) korvataan kolmas luetelmakohta seuraavasti:
- ”– mukauttaa liitteessä I olevaa 3 kohtaa asiaan liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskevan myönteisen kustannus-hyötyanalyysin jälkeen katsastettavien kohteiden luettelon, menetelmien, hylkäysperusteiden ja puutteiden arvioinnin osalta.”;

11) korvataan 20 artikla seuraavasti:

*”20 artikla*

Kertomukset

Komissio antaa viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2032 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista, erityisesti seuraavista seikoista: direktiivin soveltamisalaa koskevien säännösten tehokkuus etenkin L-luokan ajoneuvojen osalta, katsastustiheys, katsastustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen toisesta jäsenvaltiosta peräisin olevaa ajoneuvoa uudelleen rekisteröitäessä sekä EU:n väliaikaisten katsastustodistusten tunnustaminen. Kertomuksessa on myös arvioitava, onko liitteet saatettava ajan tasalle etenkin tekniikan kehityksen ja käytäntöjen perusteella.”;

12) lisätään 20 a artikla seuraavasti:

*”20 a artikla*

Tietojen toimittaminen komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava ennen 31 päivää maaliskuuta 2030 ja sen jälkeen joka kolmas vuosi ennen 31 päivää maaliskuuta komissiolle tiedot niiden alueella katsastetuista ajoneuvoista kolmelta edeltävältä kalenterivuodelta käyttäen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999\*\*\*\* 28 artiklassa tarkoitettua verkkopohjaista raportointialustaa, jäljempänä ’sähköinen alusta’. Tietoihin on sisällytettävä seuraavat seikat (kultakin kalenterivuodelta):
  - a) katsastettujen ajoneuvojen kokonaismäärä;
  - b) katsastettujen ajoneuvojen määrä luokittain;
  - c) tarkastetut osa-alueet ja katsastuksessa hylätyt kohteet tämän direktiivin liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti.

2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan muoto, jota jäsenvaltioiden on käytettävä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamiseen sähköisen alustan kautta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 1 kohdan mukaisesti kerätyistä tiedoista.

\*\*\*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1999, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 13) korvataan 22 artikla seuraavasti:

*”22 artikla*

Katsastustodistusten voimassaoloajan pidentäminen kriisitilanteissa

1. Tässä artiklassa tarkoitetaan:
  - a) ’kriisitilanteella’ unionissa tai sen ulkopuolella sattuvaa poikkeuksellista odottamatonta ja äkillistä luonnon tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan epätavallinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikenteen alaan ja joka myös estää tai merkittävästi rajoittaa jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen omistajien tai haltijoiden taikka asianomaisten kansallisten viranomaisten mahdollisuuksia suorittaa katsastuksia;
  - b) ’kriisiajalla’ ajanjaksoa, jonka aikana komissio on 2 kohdassa tarkoitettun menettelyn mukaisesti antanut jäsenvaltiolle luvan toteuttaa tässä artiklassa tarkoitettuja toimenpiteitä.

2. Jäsenvaltion koko alueen tai sen osan kattavassa kriisitilanteessa kyseinen jäsenvaltio voi esittää komissiolle asianmukaisesti perustellun pyynnön sellaisen päätöksen tekemiseksi, jolla kyseiselle jäsenvaltiolle annetaan lupa toteuttaa tässä artiklassa tarkoitettuja toimenpiteitä koko sen alueella tai sen osassa. Tällaisia toimenpiteitä voidaan soveltaa enintään kuuden kuukauden ajan. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä antaa luvan jatkaa toimenpiteitä kuuden kuukauden jaksoiksi niin kauan kuin kriisitilanne jatkuu.
  3. Komissio voi katsoa, että kriisiaika oli alkanut jo ennen kuin asianomainen jäsenvaltio oli esittänyt 2 kohdan mukaisen pyynnön.
  4. Jos komissio saa kahdelta tai useammalta jäsenvaltiolta asianmukaisesti perustellut pyynnöt, jotka liittyvät samaan kriisitilanteeseen, joka kattaa niiden koko alueen tai sen osan, se voi tehdä yhden ainoan päätöksen, jota sovelletaan kaikkiin näihin jäsenvaltioihin.
  5. Sen estämättä, mitä 5 artiklan 1 kohdassa, 10 artiklan 1 kohdassa ja liitteessä II olevassa 8 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat pidentää enintään kuudella kuukaudella kaikkien tai tiettyjen ajoneuvoluokkien katsastustodistusten voimassaoloa, jos niiden voimassaolo on päättynyt tai päättyisi kriisiaikana. Tätä ajanjaksoa voidaan jatkaa peräkkäisillä kuuden kuukauden jaksoilla niin kauan kuin kriisi jatkuu ja komissio antaa siihen luvan.
  6. Jäsenvaltioiden tämän artiklan nojalla toteuttamista toimenpiteistä on ilmoitettava välittömästi komissiolle, joka ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille ja julkaisee siitä ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä.”;
- 14) muutetaan liite I, liite III ja liite IV tämän direktiivin liitteen I mukaisesti.

## 2 artikla

### Direktiivin 2014/47/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2014/47/EU seuraavasti:

- 1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

#### *”1 artikla*

##### Kohde

Tässä direktiivissä vahvistetaan vähimmäisvaatimukset jäsenvaltioiden alueella liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevien teknisten tienvarsitarkastusten järjestelmälle ja ajoneuvojen etäseurannan asteittaiselle käyttöönotolle.”;

- 2) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) lisätään 1 kohtaan a a alakohta seuraavasti:

”a a) ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 3,5 tonnia – ajoneuvoluokka N1;”;

- b) lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltiot voivat jättää kyseisen ajoneuvoluokan tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, jos ne suorittavat direktiivin 2014/45/EU mukaisesti vuosittain määräaikaiskatsastuksia alueellaan rekisteröidyille N1-luokan ajoneuvoille alkaen kahden vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisestä rekisteröinnistä.”;

- c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen tehdä teknisiä tienvarsitarkastuksia 1 kohtaan kuulumattomille ajoneuvoille, tarkastaa tieliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä muita tekijöitä tai tehdä tarkastuksia muualla kuin yleisillä teillä. Mikään tässä direktiivissä ei estä jäsenvaltiota rajoittamasta tietyn ajoneuvotyypin käyttöä tieverkkonsa tiettyihin osiin liikenneturvallisuussyistä.”;

3) muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 13 alakohta seuraavasti:

”13) ’katsastustodistuksella’ tarkoitetaan direktiivin 2014/45/EU 3 artiklan 12 alakohdassa määriteltyä katsastusraporttia;”;

b) kumotaan 18 alakohta;

c) lisätään 21 ja 22 alakohta seuraavasti:

”21) ’etäseurannalla’ tarkoitetaan ajoneuvojen seulontaa mittaamalla kiinteän tai liikkuvan tienvarsilaitteiston läheisyydessä liikkuvien ajoneuvojen ajonaikaisia pakokaasupäästöjä, mukaan lukien typen oksidit ja hiukkaset, tai melutasoja taikka käyttämällä plume chasing □menetelmää, kun seulotaan ajoneuvojen ilman epäpuhtauspäästöjä;

22) ’plume chasing □menetelmällä’ tarkoitetaan ajoneuvojen ajonaikaisten ilman epäpuhtauspäästöjen mittaamista seuraamalla testattavaa ajoneuvoa toisella ajoneuvolla, joka on varustettu asianmukaisella näytteenotto- ja mittauslaitteella.”;

6) korvataan 5 artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta tehtävä kalenterivuositain alustavia teknisiä tienvarsitarkastuksia yhteensä vähintään viidelle prosentille kyseisten, niiden alueella rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärästä.

2. Jäsenvaltioiden on 2 artiklan 1 kohdan a a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta tehtävä kalenterivuositain alustavia teknisiä tienvarsitarkastuksia yhteensä vähintään 10 prosentille niiden alustavien tienvarsitarkastuksen kokonaismäärästä, jotka tehdään 1 kohdassa tarkoitetuille ajoneuvoille.”;

7) korvataan 6 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”Määrittäessään yrityksen riskiluokitusta jäsenvaltiot voivat käyttää liitteessä I vahvistettuja arviointiperusteita. Kyseisten tietojen pohjalta korkean riskiluokan yrityksille on suoritettava tarkastuksia aiempaa tarkemmin ja useammin. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on hallinnoitava riskiluokitusjärjestelmää.

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että 2 artiklan 1 kohdan a–c alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta yksittäisten yritysten käyttämissä ajoneuvoissa havaittujen, tämän direktiivin liitteessä II ja tapauksen mukaan liitteessä III tarkoitettujen puutteiden lukumäärää ja vakavuutta koskevat tiedot sisällytetään direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan nojalla perustettuun riskiluokitusjärjestelmään.”;

8) korvataan 7 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että kuljettajilla on käytettävissään katsastustodistus viimeisimmästä määräaikaikatsastuksesta sekä raportti viimeisimmästä yksityiskohtaisesta teknisestä tienvarsitarkastuksesta. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että niiden viranomaiset hyväksyvät sähköiset todisteet tällaisista katsastuksista ja tienvarsitarkastuksista.”;

- 9) korvataan 9 artikla seuraavasti:

*”9 artikla*

Ajoneuvojen valinta alustavaan tekniseen tienvarsitarkastukseen

Valitessaan ajoneuvoja alustavaan tekniseen tienvarsitarkastukseen tarkastajat voivat asettaa etusijalle ajoneuvot, joita käyttävät tämän direktiivin liitteessä I vahvistettujen perusteiden mukaisesti määritetyt tai direktiivissä 2006/22/EY tarkoitetut korkean riskiluokituksen yritykset. Ajoneuvot voidaan valita tarkastukseen myös satunnaisesti tai jos on kohtuullinen syy epäillä, että ajoneuvo aiheuttaa vaaran liikenneturvallisuudelle tai ympäristölle.”;

- 9 a) lisätään artikla seuraavasti:

*”9 a artikla*

Etäseuranta

1. Jäsenvaltiot voivat käyttää etäseurantatekniikkaa moottoriajoneuvojen ilman epäpuhtauspäästöjen ja melupäästöjen seulontaan ja valita etäseurannan perusteella ajoneuvoja alustavaan tekniseen tienvarsitarkastukseen. Jäsenvaltiot voivat myös käyttää etäseurantaa sellaisten mahdollisesti suuripäästöisten ajoneuvojen tunnistamiseksi, joiden päästöt voidaan todentaa direktiivissä 2014/45/EU määritellyllä katsastusasemalla. Etäseurantatekniikkaa käyttävien jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiasta komissiolle.
2. Komissio voi etäseurantaa käyttävien jäsenvaltioiden 20 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimittamien tietojen perusteella antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan pakokaasu- tai melupäästöjä tai molempia sekä niihin liittyviä tarkkuusvaatimuksia, kuten toistuvia mittauksia, koskevat yhteiset etäseurannan raja-arvot, joita käytetään sellaisten suuripäästöisten ajoneuvojen tunnistamiseen, joiden osalta tarvitaan jatkotoimia toisessa jäsenvaltiossa 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti; kiinteälle tai liikkuvalla etäseurantalaitteistolle tai plume chasing -menetelmälle voidaan asettaa erilaisia vaatimuksia, ja raja-arvoja voidaan vahvistaa sellaisten ajoneuvojen tunnistamiseksi, joiden päästöjenrajoitusjärjestelmissä on vikaa tai joiden päästöjenrajoitusjärjestelmiä on muutettu luvattomasti.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

10) muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

a a) korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) tarkastajan on 7 artiklan 1 kohdan ja 18 a artiklan 1 kohdan mukaisesti tarkastettava viimeisin katsastustodistus ja teknistä tienvarsitarkastusta koskeva raportti, jos sellainen on saatavilla ;”;

b b) korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) tarkastajan on tehtävä silmämääräinen arviointi ajoneuvon teknisestä kunnosta. Tätä silmämääräistä arviointia voidaan täydentää käyttämällä erityislaitteita;”

c c) korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) tarkastajan on tehtävä silmämääräinen arviointi ajoneuvon kuorman kiinnityksestä;”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Alustavan tarkastuksen tulosten perusteella tarkastajan on päätettävä, onko ajoneuvolle tai sen perävaunulle tehtävä yksityiskohtaisempi tienvarsitarkastus ja 13 artiklan mukainen kuorman kiinnityksen tarkastus.”;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Yksityiskohtaisemmassa teknisessä tienvarsitarkastuksessa on tarkastettava ne liitteessä II luetellut kohteet, joita pidetään tarpeellisina ja merkityksellisinä ottaen erityisesti huomioon jarrujen, renkaiden, pyörien ja rungon turvallisuus ja ympäristöhaitat sekä suositeltavat menetelmät mainittujen kohteiden katsastamiseen.

Komissio hyväksyy viimeistään [LISÄTÄÄN PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on 24 kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään liitteessä II olevan 3 kohdan 8.2 kohdassa tarkoitettut menetelmät ja raja-arvot kipinäsytytysmoottoreiden hiukkasmääräpäästöjen (PN) mittaamiseksi.

Testausmenettelyjen on oltava käytössä tarkastuksia varten osoitetuissa tiloissa neljän vuoden kuluessa täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.

Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään liitteessä II olevan 3 kohdan 8.2 alakohdassa tarkoitettut menetelmät ja raja-arvot ja yksilöidään kyseisiin menetelmiin liittyvät Euro-päästöluokat kipinäsytytysmoottoreiden NOx-päästöjen mittaamiseksi. Testausmenettelyjen on oltava käytössä tarkastuksia varten osoitetuissa tiloissa neljän vuoden kuluessa täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

11) korvataan 13 artikla seuraavasti:

*”13 artikla*

Kuorman kiinnityksen tarkastus

1. Ajoneuvojen kuorman kiinnitys voidaan tarkastaa yksityiskohtaisemmin tienvarsitarkastusten aikana liitteen III mukaisesti sen varmistamiseksi, että kuorma on kiinnitetty siten, ettei se vaikuta ajoturvallisuuteen tai vaaranna henkeä, terveyttä, omaisuutta tai ympäristöä. Tarkastuksia on tehtävä sen tarkistamiseksi, että ajoneuvon kaikenlaisen käytön aikana, myös hätätilanteissa tai mäkilähdössä, kuormat
  - a) voivat liikkua ainoastaan minimaalisesti toisiinsa nähden taikka ajoneuvon seiniä tai muita pintoja vasten;
  - b) eivät voi liikkua kuorma- tai kuormaustilan ulkopuolelle.
2. Kuorman kiinnityksessä ja kuorman kiinnityksen tarkastuksessa on noudatettava tämän direktiivin liitteessä III olevassa I jaksossa vahvistettuja periaatteita ja tarvittaessa siinä vahvistettuja standardeja, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta tiettyjen tavaraluokkien, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY\*\*\*\*\* soveltamisalaan kuuluvien tavaroiden, kuljetukseen sovellettaviin vaatimuksiin. Mainitun jakson 5 kohdassa tarkoitettujen standardien viimeisintä versiota saa käyttää.

3. Jos kuorman kiinnityksessä havaitaan vakavia tai vaarallisia puutteita, on noudatettava myös 14 artiklassa tarkoitettuja seurantamenettelyjä.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuorman kiinnityksen tarkastuksiin osallistuva henkilöstö on asianmukaisesti koulutettu tätä tarkoitusta varten.

---

\*\*\*\*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”;

- 12) Lisätään 14 artiklaan 4 kohta seuraavasti:

”4. Ajoneuvon päästöjenrajoitusjärjestelmän, suurjännitejärjestelmän, mukaan lukien akunhallintajärjestelmä, äänenvaimentimen tai turvallisuuteen liittyvien järjestelmien luvattomasta muuttamisesta tai vilpillisestä käsittelystä, joka aiheuttaa vakavia tai vaarallisia puutteita, on määrättävä tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä seuraamuksia.”

- 13) korvataan 16 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kun yksityiskohtaisempi tarkastus on saatu tehtyä, tarkastajan on laadittava liitteen IV mukainen raportti. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ajoneuvon kuljettajalle annetaan sähköinen jäljennös tarkastusraportista.”

14) muutetaan 18 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jos muualla kuin tarkastusjäsenvaltiossa rekisteröidyssä ajoneuvossa havaitaan vakavia tai vaarallisia puutteita taikka ajoneuvon käytön rajoittamiseen tai sen käyttökieltoon johtavia puutteita, yhteyspisteen on ilmoitettava tarkastuksen tulokset ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion yhteyspisteeseen. Ilmoitukseen on sisällytettävä liitteessä IV vahvistetut tienvarsitarkastusraportin kohdat, ja se on toimitettava rekisteröintijäsenvaltion yhteyspisteeseen komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2205\*\*\*\*\* 3 artiklassa tarkoitetun viestijärjestelmän (tienvarsitarkastusjärjestelmän) kautta.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt tämän artiklan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista menettelyistä, joilla rekisteröintijäsenvaltion yhteyspisteeseen ilmoitetaan ne ajoneuvot, joissa on vakavia tai vaarallisia puutteita. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

---

\*\*\*\*\* Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2205, annettu 29 päivänä marraskuuta 2017, sellaisten hyötyajoneuvojen, joissa on teknisessä tienvarsitarkastuksessa havaittu vakavia tai vaarallisia puutteita, ilmoitusmenettelyjä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”3. Jos jäsenvaltio, joka käyttää etäseurantaa 9 a artiklan mukaisesti, on määrittänyt toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon suuripäästöiseksi ajoneuvoksi soveltaen 9 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua täytäntöönpanosäädöksessä vahvistettuja raja-arvoja ja tarkkuustasoja, jäsenvaltion on ilmoitettava rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle 17 artiklassa tarkoitetun yhteyspisteen välityksellä etäseurannan ja soveltuvin osin myöhemmän teknisen tienvarsitarkastuksen mittaustulokset. Jos myöhempää tienvarsitarkastusta ei ole tehty, päästöt mitannut jäsenvaltio voi pyytää rekisteröintijäsenvaltion toimivaltaista viranomaista ryhtymään rekisteröintijäsenvaltion asianmukaiseksi katsomiin jatkotoimiin, kuten tekemään ajoneuvolle tienvarsitarkastuksen tai katsastuksen, johon sisältyy asiaankuuluvien päästöjen mittaaminen.”;

15) lisätään 18 a artikla seuraavasti:

*”18 a artikla*

Jäsenvaltioiden viranomaisten välinen tietojenvaihto

1. Jäsenvaltiot avustavat toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Niiden on vaihdettava tietoja erityisesti sen varmistamiseksi, että ajoneuvon oikeudellinen ja tekninen tilanne voidaan tarvittaessa tarkastaa tienvarsitarkastuksen yhteydessä siitä jäsenvaltiosta, jossa se on rekisteröity.
  - a) Jäsenvaltioiden on annettava muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja niiden hyväksymille katsastusasemille pääsy ajoneuvorekisteritietoihin, vaatimustenmukaisuustodistusten sisältöä koskeviin tietoihin, jos ne ovat saatavilla, viimeisimmän katsastustodistuksen tuloksiin, mahdolliseen viimeisten kolmen vuoden aikana annettuun EU:n väliaikaiseen katsastustodistukseen, teknisiä tienvarsitarkastuksia koskeviin raportteihin vähintään viimeisten kolmen vuoden ajalta sekä kansallisiin tietokantoihin tallennettuihin ajoneuvon matkamittaritietoihin.

- b) Jäsenvaltioiden on liitettävä katsastustodistuksiin sisältyvää dataa ja matkamittaritietoja koskevat sähköiset järjestelmänsä yhteen komission kehittämän sähköisen MOVE-HUB-järjestelmän kautta siten, että minkä tahansa jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat reaaliaikaisesti käyttää minkä tahansa muun jäsenvaltion tietokantaa tai kansallista ajoneuvorekisteriä.
- c) Edellä b alakohdassa säädetyn velvoitteen on katsottava täyttyneen, jos jäsenvaltiot käyttävät omia sovelluksiaan tai kolmannen osapuolen sovelluksia, mukaan lukien eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä (EUCARIS), tietojen vaihtamiseen ja sähköiseen MOVE-HUB-järjestelmään liittymiseksi.
2. Komissio hyväksyy viimeistään [LISÄTÄÄN PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tarvittavat järjestelyt sähköisen MOVE-HUB-järjestelmän toimintojen toteuttamiseksi ja täsmennetään niiden tietojen muotoa ja sisältöä koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka jäsenvaltioiden on vaihdettava tienvarsitarkastusten kohteina olevista ajoneuvoista. Näillä täytäntöönpanosäädöksillä varmistetaan henkilötietojen suoja, ja ne hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Edellä 1 kohdassa säädettyjen sähköisten järjestelmien yhteenliitäntöjen on oltava toiminnassa kahden vuoden kuluessa 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.”;

- 16) korvataan 20 artikla seuraavasti:

*”20 artikla*

Tietojen toimittaminen komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava ennen 31 päivää maaliskuuta 2030 ja sen jälkeen joka kolmas vuosi ennen 31 päivää maaliskuuta komissiolle tiedot niiden alueella tarkastetuista ajoneuvoista kolmelta edeltävältä kalenterivuodelta käyttäen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999\*\*\*\*\* 28 artiklassa tarkoitettua verkkopohjaista raportointialustaa, jäljempänä ’sähköinen alusta’. Näihin tietoihin on sisällytettävä seuraavat tiedot kultakin kalenterivuodelta:

- a) tarkastettujen ajoneuvojen kokonaismäärä;
- b) tarkastettujen ajoneuvojen määrä luokittain;
- c) kunkin tarkastetun ajoneuvon rekisteröintivaltio;
- d) kun on kyse yksityiskohtaisemmista tarkastuksista, tarkastetut osa-alueet ja tarkastuksessa hylätyt kohteet tämän direktiivin liitteessä IV olevan 10 kohdan mukaisesti.

Komissio ilmoittaa kerätyt tiedot Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt siitä, missä muodossa 1 kohdassa tarkoitettut tiedot on toimitettava sähköisen alustan kautta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Jäsenvaltioiden on näiden sääntöjen voimaantuloon asti käytettävä liitteessä V olevaa vakiomuotoista raportointilomaketta.

3. Jäsenvaltioiden, jotka ovat ilmoittaneet komissiolle etäseurannan käytöstä 9 a artiklan 1 kohdan mukaisesti, on ilmoitettava komissiolle vuoden kuluessa tällaisesta ilmoituksesta suuripäästöisten ajoneuvojen tunnistamiseksi vahvistamansa pakokaasu- tai melupäästöjen tasot tarvittaessa ajoneuvoluokittain sekä tarkkuusvaatimukset, kuten toistuvat mittaukset, ja yhteenvedot asiaan liittyvistä mittaustuloksista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista näiden tasojen ja vaatimusten muutoksista.

---

\*\*\*\*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1999, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 17) korvataan 21 artiklan toinen ja kolmas luetelmakohta seuraavasti:

- ”– saattaa ajan tasalle liitteessä II oleva 3 kohta menetelmien osalta, jos saataville tulee tehokkaampia ja toimivampia testausmenetelmiä, lisäämättä mitään tarkastettavien kohteiden luetteloon;
- mukauttaa liitteessä II olevaa 3 kohtaa myönteisen kustannus-hyötyanalyysin jälkeen tarkastettavien kohteiden luettelon, menetelmien, hylkäysperusteiden ja puutteiden arvioinnin osalta, jos pakollisia tyyppihyväksyntävaatimuksia muutetaan unionin liikenneturvallisuus- tai ympäristölainsäädännössä;”;

18) korvataan 24 artikla seuraavasti:

*”24 artikla*

Kertomukset

Komissio antaa viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2032 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista. Kertomuksessa arvioidaan erityisesti tämän direktiivin vaikutusta liikenneturvallisuuden parantamiseen ja päästöjen vähentämiseen.”;

18 a) lisätään 24 a artikla seuraavasti:

*”24 a artikla*

Uudelleentarkastelu

Vastaanotettuaan 20 artiklan 3 kohdan mukaiset etäseurantaa koskevat raportit vähintään viideltä jäsenvaltiolta komissio arvioi 9 a artiklan mukaisen etäseurannan vaikuttavuutta.”;

19) muutetaan liitteet II, III, IV ja V tämän direktiivin liitteen II mukaisesti.

### *3 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [LISÄTÄÄN PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on kolme vuotta tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

### *4 artikla*

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

### *5 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

---