



Brüssel, 5. detsember 2025
(OR. en)

16420/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0097(COD)

TRANS 626
CODEC 2021
ENV 1336
MI 1011

MENETLUSE TULEMUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Delegatsioonid

Eelmise dok nr: 15613/25 + ADD 1

Teema: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnöülevaatust, ning direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust
– Menetluse tulemus

Delegatsioonidele edastatakse lisas teavitamise eesmärgil tekst, mille suhtes transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) leppis 4. detsembril 2025 kokku üldises lähenemisviisis.

Ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

- (1) Tehnoülevaatust käsitlevad sätted on olnud liidu õigusaktide osa juba aastakümneid. Neid ühtlustatakse siiski järk-järgult. Asjaomane liidu õigus vaadati viimati läbi 2014. aastal nn tehnoülevaatuspaketiga³. Eeskirjade täitmise paremaks tagamiseks lisati järk-järgult nende järjestikuste läbivaatamistega kontrollitavate sõidukite tüüpe ja laiendati ühtlustatud eeskirjade kohaldamisala, sealhulgas liiklevate sõidukite tehnokontrolli ja sõiduki registreerimistunnistusi käsitlevate eeskirjade kohaldamisala. Läbivaatamistega täpsustati ja ajakohastati nõutavaid katsemeetodeid ja -menetlusi ning nendega seotud dokumente, et kajastada tehnoloogia arengut.
- (2) Direktiivis 2014/45/EL on sätestatud ülevaatuste minimaalne sisu ja sagedus iga sõidukikategooria jaoks, välja arvatud mootorrattad, mille puhul liikmesriikidel on laiem kaalutusõigus. Kõnealusel direktiivis on sätestatud ka ülevaatuspunktide sõltumatus, inspektorite koolitamise, katseseadmete ja tehnoülevaatus kontrollkaardi sisu miinimumnõuded. Selleks et teises liikmesriigis juba registreeritud sõiduk saaks vabalt liikuda ja selle saaks ümber registreerida, peavad liikmesriigid tunnustama kõnealuse kontrollkaardi ja muude katsetõendite kehtivust.

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

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

- (6) Mõned praegused heitekatsemeetodid ei ole piisavad tänapäevase saasteainete heitekontrolli tehnoloogiaga ja heite madala lähtetasemega sõidukite katsetamiseks. Samuti on võimalik saasteainete heidet veelgi vähendada asjakohasemate katsete ja kontrollide abil. Parimate olemasolevate, proportsionaalsete ja sobivate katsemeetodite kohaldamine aitaks liikmesriikidel kohaldada rangemaid õhukvaliteedinorme, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2024/2881⁴ inimeste tervise kaitseks ette nähtud piirnorme, eelkõige tahkete peenosakeste ja lämmastikoksiidide (NO_x) kohta.
- (7) Surmajuhtumite ja raskete vigastuste arv liidu teedel on endiselt lubamatult suur – 2023. aastal hukkus 20 400 inimest. Seepärast on vaja võtta täiendavaid meetmeid, et saavutada ELi liiklusohutuspoliitika raamistikus 2021–2030⁵ sätestatud liiklusohutuseesmärgid.
- (8) Mootorrattaste tehnölevaatusel on liiklusohutuse tagamiseks selged eelised. Seda on näidanud ka nende liikmesriikide arv, kes juba lisavad mootorrattad oma tehnölevaatuste korda. Liikmesriigid võivad jätta kohustuslikust korralisest tehnölevaatusest välja mootorrattad, mille mootori töömaht on üle 125 cm³ või mille suurim püsivõimsus või suurim kasulik võimsus on üle 11 kW, kui nad on kehtestanud tulemuslikud alternatiivsed liiklusohutusmeetmed, näiteks liiklevate sõidukite tehnokontrollid.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/2881, mis käsitleb välisõhu kvaliteeti ja Euroopa õhu puhtamaks muutmist (ELT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁵ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

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

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

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

- (14) Tänapäevastel sõidukitel on palju uusi täiustatud elektroonilisi süsteeme, mille eesmärk on muuta sõidukid ohutumaks ja abistada juhti. Need süsteemid võivad olla mittekohustuslikud või kohustuslikud tüübikinnituse jaoks, kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144⁶ kohaselt tuleb paigaldada mitmesugused täiustatud juhiabisüsteemid, mille eesmärk on vältida liiklusõnnetusi ning vähendada liiklusõnnetustes kannatanute arvu ja raskeid vigastusi. Eeldatavat kasu aga ei saavutata, kui need süsteemid aja jooksul halvenevad või neid rikutakse. Seepärast tuleks need uued elektroonilised süsteemid lisada korralistesse tehnoülevaatusesse ja liiklevate sõidukite tehnokontrollidesse, et tagada nende eeldatav ohutusalane kasu. Selleks et tagada automatiseeritud sõidukite ohutu liiklemine ja elektrooniliste ohutussüsteemide katsetamine kogu nende kasuliku tööea jooksul, tuleks asjaomased kontrollitavad aspektid lisada direktiivide 2014/45/EL ja 2014/47/EL vastavates lisades esitatud miinimumnõuetesse, mis käsitlevad ülevaatuse sisu ja soovituslikke katsemeetodeid.
- (15) Kuigi maanteetransport annab olulise osa kahjulike saasteainete heitest (eelkõige NO_x ja tahked peenosakesed), ei ole praegused heitgaasiga seotud katsemeetodid kohandatud uuematele sõidukitele ja tehnoloogialahendustele. Komisjoni soovitus (EL) 2023/688⁷ oli esimene samm tahkete osakeste arvu mõõtmise ühtlustamiseks tehnoülevaatuse käigus. Rahvatervise, keskkonnakaitse ja ausa konkurentsi huvides peaksid korraliste tehnoülevaatuste ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus kontrollitavad asjakohased aspektid, mis on esitatud direktiivide 2014/45/EL ja 2014/47/EL lisades, hõlmama nüüd tahkete osakeste arvu mõõtmist ja NO_x mõõtmist.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ Komisjoni 20. märtsi 2023. aasta soovitus (EL) 2023/688 tahkete osakeste arvu mõõtmise kohta survesüütemootoriga sõidukite korralisel tehnoülevaatusel (ELT L 90, 28.3.2023, lk 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

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

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

- (20) Tuleks tagada, et isikuandmete töötlemine käesoleva direktiivi rakendamisel oleks kooskõlas liidu andmekaitseraamistikuga, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679⁸. Kooskõlas vaikimisi andmekaitse põhimõttega tuleks tehnöülevaatuse kontrollkaartide kontrollimisel kasutada meetodeid, mis ei nõua isikuandmete edastamist üksikutel kontrollkaartidel.
- (21) Selleks et näha ette puuduste korral võetavad asjakohased järelmeetmed, kui sõiduk ühe või mitme olulise või ohtliku puuduse tõttu ei läbi korralist tehnöülevaatust mõnes muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriik, tuleks ülevaatustulemus ja järgmise ülevaatuse tähtaeg teatada sõiduki registreerimise liikmesriigile ja kanda need sõidukiregistrisse. Järgmise ülevaatuse tähtaeg ei tohiks olla pikem kui kaks kuud ja ülevaatus peaks toimuma ühes neist liikmesriikidest. Lisaks sellele, kui sõiduk ei ole läbinud korralist tehnöülevaatust ühe või mitme ohtliku puuduse tõttu, peaks liikmesriigil või pädeval asutusel olema võimalik otsustada, et kõnealust sõidukit ei tohi kasutada avalikel teedel, et vältida vahetut riski, mida see tekitab liiklusohutusele või keskkonnale, ning taotleda sõiduki registreerimise liikmesriigilt sõiduki liikluses kasutamise loa peatamist kuni puudused on kõrvaldatud ja nende kõrvaldamist on kontrollitud järgneva tehnöülevaatuse käigus. Peatamine tuleks kanda sõiduki registreerimise liikmesriigi sõidukiregistrisse.
- (22) Sõiduki heitekontrollisüsteemi, kõrgepingesüsteemi, sealhulgas akuhaldussüsteemi, summuti või ohutusega seotud süsteemide rikkumine või manipuleerimine võib põhjustada olulisi või ohtlikke puudusi ning selle eest tuleks määrata tegelik, proportsionaalne, ennetav ja mittediskrimineeriv karistus. Rikkumine või manipuleerimine hõlmab muu hulgas sõiduki süsteemide ja osade tahtlikku väljalülitamist, muutmist või reguleerimist eesmärgiga muuta tootja poolt algselt kindlaks määratud funktsiooni, et hoida kõrvale normide või tehniliste nõuete täitmisest.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Praegu direktiivides 2014/45/EL ja 2014/47/EL sätestatud nõuded, mille kohaselt liikmesriigid peavad tegema nende direktiivide rakendamisel üksteisega koostööd, ei võimalda liikmesriikidel kontrollida sõiduki õiguslikku ega tehnilist seisukorda piiriülestes olukordades. Suurema tulemuslikkuse tagamiseks, sealhulgas sellistes olukordades, peaksid liikmesriigid üksteist abistama direktiivide süstemaatilisel rakendamisel. Seepärast on vaja kehtestada eeskirjad teabe ja sõidukiandmete vahetamise kohta, et liikmesriigid saaksid kasutada üksteise sõidukiregistreid ja tehnoloogilise andmebaase, sealhulgas tehnoloogilise kontrollkaartide ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli aruannete sisu. See teabevahetus peaks hõlmama ka määruse (EL) 2018/858 alusel välja antud vastavustunnistust. Liikmesriigid võivad tagada andmetele juurdepääsu kõnealuses määruses kehtestatud andmevahetusnormide kohaselt.
- (24) Liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe vahetamiseks on komisjon välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB, et ühendada omavahel liikmesriikide elektroonilised registrid⁹. Platvorm majutab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registre (ProDriveNet), sõidumeerikute juhikaartide registre (TACHOnet) ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli rikestest teatamise (RSI) vahelisi ühendusi¹⁰.

⁹ Komisjoni 1. aprilli 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/480, millega kehtestatakse autoveo-ettevõtjate riiklike elektrooniliste registre omavahelist ühendamist käsitlevad ühiseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1213/2010 (ELT L 87, 2.4.2016, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁰ Komisjoni 29. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2205 üksikasjalike eeskirjade kohta, mille alusel teatatakse oluliste või ohtlike puudustega tarbesõidukitest, mis on avastatud liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus (ELT L 314, 30.11.2017, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

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

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

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

- (32) Veose kinnitamine on liiklusohutuse jaoks otsustava tähtsusega. Veose kinnitatus visuaalne hindamine peaks olema kõikides liikmesriikides esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli kohustuslik osa. Esmase liiklevate sõidukite tehnokontrolli tulemuse põhjal võidakse teostada veose kinnitatus üksikasjalikum kontroll.
- (33) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et määrata kindlaks: a) tehnöülevaatuseks vajalik tehniline teave ja andmed, mis tuleb teha kättesaadavaks pädevatele asutustele, b) tehnöülevaatuse kontrollkaartide ruutkoodide suhtes kohaldatavad koostalitlusfunktsioonid ja turvameetmed, c) vahetatava teabe ja andmete vormi ja sisu jaoks vajalikud funktsioonid ja nõuded, d) korralise ülevaatuse ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli andmete edastamise vorming, e) sõidukite katseseisundisse viimise nõuded ning täpsustus selle kohta, millised EURO standardid tuleks lisada diiselmootorite lämmastikoksiidide (NO_x) mõõtmisesse ülevaatuspunktides, ning f) ottomootorite tahkete osakeste arvu (PN) mõõtmise ja NO_x mõõtmise meetodite ning piinormide kehtestamine ja g) heitgaasi või müraemissiooni või mõlema ühiste piinormide kehtestamine, mida tuleks kasutada suure heitega sõidukite tuvastamiseks kaugmõõtmise abil, kui selline tuvastamine peaks kaasa tooma piiriülesed järeelmeetmed. Nende volituste kasutamisel tuleks järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 182/2011¹¹.
- (34) [...]

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

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

- (39) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti kooskõlas määruse (EL) 2018/1725 artikli 42 lõikega 1 ning ta esitas arvamuse [PP/KK/AAAA].
- (40) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta¹² kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (41) Seepärast tuleks direktiive 2014/45/EL ja 2014/47/EL vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹² ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

Artikkel 1

Direktiivi 2014/45/EL muutmine

Direktiivi 2014/45/EL muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 kuues taane asendatakse järgmisega:

„– kahe- või kolmerattalised sõidukid – L3e-, L4e-, L5e- ja L7e-kategooria sõidukid mootori töömahuga üle 125 cm³ või suurima püsinimivõimsusega või suurima kasuliku võimsusega üle 11 kW;

– T5-, T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria ratastraktorid, mida kasutatakse peamiselt avalikel teedel ärivedudeks.“;

b) lõike 2 seitsmes taane asendatakse järgmisega: „

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

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

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

b) lisatakse punkt 6a:

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

c) punkt 10 asendatakse järgmisega:

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

d) punkt 12 asendatakse järgmisega:

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

e) lisatakse punkt 12a:

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

3) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Kohustused

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

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

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

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

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

4) Lisatakse artikkel 4a:

„Artikkel 4a

Läbisõidumõõdiku näitude registreerimine

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

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

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

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Ülevaatuse kuupäev ja sagedus

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

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

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

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

6) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

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

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

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

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

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

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

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

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

d) lisatakse järgmine lõige:

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

7) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Tehnoülevaatus kontrollkaart ja ELi ajutine tehnoülevaatus kontrollkaart

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Puuduste korral võetavad järelmeetmed

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

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

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

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

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

9) Artikkel 16 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 16

Andmevahetus liikmesriikide ametiasutuste vahel

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

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

10) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:

a) esimene taane asendatakse järgmisega:

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

b) kolmas taane asendatakse järgmisega:

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

11) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 20

Aruandlus

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

12) Lisatakse järgmine artikkel 20a:

„Artikkel 20a

Teabe edastamine komisjonile

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

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

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

- 13) Artikkel 22 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 22

Tehnoülevaatuse kontrollkaartide kehtivuse pikendamine kriisiolukorras

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

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

Artikkel 2

Direktiivi 2014/47/EL muutmine

Direktiivi 2014/47/EL muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimisese

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

- 2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikele 1 lisatakse punkt aa:

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

- b) lisatakse lõige 1a:

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

- c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 13 asendatakse järgmisega:

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

b) punkt 18 jäetakse välja;

c) lisatakse punktid 21 ja 22:

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

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

6) Artikli 5 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

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

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

7) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

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

8) Artikli 7 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

9) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Sõidukite väljavalimine esmaseks liiklevate sõidukite tehnokontrolliks

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

9a) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

Kaugmõõtmine

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

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

10) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teist lõiku muudetakse järgmiselt:

aa) punkt a asendatakse järgmisega:

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

bb) alapunkt b asendatakse järgmisega:

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

cc) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) hindab visuaalselt veose kinnitatust;“

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

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

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

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

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

11) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Veose kinnitamise kontroll

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

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

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

- 12) Artiklisse 14 lisatakse lõige 4:

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

- 13) Artikli 16 lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

14) Artiklit 18 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

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

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

b) lisatakse järgmine lõige:

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

15) Lisatakse artikkel 18a:

„Artikkel 18a

Andmevahetus liikmesriikide ametiasutuste vahel

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

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

16) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 20

Teabe edastamine komisjonile

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

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

Komisjon edastab kogutud andmed Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

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

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

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

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

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

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

18) Artikkel 24 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 24

Aruandlus

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

18a) Lisatakse artikkel 24a:

„Artikkel 24a

Läbivaatamine

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

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

Artikkel 3

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

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

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

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

I LISA

Direktiivi 2014/45/EL I, III ja IV lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Katse peab hõlmama vähemalt punktis 3 loetletud aspekte, tingimusel et süsteemid ja osad on sõidukile paigaldatud. Ülevaatus võib hõlmata kontrolli, kas kõnealuse sõiduki asjaomased osad ja komponendid vastavad nõutud ohutus- ja keskkonnanäitajatele, mis kehtisid sõidukile tüübikinnituse andmise ajal või (kui see on asjakohane) järetpaigaldamise ajal.“;

b) punkti 2 lisatakse järgmine alapunkt:

„10) sõiduabisüsteem ja muud ohutusega seotud süsteemid.“;

c) punkti 3 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri ja sissejuhatus asendatakse järgmisega:

„3. SÕIDUKITE ÜLEVAATUSE SISU JA MEETODID, EBAÕNNESTUMISE PÕHJUSED JA HINNANG PUUDUSTELE

Ülevaatus hõlmab vähemalt käesolevas punktis esitatud tabelis loetletud aspekte ning miinimumnõuete ja soovituslike meetodite kasutamist.

Sõiduki osi ja süsteeme kontrollitakse visuaalselt või elektroonilise liidese abil või, kui see on asjakohane, mõlemal viisil, kasutades järgmisi kontrollikriteeriume:

- a) paigalduse kontrollimine hõlmab sõidukitootjate poolt artikli 4 lõigete 5 ja 6 kohaselt kättesaadavaks tehtud asjakohaste diagnostika veakoodide hindamist ning selle kontrollimist, kas paigaldatud süsteemid ja osad vastavad muu hulgas järgmistele nõuetele:
 - kindlaksmääratud konstruktsioon, ettenähtud kinnitusviis/arv, ettenähtud elektritoiteahel, nõutav märgistus;
 - kehtiv tarkvaraversioon, sealhulgas terviklustunnus;
- b) seisukorra kontrollimine hõlmab selle kontrollimist, kas paigaldatud süsteemid ja osad on näiteks:
 - kahjustunud, korrodeerunud või vananenud;
 - nõuetekohaselt kinnitatud, fikseeritud, kokkumonteeritud ja ühendatud;
 - töötavad takistuseta ja kergesti;
 - rikkest teatamine toimub rikkeindikaatori või (kui see on asjakohane) pardaseiresüsteemi kaudu;
 - valmisolek kontrollimiseks (pardadiagnostikasüsteemi valmisolek);
- c) toimimise kontrollimine hõlmab toimingut algatavate pedaalide, hoobade, lülitite või juhtseadiste ning elektrooniliselt juhitavate süsteemide ja osade, näiteks ajamite, nõuetekohase toimimise tagamiseks nende käivitamise ja/või rakendamise kontrollimist;
- d) toimivuse ja tõhususe kontroll on osa või süsteemi metrooloogiline kontroll kindlaksmääratud piirnormidele vastavuse või nende saavutamise kontrollimiseks, mis võib hõlmata ka arvutusi, näiteks järgmist:
 - pidurite katsetamine pidurite katsetamise seadmel ja tõhususe arvutamine;
 - ohutussüsteemi rakendamine ja andurite väärtuste hindamine ja/või tõhususe mõõtmine väliste katseseadmetega.

Iga kontrollitava sõidukisüsteemi ja selle osa puhul hinnatakse puudusi igal üksikjuhul eraldi vastavalt käesolevas punktis esitatud tabelis kindlaks määratud kriteeriumidele.

Käesolevas lisas loetlemata puudusi hinnatakse vastavalt riskile, mida need avaldavad liiklusohutusele või keskkonnale.“„

ia) tabelisse lisatakse punkt 0.3:

”

0.3. Sõiduk, mille tagasikutsumiskampaania on käimas (X) ²	Liikmesriigid võivad kontrollida sõidukit, mille suhtes kohaldatakse käimasolevat tagasikutsumiskampaaniat, kui nad on kindlaks teinud, et kampaania aluseks olevad puudused:	a) mõjutavad sõiduki ohutut käitamist või keskkonda. b) kujutavad otsest ohtu sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.		X	X
---	---	--	--	---	---

“;

ii) tabelis asendatakse punktid 1.1.3–1.1.6 järgmisega:

»

1.1.3. Vaakumpump või kompressor ja mahutid	Komponentide visuaalne kontroll tavapärase töö rõhu juures. Kontrollitakse vaakumi või õhurõhu ohutu taseme saavutamiseks kuluvat aega ning hoiatusseadise, mitmemähiselise kaitseklapi ja rõhualandusventiili toimimist. Pidurdamine – piduripedaali/hoova vajutamine, mis võimaldab kogu õhu/vedeliku pealevoolurõhu rakendamist pidurikoostule.	a) Ebapiisav õhurõhk/vaakum, et võimaldada piduri rakendamist vähemalt neli korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu); vähemalt kaks korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu).		X	
		b) Ohutuks tööks vajaliku õhurõhu/vaakumi tekkeks kuluv aeg on nõudeid arvestades liiga pikk ¹ .		X	
		c) Mitmemähiseline kaitseklapp või rõhualandusventiil ei tööta.		X	
		d) Märkimisväärset rõhulangust põhjustav õhuleke või kuuldavavad õhulekked. Õhuleke, mis põhjustab rõhu kriitilist langust.		X	X
		e) Pidurisüsteemi toimimist mõjutada võiv väline kahjustus.		X	
		Varupiduri tõhusus ei ole piisav.			X
1.1.4. Alarõhu hoiatusseadis	Toimimise kontroll.	Defektne hoiatusseadis või hoiatusseadise rike.	X		
		Alarõhku ei ole võimalik kindlaks teha.		X	
1.1.5. Seisupiduri juhtventiil	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel.	a) Käepide on pragunenud, kahjustunud või liigselt kulunud.		X	
		b) Ebakindel klappivõll või klapp.		X	
		c) Ühendused on lahti, kinnitused on defektsed või süsteem lekib.		X	
		d) Mitterahuldav toimimine.		X	

1.1.6. Seisupiduri tööseade, pidurikang, piduri lukustus, elektriline seisupidur, sealhulgas nelja ratta seisupidur Elektrilise seisupiduri kirjeldus: seisupiduri funktsioon käivitatakse või käsk edastatakse elektrooniliselt või elektromehaaniliselt. Nelja ratta seisupiduri kirjeldus: süsteem rakendab maksimaalset pidurdusrõhku kõigi nelja ratta pidurisilindrites.	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Piduri lukustus ei tööta nõuetekohaselt.		X		
		b) Kangiliigend või lukustusmehhanism on kulunud. Ülemäärane kulumine.	X		X	
		c) Kangi liigne liikumine, mis viitab ebaõigele reguleerimisele.		X		
		d) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		e) Süsteem või komponent on kahjustunud.		X		
		f) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		g) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		h) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		i) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
						X
		j) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		k) Muu rike Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	

“,

iii) tabelis asendatakse punkt 1.1.13 järgmisega:

”

1.1.13. Piduri hõõrdkatted ja klotsid	Visuaalne kontroll.	a) Katted või klotsid on ülemääraselt kulunud (kulumine on jõudnud miinimummärgistuseni).		X	
		Katted või klotsid on ülemääraselt kulunud (miinimummärgistus ei ole nähtav).			X
		b) Katted või klotsid on määratud (õli, määre jne).		X	
		Pidurdustõhusus on halvenenud.			X
		c) Hõõrdkate või klots puudub või on valesti paigaldatud või on selgelt valet tüüpi.			X
		d) Kulumise märgutule elektrijuhtmestik on lahti ühendatud või kahjustunud.	X		

“;

iv) tabelis asendatakse punkt 1.1.18 järgmisega:

”

1.1.18. Kulumise kompensatorid ja näiturid	Komponentide visuaalne kontroll piduri süsteemi käitamisel, kui võimalik.	a) Kompensaator on kahjustunud, kinni kiilunud või liigub valesti, on ülemääraselt kulunud või valesti reguleeritud.		X	
		b) Kompensaator on defektne.		X	
		c) Kompensaator on valesti paigaldatud või asendatud.		X	

“;

v) tabelis asendatakse punkt 1.1.19 järgmisega:

”

<p>1.1.19. Aeglustisüsteem (kui see on paigaldatud või nõutav)</p> <p>Kirjeldus: täiendav pidurisüsteem, mis suudab teatava aja jooksul pidurdada, ilma et pidurdustõhusus märkimisväärselt väheneks, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 13 ja määrusega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll (võimaluse korral sisse- ja väljalülitatult) ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub (näiteks ebakindlad ühendused või kinnitused).		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		

“,

vi) tabelis asendatakse punkt 1.1.23 järgmiste punktidega 1.1.23 kuni 1.1.25:

”

1.1.23. Pealejooksupidur	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Ei tööta korralikult, näiteks ületab tiisli töökäik 2/3 pealejooksu ulatusest.		X	
1.1.24. Haagise stabiliseerimine (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: haagise selektiivse pidurdamisega sõidupiduri abil stabiliseeritakse kogu autorongi liikumine.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	b) Turvatross on defektne või puudub.		X	
		a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
1.1.25. Bussi seisupidur (kui see on paigaldatud) (X) ²	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad. Kirjeldus: kui sõiduk seisab paigal, tagab süsteem pidurdusrõhu piduri rakendumise olenemata piduri rakendamisest. Buss saab liikumist alustada alles siis, kui uksed on suletud.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“
”

vii) tabelis asendatakse punktid 1.2.1 ja 1.2.2 järgmisega:

»

1.2.1. Toimimine	Mõõdetakse pidurite staatilise katsetamise seadmel ülevaatusel ajal või, kui see ei ole võimalik, katsesõidu ajal, rakendades pidureid järk-järgult kuni maksimaalse vajutuseni. Võimaluse korral tuleb tagada, et mehhaanilisi sõidupidureid kontrollitakse ilma regeneratiiv- või muu ahelpidurduse osaluse/mõjuta.	a) Ühe või enama ratta pidurdusjõud on ebapiisav. Ühe või enama ratta pidurdusjõud puudub.		X	X
		b) Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Või katsesõidu ajal kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	
		d) Mõne ratta pidur rakendub liiga vara või hilja.		X	
		e) Ratta täispöörde jooksul kõigub pidurdusjõud ülemääraselt. Või katsesõidu ajal tekib sõidupiduri pedaali/hoova või rooliratta liigne vibratsioon.		X	

<p>1.2.2. Tõhusus</p>	<p>Kontrollimine pidurite katsetamise seadmel või, kui seda ei ole tehnilistel põhjustel võimalik kasutada, siis katsesõidul meerik-aeglustasmõõdiku abil, milles kasutatakse aeglustuse registreerimisseadet, et määrata kindlaks pidurdustegur, mis suhestub:</p> <p>a) sõiduki täismassiga või,</p> <p>b) poolhaagiste puhul, lubatud teljekoormuste summaga või</p> <p>c) kontrollväärtusega.</p> <p>Sõidukeid või haagist, mille registrimass ületab 3,5 tonni, tuleb kontrollida kooskõlas standardis ISO 21069 sätestatud nõuetega või samaväärsete meetoditega.</p> <p>Sõidukite puhul, mida ei kontrollita standardi ISO 21069 või samaväärsete meetodite kohaselt, tuleb juhul, kui pidurdusteguri minimaalset väärtust ei saavutata, teha vähemalt asjakohane pidurduskatse.</p> <p>Asjakohane pidurduskatse tehakse juhul, kui pidurdustõhusus on väiksem kui punktides 1.2.2, 1.3.2 või 1.4.2 ettenähtud sõidu-, varu- või seisupiduri väärtused, kuid täidetud on kõik järgmised tingimused:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pidurisüsteem on heas seisukorras, ilma ilmsete rikeeta; — kõikide telgede rattad lukustuvad, sest pidurduskatse ajal ületati rehvi ja pidurite katsetamise seadme pinna vaheline haardumisjõud; kui mõne telje rattad ei lukustu, tuleb ohutult välja selgitada, kas punktides 1.2.2, 1.3.2 või 1.4.2 ettenähtud pidurdustõhususe väärtused saavutatakse koormatud sõiduki korral; 	<p>Ei anna vähemalt järgmist minimaalset väärtust ⁽¹⁾.</p> <p>1. Esmakordselt pärast 1.1.2012 registreeritud sõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁-kategooria: 58 % — M₁- ja M₂-kategooria: 50 % — N₁-kategooria: 50 % — N₂- ja N₃-kategooria: 50 % — O₂-, O₃- ja O₄-kategooria: <ul style="list-style-type: none"> — poolhaagised: 45 % ⁽²⁾ — täishaagised: 50 % 		X	
		<p>2. Esmakordselt enne 1.1.2012 registreeritud sõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> — M₁-, M₂- ja M₃-kategooria: 50 % ⁽³⁾ — N₁-kategooria: 45 % — N₂- ja N₃-kategooria: 43 % ⁽⁴⁾ — O₂-, O₃- ja O₄-kategooria: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Muud kategooriad</p> <p>L-kategooria (mõlemad pidurid koos):</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1e-kategooria: 42 % — L2e- ja L6e-kategooria: 40 % — L3e-kategooria: 50 % — L4e-kategooria: 46 % — L5e-, L7e-kategooria: 44 % <p>L-kategooria (tagarataste pidurid): kõik kategooriad: 25 % sõiduki kogumassist.</p> <p>T-kategooria: 40 %</p>		X	

	<p>— pidurite rakendamise tase, mille inspektor on kindlaks teinud, peab alati olema proportsionaalne telje hetkekoormusega.</p> <p>Teavet süsteemi väärtuste kohta võib saada sõiduki elektroonilise liidese kaudu.</p> <p>Katsesõidud tuleks teha kuivades ilmastikutingimustes siledal ja sirgel teel. Kui T-kategooria sõidukeid katsetatakse teel või pidurite katsetamise seadmel, tuleb juhul kui pidurdusteguri minimaalset väärtust ei saavutata, teha vähemalt asjakohane pidurduskatse.</p> <p>Pidurite katsetamise kõikide meetodite puhul tõendatakse kahtluse korral pidurdustõhusust koormatud või osaliselt koormatud tingimustes.</p>	Saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud väärtustest.			X
--	--	--	--	--	---

“.”
”

viii) tabelis asendatakse punkt 1.3.1 järgmisega:

”

1.3.1. Toimimine	<p>Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.1 osutatud meetodit.</p> <p>Võimaluse korral tuleb tagada, et mehhaanilisi pidureid kontrollitakse ilma regeneratiiv- või muu ahelpidurduse osaluse/mõjuta.</p>	a) Ühe või enama ratta pidurdusjõud on ebapiisav.		X	
		Ühe või enama ratta pidurdusjõud puudub.			X
		<p>b) Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Või katsesõidu ajal kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale.</p> <p>Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.</p>		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	

“
”

ix) tabelis asendatakse punkt 1.4.1 järgmisega:

”

1.4.1. Toimimine	Piduri rakendamine pidurite katsetamise seadmel või katsesõidu ajal.	Ühel küljel pidur ei tööta või katsesõidu ajal kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % punktis 1.4.2. osutatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatatuna).		X	X
------------------	--	--	--	---	---

“;

x) tabelis asendatakse punkt 1.5 järgmisega:

”

1.5. Aeglustisüsteemi toimimine	Visuaalne kontroll ning võimaluse korral süsteemi toimimise kontrollimine, st katsesõit.	a) Rikkeindikaator näitab riket.		X	
		b) Süsteem ei tööta.		X	

“;

xi) tabelis asendatakse punkt 1.6 järgmisega:

”

<p>1.6. Blokeerumist vältiv pidurisüsteem (ABS)</p> <p>Kirjeldus: süsteem takistab automaatselt rataste blokeerumist pidurdamise ajal ratta pidurdusjõu valikulise vähendamise, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 13 ja määrusega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid (näiteks ratta kiirusandur) on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		

“,

xii) tabelis asendatakse punkt 1.7 järgmisega:

”

1.7. Elektrooniline pidurisüsteem Kirjeldus: piduripedaali andur ja/või rõhuandur registreerib pidurdusnõude ja arvutab iga ratta optimaalse pidurdusjõu nii, et kõik rattapidurid rakenduksid optimaalselt.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad, või katsesõit.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
1.7.1. Elektriline regeneratiivpidurdus	Elektrilise regeneratiivpidurduse näidiku visuaalne kontroll elektroonilise liidese kasutamisega, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad, või katsesõit.	a) Hoiatusseadis näitab riket.		X	
		b) Süsteem ei aeglusta sõidukit märkimisväärselt (v.a juhul kui aku on täis) või laadimisnäidik (kui see on paigaldatud) ei näita laadimisseisundit, kui regeneratiivpidurdus on rakendatud.		X	
		c) Sõiduki liides näitab süsteemi riket.		X	
		d) Sõiduki liides näitab süsteemi riket.		X	

“,

xiia) tabelis asendatakse punkt 2.2.2 järgmisega:

»

<p>2.2.2. Roolisammas ja kahvlid ning juhtimissüsteemi amortisaatorid, sealhulgas elektroonilised amortisaatorid</p> <p>Elektroonilise amortiseerimise kirjeldus: roolisüsteemi amortiseerimist juhitakse elektrooniliselt.</p>	<p>Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud ning massiga maapinnale toetuval sõidukil lükatakse ja tõmmatakse rooliratast roolisamba suhtes üles-alla, rooliratast/ juhtrauda lükatakse roolisamba/sangade suhtes täisnurga all eri suundades.</p> <p>Vabakäigu ning painduvate ühenduste või universaalliigendite seisundi visuaalne kontroll, kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Rooliratta keskmee ülemäärane liikumine üles või alla.	X	
		b) Roolisamba ülemise osa ülemäärane liikumine radiaalselt samba telje suhtes.	X	
		c) Painduvate ühenduste seisund on halvenenud.	X	
		d) Kinnitus on defektne	X	
		Väga suur lahtituleku oht.		X
		e) Ohtlik muudatus ³ .		X
		f) Süsteem või mõni komponent puudub.	X	
		g) Süsteem või komponendid on kahjustunud.	X	
		h) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.	X	
		i) Juhtmestik on kahjustunud.	X	
j) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.	X			

	k) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
	Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
	l) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
	Mõjutab roolimist.			X
	m) Muu rike.	X		
	Ei mõjuta ohutut käitamist.			
	Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“;

xiii) tabelis asendatakse punkt 2.6 järgmiste punktidega 2.6 kuni 2.8:

”

2.6. Elektriline roolivõimendi (EPS), sealhulgas muutuviilekandega roolisüsteem Kirjeldus: roolimist toetava lisajõu genereerib elektrimootor. Muutuviilekandega roolisüsteemi kirjeldus: olenevalt sõiduolukorrast muudab süsteem rooliseadme ülekandearvu.	Visuaalne kontroll ja selle kontroll, et rooliratta asend vastab rataste asendile mootori sisse- ja väljalülitamisel, ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui sõiduki tehnilised omadused seda võimaldavad ja vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta (näiteks roolivõimendi ei tööta) või ei tööta õigesti (näiteks rooli nurga ja rataste nurga vastuolu).			X	

		Mõjutab roolimist.			X
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
2.7. Elektrooniline nelja ratta juhtimine (kui see on paigaldatud)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
Kirjeldus: juhitakse kahte telge, kõigi juhitavate rataste pöördenurk on suurem kui 3°, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 79 ja määrusega (EL) 2019/2144.		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.		X	X
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
2.8. Elektrooniliselt juhitav tõstetav abitelg veotelje ees ja taga (kui see on paigaldatud) (X) ²	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
Kirjeldus: juhtteljed on elektrooniliselt juhitavad abiteljed. Roolimisjõu tekitab hüdropump või ratastele avaldub külgjõud.		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	

		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.		X	X
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X

“
”

xiii) tabelis asendatakse punkt 3.1 järgmisega:

»					
<p>3.1. Vaateväli, sealhulgas kaudne vaateväli parkimiskaamera süsteemi (kui see on paigaldatud) abil.</p> <p>Parkimiskaamera süsteemi kirjeldus: süsteem, mis tekitab vähemalt osa kaudsest vaateväljast kaamerate kombinatsiooni abil (näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 46).</p>	<p>Juhikohalt avaneva vaatevälja visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Takistused juhi vaateväljas, mis mõjutavad oluliselt nähtavust ettepoole või külgedele (väljaspool klaasipuhastite puhastatavat ala). Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.	X		
		b) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		c) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		d) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		e) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		f) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		g) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.	X		X
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		h) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		i) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.	X		X
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

xiv) tabelis asendatakse punktid 4.1.1, 4.1.2 ja 4.1.3 järgmisega:

»					
<p>4.1.1. Seisund ja toimimine</p> <p>Kaasa arvatud sellised funktsioonid nagu pöördelatern, kaugtuleabi, kohanduv esituli ja kurvituli.</p> <p>Pöördelaterna kirjeldus: pööramise ajal lülitatakse sisse täiendav esilatern. Töötab sõidukiiruseni 40 km/h, näiteks vastavalt UNECE eeskirja nr 48 või nr 119 nõuetele.</p> <p>Kaugtuleabi kirjeldus: süsteem lülitab kaugtule automaatselt sisse ja välja vastavalt sõiduolukorrale ja valgustustingimustele.</p> <p>Kohanduva esitule kirjeldus: ümbritseva teela valgustust ja/või liiklejate otsest valgustust sõiduki ees asuvas ohupiirkonnas optimeeritakse valgusvihu dünaamilise kohandamisega.</p> <p>Kurvitule kirjeldus: pööramise ajal ning sõltuvalt pöördenurgast ja kiirusest pööratakse valgusvihku ja/või lülitatakse sisse täiendav esilatern, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 48, nr 98, nr 112 või nr 123.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	(a) Valgusallikas on defektne või puudub			
		Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta).	X		
		Nähtavus on olulisel määral mõjutatud (üks valgusallikas või LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).		X	
		b) Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on veidi defektne.	X		
		Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on tugevalt defektne või puudub.		X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.		X	
		d) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		e) Süsteem või mõni komponent on kahjustunud.		X	
		f) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		g) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		h) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		i) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
j) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			
k) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		

4.1.2. Reguleeritus	Määratakse kindlaks iga lähitulelaterna reguleeritus horisontaal- ja vertikaalsuunas, kasutades esilaternate reguleerituse kontrollimise seadet.	<p>a) Esilaternate reguleeritus ei jää nõuetes sätestatud piiridesse. Kui erinõuded puuduvad, kasutatakse järgmisi kontrollväärtusi, kus h on esilaternate kõrgus (valgust kiirgava pinna kõige madalam punkt):</p> <p>(i) M-, N-kategooriad:</p> <ul style="list-style-type: none"> — $h \leq 0,8\text{m}$: ülempiir $-0,5\%$, alampiir $-2,5\%$ — $0,8 < h \leq 1\text{m}$: ülempiir $-0,5\%$, alampiir -3% — $h > 1\text{m}$: ülempiir -1%, alampiir -3% — $h > 1,2\text{m}$, N3G-kategooria (maastikusõidukid): ülempiir $-1,5\%$, alampiir $-3,5\%$; <p>(ii) L-kategooria (komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 3/2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> — ülempiir $-0,5\%$ — $h \leq 0,8\text{m}$: alampiir $-2,5\%$ — $h > 0,8\text{m}$: alampiir $-3,0\%$ (L3e-kategooria puhul $-2,5\%$) <p>(iii) T-kategooria:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ülempiir $-0,5\%$; — $h \leq 1,2\text{m}$: alampiir -4% — $h > 1,2\text{m}$: alampiir -6% 	X	
4.1.3. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	<p>a) Lüliti ei tööta nõuetele¹ vastavalt (ühel ja samal ajal põlevate esilaternate arv).</p> <p>Lubatud piirmäär ületav valgustugevus sõidukist ettepoole.</p> <p>b) Juhtseadise talitus on häiritud.</p>	X	X

“;

xv) tabelis asendatakse punkt 4.1.5 järgmisega:

”

<p>4.1.5. Automaatse ja käsitsi reguleerimise seadmed (kui need on kohustuslikud)</p> <p>Automaatse reguleerimise seadmete kirjeldus: sõltuvalt koormusest ja pikisuunalisest kaldenurgast (valikuline) reguleerib süsteem esilaternate asendit vertikaalsuunas, näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 121.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		i) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.		X	

“,

xvi) tabelis asendatakse punktid 4.2.1 ja 4.2.2 järgmisega:

”

4.2.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub. Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta); üks mitmest külgmisest valgusallikast on defektne. Üks valgusallikas: LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3; kaks või enam mitmest külgmisest valgusallikast on defektsed.	X	X	
		b) Hajutiklaas on defektne.		X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		
				X	
4.2.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .		X	
		Tagumisi äärelaternaid ja külgmisi äärelaternaid on võimalik välja lülitada esilaternate põlemise ajal.		X	
		b) Juhtseadise talitus on häiritud.		X	
4.2.2.1. Automaatne valgustus (kui see on nõutav) Kirjeldus: sõltuvalt ümbritseva keskkonna valgustatusest lülitab süsteem automaatselt päevatuled sisse ja välja.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	

		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“
”

xvii) tabelis asendatakse punktid 4.3.1 ja 4.3.2 järgmisega:

”

4.3.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub. Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3). Ükski valgusallikas ei tööta.	X	X	X
		b) Hajutiklaas on veidi defektne (ei mõjuta kiiravat valgust). Hajutiklaas on äärmiselt defektne (mõjutab kiiravat valgust).	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X	X	
4.3.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Toimimine hilinemisega. Lüliti ei tööta üldse.	X	X	X
		b) Juhtseadise talitus on häiritud.		X	

“.

xviii) tabelis asendatakse punkt 4.4.1 järgmisega:

”

4.4.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	<p>(a) Valgusallikas on defektne või puudub.</p> <p>Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta).</p> <p>Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).</p> <p>Ükski valgusallikas ei tööta.</p>	X	X	X
		<p>b) Hajutiklaas on veidi defektne (ei mõjuta kiiravat valgust).</p> <p>Hajutiklaas on äärmiselt defektne (mõjutab kiiravat valgust).</p>	X	X	
		<p>c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.</p> <p>Väga suur küljest äratuleku oht.</p>	X	X	

“.

xix) tabelis asendatakse punkt 4.5.1 järgmisega:

4.5.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).	X		X
		b) Hajutiklaas on veidi defektne (ei mõjuta kiiravat valgust). Hajutiklaas on äärmiselt defektne (mõjutab kiiravat valgust).	X		X
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku või vastutulevate sõidukite pimestamise oht.	X		X

“.

xx) tabelis asendatakse punkt 4.6.1 järgmisega:

”

4.6.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub. Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).	X		X
		b) Hajutiklaas on defektne.	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		X

“.

xxi) tabelis asendatakse punkt 4.7.1 järgmisega:

”

4.7.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Latern heidab otsevalgust või valget valgust taha.	X		
		b) Valgusallikas on defektne või puudub. (Mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Valgusallikas on defektne või puudub (Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		X

“;

xxii) tabeli punktis 4.11 asendatakse tabeli esimese veeru tekst järgmisega:

„Elektrijuhtmestik (v.a kõrgepingejuhtmestik)“;

xxiia) tabelis asendatakse punkt 4.12 järgmisega:

”

<p>4.12. Mittekohustuslikud laternad ja helkurid, näiteks peamised välisvalgustid (X)²</p> <p>Peamiste välisvalgustite kirjeldus: süsteem lülitab sisse/välja peamised valgustid (näiteks märgutuled).</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Laterna/helkuri paigaldus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab/peegeldab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X			
		b) Latern ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Samaaegselt töötavate esilaternate valgustugevus on lubatust suurem; kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X		X	
		c) Latern/helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		X	
		d) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		e) Süsteem või komponent on kahjustunud.			X	
		f) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		g) Juhtmestik on kahjustunud.			X	
		h) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X	
		i) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		j) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X	

	k) Muu rike			
	Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
	Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“;

xxiii) tabeli punktis 4.13 asendatakse tabeli esimese veeru tekst järgmisega:

„Akud (või patareid, v.a kõrgepingeakud)“;

xxiv) lisatakse punktid 4.14 ja 4.15:

”

4.14. Kõrgepingesüsteemid					
4.14.1. Elektriõhutus	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades sõiduki liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Näidik või sõiduki liides näitab süsteemi riket.		X	
		b) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
4.14.2. Veoaku kaitseümbris	Visuaalne kontroll.	a) Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud.	X	X	
		b) Kinnitus on defektne. Väga suur küljest äratuleku oht.		X	X
		c) Ummistunud ventilatsiooniava(d).	X		
4.14.3 Laetav energiasalvestussüsteem, veoaku ja akuhaldussüsteem Kirjeldus: „laetav energiasalvestussüsteem” (REESS) – elektrilise käitamise eesmärgil elektrienergiat andev laetav energiasalvestussüsteem. Laetav energiasalvestussüsteem võib sisaldada üht või mitut allsüsteemi koos vajalike kõrvalsüsteemidega füüsilise toe, termoregulatsiooni, elektroonilise juhtimise ja kaitseümbrise tarbeks.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades sõiduki liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Lekkemärgid. Lekkimine (piiskade olemasolu).		X	X
		b) Vale tark- või riistvara või valmisolekukood ei ole aktiivne.		X	
4.14.4. Kõrgepingejuhtmestik					
4.14.4.1. Kõrgepingejuhtmestik ja ühendus	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll, sealhulgas mootoriruumi ja pakiruumi sisemuse kontroll (kui see on asjakohane).	a) Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud. Lühise oht.	X	X	X
		b) Juhtmestik on halvasti kinnitatud või ei ole piisavalt kaitstud. Kinnitused on lahti, puutuvad vastu teravaid servi, ühendused võivad lahti tulla. Juhtmestik võib puutuda kokku kuumade või	X	X	X

		pöörlevate osade või maapinnaga, ühendused on lahti.				
		c) Kõrge tule-/sädelusohu.			X	
4.14.4.2. Massiühendus, kaasa arvatud selle kinnitus	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud.	X		X	
4.14.4.3. Massiühenduse pidevus (X) ²	Mõõtmine oommeetri abil.	Katse ei ole teostatav. Liiga suur takistus (üle 100 Ω (oomi)).	X		X	
4.14.4.4. Laadimisava kate	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Seisund on halvenenud. Puudub.	X		X	
4.14.4.5. Laadimisava	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Seisund on halvenenud. Sulamise alguse või elektrikaare jälg. Võõrkeha, muudetud või niiskus.	X		X X	
4.14.4.6. Laadimiskaabel (olemasolu korral)	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Seisund on halvenenud.	X			
4.14.5. Kõrgepinge elektri- ja elektroonikaseadmed (X) ²						
4.14.5.1. Kõrgepinge elektri- ja elektroonikaseadmed	Visuaalne kontroll ja kontroll kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud.	X		X	
		b) Kinnitus on defektne			X	
		c) Leke.			X	
4.14.5.2. Veomootor	Visuaalne kontroll. Süsteemide töövalmiduse kontrollimine kohaldatava (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi) liidese abil. Potentsiaalühtlustuse mõõtmine, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu.	a) Varjestus on deformeerunud, kahjustunud, korrodeerunud või ei ole oma kohal.			X	
		b) Hoiatusmärgistus puudub või ei ole loetav.			X	
		c) Juhtmestiku ühendus on halvasti kinnitatud või korrodeerunud.			X	
		d) Elektriisolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud. Võib kokkupuute korral põhjustada vigastusi.			X	X
		e) Veomootor ei ole töövalmis.			X	

		f) Tüübikinnitusega riist- ja tarkvara, mis ei vasta nõuetele ¹ .		X		
4.14.5.3. Elektroonilised muundurid, mootorid ja vaheldid	Visuaalne kontroll.	a) Ei vasta nõuetele ¹ .		X		
		b) Ei ole piisavalt kaitstud.		X		
	Süsteemide töövalmiduse kontrollimine kohaldatava (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi) liidese abil.	c) Kahjustunud või korrodeerunud osad. Võib põhjustada vigastusi või küljest ära tulla.	X		X	
		d) Varjestus ei ole oma kohal või on kahjustunud.		X		
	Potentsiaalühtlustuse mõõtmine, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu.	e) Elektriisolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud.		X		
		f) Muunduri- ja vaheldisüsteemid ei ole töövalmis.		X		
		g) Tüübikinnitusega riist- ja tarkvara vale versioon.		X		
4.14.6. Isolatsioonitakistus (X) ²						
4.14.6.1. Sõiduki laadimisava isolatsioonitakistus ja kaitsemaanduse takistus	Isolatsioonitakistuse mõõtmine sõiduki elektroonilise liidese abil, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Isolatsioonitakistus ei vasta nõuetele või sõiduki tootja esitatud eelnevalt kindlaksmääratud väärtustele.		X		
		b) Kaitsemaanduse takistus ei vasta nõuetele.		X		
4.14.6.2. Isolatsioonitakistus kõrgepingesüsteemi ja šassii vahel	Visuaalne kontroll. Isolatsioonitakistuse mõõtmine sõiduki elektroonilise liidese abil, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Isolatsiooni seiresüsteem näitab riket.		X		
		b) Isolatsioonitakistuse väärtus ei vasta nõuetele.		X		
4.14.7. Käivitustõkestussüsteem						

4.14.7.1. Käivitustõkestussüsteem (kui see on nõutav)	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel (kui võimalik). Funktsionaalne kontroll, millega kontrollitakse, et sõiduk ei saa hakata liikuma, kui laadimiskaabel on ühendatud ja juhistmel ei ole kedagi.	Näidiku rike.	X		
4.15. Hädapidurdussignaali Kirjeldus: tugeva aeglustuse korral lülitatakse sisse ohutuled ja/või lisavalgustid ja/või hoiatatakse tagapool liiklejad piduritulede vilkumisega, näiteks vastavalt UNECE eeskirja nr 48 või nr 13 nõuetele.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X		

“.”
”

xxv) tabelis asendatakse punkt 5.1.3 järgmisega:

”

5.1.3. Rattalaagrid	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll. Kasutada võib lõtkutestreid; neid on soovitatav kasutada sõidukite puhul, mille täismass on suurem kui 3,5 tonni. Ratast loksutatakse või rakendatakse igale rattale külgjõudu ning üles märgitakse, kui suures ulatuses liigub ratas käänmiku suhtes üles poole.	a) Ülemäärane lõtk rattalaagris. Suunastabiilsus on halvenenud; purunemisoht.	X	X
		b) Rattalaager on liiga tihke, kinni kiilunud. Ülekuumenemisoht; purunemisoht.	X	X
		c) Kuuldavad märgid laagri kulumisest või kahjustusest.	X	

“,

xxvi) tabelis asendatakse punkt 5.2.3 järgmisega:

»

5.2.3. Rehvid	Kogu rehvi visuaalne kontroll, kas siis pöörates maapinnalt üles tõstetud ratast koos rehviga (sõiduk on paigutatud kanalile või tõstetud tõstukile) või sõites sõidukiga üle kanali edasi ja tagasi.	a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübikinnitusmärk või kiiruskategooria ei vasta nõuetele ¹ ning mõjutab liiklusohutust või keskkonnatoimet vastavalt määrusele (EL) 2024/1257 (osade ja eraldi seadmestike heitealane tüübikinnitus). Kasutamiseks ebapiisav koormus või kiiruskategooria, rehvi puutub kokku sõiduki muude liikumatute osadega, mis halvendab ohutut juhtimist.		X	X
		b) Samal teljel asuvate rataste või topeltratate rehvid on erineva suurusega.		X	
		c) Samal teljel asuvad rehvid on erineva konstruktsiooniga (radiaal-/diagonaalrehvid).		X	
		d) Mis tahes oluline kahjustus või sisselõige rehvis. Koort on nähtav või kahjustatud.		X	X
		e) Turvise kulumismärgid muutuvad nähtavaks. Rehvimustri sügavus ei vasta nõuetele ¹ .		X	X
		f) Rehvi hõõrdub muude komponentide vastu (painduvad porikaitseid). Rehvi hõõrdub teiste komponentide vastu (ei mõjuta ohutut juhtimist).	X		X
		g) Lõigatud mustriga rehvid ei vasta nõuetele ¹ . Koorti kaitsekiht on kahjustunud.		X	X
		h) Rehvis on ilmselgelt alarõhk.	X		

<p>5.2.3.1. Rehvirõhu hoiatus</p> <p>Kirjeldus: süsteem tuvastab rehvirõhu vähenemise integreeritud andurite abil ja/või ratta kiiruse ebausutavate väärtuste abil, näiteks vastavalt määrusele (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjale nr 141.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki füüsilistest omadustest tulenevalt ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	<p>a) Süsteem või mõni komponent puudub.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Juhtmestik on kahjustunud.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

“;

xxvii) tabelis asendatakse punktid 5.3.2 ja 5.3.2,1 järgmisega:

”					
5.3.2. Amortisaatorid, sh elektrooniline amortiseerimine (kui on paigaldatud) Kirjeldus: sõltuvalt sõiduolukorrast reguleerib süsteem amortisaatorite tagasipõrke- ja jätkumise ohtu ja kui vajalikud andmed on kokkusurumisetappi.	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll või võimaluse korral eriseadmeid kasutades, ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		i) Amortisaatorid on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt. Amortisaator lahti.	X		X
		j) Tõsise lekke või rikke märkidega kahjustunud amortisaator.		X	
5.3.2.1. Amortiseerimise tõhususe kontroll (X) ²	Eriseadmete kasutamine ja vasaku/parema külje erinevuste võrdlemine või sõiduki võnkumise või amortiseerimise mõõtmine.	a) Oluline erinevus vasaku ja parema külje vahel.		X	
		b) Esitatud miinimumväärtusi ei ole saavutatud.		X	
“.					

xxviii) tabelis asendatakse punkt 5.3.5 järgmisega:

”					
5.3.5. Õhkvedrustus, sealhulgas kõrgusregulaator (kui on paigaldatud)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
i) Kuuldav leke süsteemis.		X			

“,

xxviii) tabelis asendatakse punkt 6.1.3 järgmisega:

”						
6.1.3. Kütusepaak ja -torud (sh kütteeaine paak ja torud ning vesinikusüsteem) Vesinikusüsteemi kirjeldus: vesinikku hoitakse sõidukis ja seda kasutatakse sõiduki liikumapanemiseks kas sisepõlemismootoris põletamise või täiendava elektrimootori jaoks kütuseelemendis elektrienergiaks muundamise teel.	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll, LPG-/CNG-/LNG-/H-süsteemide korral lekke tuvastamise seadmete kasutamine, ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Ebaturvaline paak või torud, mis põhjustab tuleohtu.			X	
		b) Vedelikku lekib, täiteava kork puudub või see laseb läbi. Tuleoht; ohtliku materjali ülemäärane kadu.		X	X	
		c) Hõõrdunud torud. Kahjustunud torud.	X	X		
		d) Kütuse korkkraan (kui see on nõutav) ei tööta õigesti.		X		
		e) Tuleoht, mis on tingitud: – kütuselekkest; – ebaõigesti varjestatud kütusepaagist või heitgaasitorustikust; – mootoriruumi seisundist.			X	
		f) LPG-/CNG-/LNG- või vesinikusüsteem ei vasta nõuetele, süsteemi mis tahes osa on defektne ¹ .			X	
		g) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		h) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		i) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		j) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		k) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		l) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.		X	X	X
		m) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti:			X	
n) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.		X				

		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“,

xxviic) tabelisse lisatakse punkt 6.1.10:

”

6.1.10. Liugliigendi stabiliseerimine (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: liigendühendus stabiliseeritakse summutamisega olenevalt sõiduki kiirusest, liigendsummuti silindri rõhust, pöörde- ja liigendinurgast.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X

“,

xxviid) tabelis asendatakse punkt 7.1.3 järgmisega:

”

<p>7.1.3. Turvavöö pinguti ja turvavöö jõupiirik</p> <p>Kirjeldus: õnnetuse korral pingutatakse turvavööd, et asetada sõitjad lähteasendisse ja/või piirata elektriliselt juhitud turvavöö jõudu ja sellega piirata inimestele mõjuvat jõudu, näiteks vastavalt UNECE eeskirja nr 16 või nr 94 nõuetele.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub või ei sobi sõidukile.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta, kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X

“,

xxviii) tabelis asendatakse punkt 7.1.5 järgmisega:

”

7.1.5. Turvapadjasüsteem Kirjeldus: õnnetuse korral vähendavad täispuhutavad turvapadjad vigastuste ohtu absorbeeriva toime abil, näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 12, nr 14 või nr 16.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või komponendid (näiteks istme hõivatuse tuvastamine) on ilmselgelt puudu.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ilmselgelt ei tööta (näiteks ei sobi sõidukile).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X

“,

xxviiiif) tabelist jäetakse välja punktid 7.1.4 ja 7.1.6;

xxix) tabelis asendatakse punkt 7.8 järgmisega:

”

7.8. Kiirusmõõdik	Visuaalne kontroll või kontrollimine käitamisel katsesõidu ajal või kontroll kasutades sõiduki elektroonilist liidest või eelnimetatute mis tahes kombinatsiooni.	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ . Puudub (kui on nõutav).	X		
		b) Talitus on häiritud. Ei toimi üldse.	X		X
		c) Mõõdik ei ole piisavalt valgustatud. Mõõdik ei ole valgustatud.	X		X

“;
;

xxx) tabelis asendatakse punkt 7.9 järgmisega:

”

<p>7.9. Sõidumeerik (kui see on paigaldatud/nõutav)</p> <p>Kirjeldus: süsteem juhtimisaja, pauside, puhkeaja ja muude juhi tegevusaegade registreerimiseks näiteks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 165/2014***.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub (näiteks plomm, silt) või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele! (näiteks silt on aegunud).		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud (näiteks loetamatu kaart).		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks on rikunud või manipuleeritud või rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele või kiirus ei vasta seadeväärtusele, kui seda kontrollitakse).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“;

xxxa) tabelis asendatakse punkt 7.10 järgmisega:

”

<p>7.10. Kiiruspiirik (kui see on paigaldatud/nõutav) Kirjeldus: sõidu ajal väldib süsteem kindlaksmääratud maksimumkiiruse ületamist. Asjakohane, kui see on kohustuslik, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 89 ja määrusega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub (näiteks plomm, silt) või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ .		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks on rikunud või manipuleeritud või rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele või kiirus ei vasta seadeväärtusele, kui seda kontrollitakse).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“,

xxxi) tabelis asendatakse punkt 7.11 järgmisega:

”

7.11. Läbisõidumõõdik, kui see on olemas	<p>Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi) liidese kasutamine.</p> <p>Kui kontrolli käigus selgub, et läbisõidumõõdikuga on manipuleeritud, märgib inspektor selle tehnoulevaatuse kontrollkaardile kui teate sõiduki omanikule.</p>	Ilmselt ei tööta.		X	
--	--	-------------------	--	---	--

“;

xxxia) tabelis asendatakse punkt 7.12 järgmisega:

”

<p>7.12. Elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC), kui see on paigaldatud/nõutav</p> <p>Kirjeldus: süsteem stabiliseerib sõiduki või kogu autorongi kriitilistes dünaamilistes sõiduolukordades, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjaga nr 140.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent (näiteks ratta kiirusandur) puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid (näiteks ratta kiirusandurid) on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“;

xxxii) tabelis asendatakse punkt 7.13 järgmisega:

”

7.13. eCall (kui see on paigaldatud, vastavalt ELi tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele)	Meetod	Tehnokontrolli mitteläbimise põhjused	Väike	Suur	Ohtlik	
<p>Automaatne hädaabikõne eCall</p> <p>Kirjeldus: süsteem käivitatakse sõidukisestest andurite poolt automaatselt või käsitsi ja see edastab mobiilsidevõrgu kaudu miinimumandmekogumi (EN 15722) ja loob audioühenduse, mis põhineb (hädaabi)numbril sõidukis viibijate ja avaliku julgeoleku häirepunkti vahel kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/758** ja komisjoni delegeritud määrusega (EL) 2017/79***.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p> <p>Kui eCall-süsteem kasutab vanemaid mobiilsidevõrke ja need võrgud ei ole enam kasutuses, mistõttu eCall-süsteem annab märku rikkest, ei vabanda see välja mittetoimimist.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis (eCall-süsteemi rikkeindikaator) näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti: – audiokomponendid (näiteks ebaõnnestunud kajakatsed).		X		
		h) Muu rike (näiteks mobiilsideseadede, elektroonilise juhtseade või GPS-signaali rike).				

		Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.			X

“,
”

xxxia) tabelisse lisatakse punkt 7.14:

7.14. – Sõiduki diagnostikaühendus (pardadiagnostikasüsteemi port) (kui see on paigaldatud)	Meetod	Tehnokontrolli mitteläbimise põhjused	Väike	Suur	Ohtlik
7.14.1. – Sõiduki diagnostikaühendus (pardadiagnostikasüsteemi port)	Visuaalne kontroll, mida täiendatakse elektroonilise liidese kasutamisega.	a) Liides ei ole juurdepääsetav.		X	
		b) Ilmselgelt ei tööta.		X	
		c) Süsteem või komponent on kahjustunud.		X	
		d) Süsteem või komponent puudub.		X	

“,
”

xxxiii) tabelis asendatakse punktid 8.1 ja 8.2 järgmisega:

»

8.1. Müra

8.1.1. Müravähendussüsteem	Subjektiiivne hindamine (välja arvatud juhul, kui inspektori arvates võib müratase olla piiri peal – sel juhul võib mõõta seisva auto tekitatud müra, kasutades müramõõdikut)	a) Müratasemed ületavad nõuetes lubatavaid tasemeid ¹ .		X	
		b) Müravähendussüsteemi mingi osa on tulnud lahti, on kahjustunud, valesti paigaldatud, puudub või seda on ilmselgelt muudetud, nii et see mõjub negatiivselt müratasemele. Väga suur küljest äratuleku oht.		X	X

8.2. Heitgaas

8.2.1. Heitgaasikontrolliseadmed	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi näit), kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Tootja paigaldatud heitekontrolliseadmed puuduvad, neid on muudetud või need on ilmselgelt kahjustunud.		X	
		b) Heitkoguste mõõtmist mõjutavad lekked.		X	
		c) Hoiatusseadise rike, hoiatusnäidik/-märgutuli ei tööta.		X	
		d) Rikkeindikaator lülitub sisse, hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		e) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		f) Heitgaasikontrolliseadme muutmine, mis mõjutab ohutust ja/või keskkonda.		X	
		g) Mis tahes muu heitega seotud juhtseadme muutmine, mis mõjutab ohutust ja/või keskkonda.		X	
		h) Selliste elektrooniliste seadmete olemasolu, mis ei ole sõiduki tootja lubatud ega tüübikinnituse ajal heaks kiidetud, mis muudavad mootori juhtplokki või heitgaasikontrolliseadme(te)sse sisenevaid või neist väljuvaid signaale.		X	
		i) Pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi näit, mis osutab olulisele rikkele.		X	

8.2.2. Heitkoguste mõõtmine – ottomootorid	<p>Katsemenetlus</p> <p>Sõidukite puhul, millel oli tüübikinnituse jaoks tahkete osakeste arvu piirnorm; mille heiteklass on Euro VI, Euro 6c ja uuem või mis on esmakordselt pärast 31. augustit 2019 registreeritud M1- ja N1-kategooria sõidukid või esmakordselt pärast 31. detsembrist 2013 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukid:</p> <p>tahkete osakeste arvu mõõtmine vastavalt punktile 8.2.2.1.</p> <p>Kõikide sõidukite puhul:</p> <p>gaasilise heite katse vastavalt punktile 8.2.2.2.</p> <p>Sõidukite puhul, mis täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele:</p> <p>NO_x mõõtmine vastavalt punktile 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1. Tahkete osakeste arvu mõõtmine	<p>Sõiduki ettevalmistamine</p> <p>– [täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele]</p> <p>Mõõtevahendite ettevalmistamine:</p> <p>– tahkete osakeste arvu mõõtevahend on sisse lülitatud vähemalt tootja määratud soojendusaja jooksul;</p> <p>– mõõtevahendi enesekontroll [täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele], et jälgida seadme nõuetekohast toimimist töötamise ajal ning esitada rikke korral hoiatus või teade.</p> <p>Enne iga katset kontrollitakse proovivõtusüsteemi seisukorda, sealhulgas kontrollitakse, ega proovivõtuvoolik või gaasisond ei ole kahjustunud.</p> <p>Katsemenetlus</p> <p>– tahkete osakeste loenduri tarkvara suunab kasutajat katse käiku järgides automaatselt;</p>	Mõõtmistulemus ületab rakendusaktide kohaselt kindlaks määratavaid piirväärtusi		X	

	<p>– gaasisond sisestatakse väljalaskesüsteemi väljalaskeavasse vähemalt 0,20 m sügavusele. Põhjendatud erandite korral, kui proovi võtmine sellises sügavuses ei ole võimalik, sisestatakse gaasisond vähemalt 0,05 m. Gaasisond ei tohi puudutada väljalasketoru seinu;</p> <p>– kui väljalaskesüsteemil on rohkem kui üks väljalaskeava, tehakse katse kõigi väljalaskeavadega. Sel juhul loetakse sõiduki tekitatavate tahkete osakeste arvuliseks kontsentratsiooniks selle ava tahkete osakeste arvulist kontsentratsiooni, kus see oli kõige suurem;</p> <p>– sõiduk töötab [täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele]. Kui paigalseisva sõiduki mootor ei ole sisse lülitatud, peab katse läbiviija käivitamis- ja seiskamissüsteemi välja lülitama. Hübrüidsõidukite ja pistikühendusega hübrüidsõidukite puhul peab sisepõlemismootor töötama;</p> <p>Pärast katse lõppu esitab (ja salvestab) mõõtevahend sõiduki tahkete osakeste arvulise kontsentratsiooni ja teate „PASS“ (läbitud) või „FAIL“ (ebaõnnestunud).</p> <p>– Kui katse tulemus on piinormist väiksem või sellega võrdne, edastab mõõtevahend teate „PASS“.</p> <p>– Kui katse tulemus on piinormist suurem, edastab mõõtevahend teate „FAIL“.</p>				
8.2.2.2. Gaasiline heide	Heitkoguste mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega ¹ .	a) Gaasiline heide ületab tootja kindlaksmääratud konkreetset taset.		X	

	Mõõtmist ei tehta kahetaktilise mootori korral.	<p>b) Või kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heide ületab</p> <p>i) sõidukite puhul, mille heitgaasi ei kontrollita spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,</p> <p>– 4,5 % või</p> <p>– 3,5 %</p> <p>vastavalt nõuetes¹ kindlaks määratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale;</p> <p>ii) sõidukite puhul, mille heitgaasi kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,</p> <p>– tühikäigul: 0,5 %</p> <p>– kõrgendatud pööretel: 0,3 % või</p> <p>– tühikäigul: 0,3 % ⁽⁷⁾</p> <p>– kõrgendatud pööretel: 0,2 % või</p> <p>– tühikäigul: 0,2 % ⁽⁸⁾</p> <p>– kõrgendatud pööretel: 0,1 %</p> <p>vastavalt nõuetes¹ kindlaks määratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale.</p>		X	
		c) Lambda väärtus ei ole $1 \pm 0,03$ või ei ole kooskõlas tootja spetsifikatsiooniga.		X	

8.2.2.3. NO _x mõõtmine	Sõiduki ettevalmistamine, mõõtevahendite ettevalmistamine, proovivõtusüsteemi kontrollimine ja katsemenetlus täpsustatakse rakendusaktis, kajastades ottomootori katsekeskkonda ning võttes arvesse olemasolevaid gaasiliste heidete katsetamise meetodeid.	Mõõtmistulemus ületab rakendusaktide kohaselt kindlaks määratavat piirväärtust.		X	
8.2.3. Heitkoguste mõõtmine – diiselmootorid	<p>Katsemenetlus</p> <p>Sõidukite puhul, mille heiteklass on Euro 5b, Euro VI ja uuem või mis on esmakordselt pärast 31. detsembrit 2012 registreeritud M1- ja N1-kategooria sõidukid või esmakordselt pärast 31. detsembrit 2013 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukid: tahkete osakeste arvu mõõtmine vastavalt punktile 8.2.3.1.</p> <p>Sõidukite puhul, mille heitgaasiklass on Euro 5a või Euro V: suitsususe mõõtmine vastavalt punktile 8.2.3.2. Tahmafiltriga varustatud või esmakordselt pärast 2. juulit 2007 registreeritud M1-kategooria, esmakordselt pärast 31. augustit 2010 registreeritud N1-kategooria ja esmakordselt pärast 30. septembrit 2008 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukite puhul võivad liikmesriigid suitsususe mõõtmise asemel kasutada tahkete osakeste arvu mõõtmist vastavalt punktile 8.2.3.1.</p> <p>Sõidukite puhul, mis täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele: NO_x mõõtmine vastavalt punktile 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1. Tahkete osakeste arvu mõõtmine	<p>Sõiduki ettevalmistamine: katse alguses peab sõiduki mootor olema:</p> <ul style="list-style-type: none"> – soe, st mootori jahutusvedeliku temperatuur peab olema > 60 °C, eelistatavalt > 70 °C; – ettevalmistatud, töötades madalate pööretega tühikäigul ja/või paigal seistes või sõites kiirendades kuni 2 000 pöördeni minutis. Soovitav ettevalmistamise aeg on vähemalt 300 sekundit. <p>Katse ajal ei tohi sõiduk teha tahmafiltri aktiivset regenererimist.</p> <p>Kiirkatse on võimalik ka siis, kui mootori jahutusvedeliku temperatuur on < 60 °C. Kui sõiduk aga katset ei läbi, korratakse seda ning sõiduki mootori jahutusvedeliku temperatuuri ja ettevalmistamise nõuded peavad olema</p>	<p>Mõõtmistulemus ületab 250 000 (1/cm³).</p> <p>Tahmafiltriga varustatud sõidukite puhul, mille heitgaasiklass on Euro 5a või Euro V, võivad liikmesriigid kohaldada piinormi kuni 1 000 000 (1/cm³).</p>		X	

<p>täidetud.</p> <p>Mõõtevahendi (nagu on kirjeldatud komisjoni 20. märtsi 2023. aasta soovitus (EL) 2023/688 3., 4. ja 5. jaos) ettevalmistamine:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mõõtevahend peab olema sisse lülitatud olekus vähemalt tootja määratud soojendamisaja jooksul; – mõõtevahendi enesekontroll, nagu on kindlaks määratud komisjoni 20. märtsi 2023. aasta soovitus (EL) 2023/688 5. jaos, et jälgida seadme nõuetekohast toimimist töö ajal ja esitada rikke korral hoiatus või teade. <p>Enne iga katset kontrollitakse proovivõtusüsteemi seisukorda, sealhulgas kontrollitakse, ega proovivõtuvoolik või gaasisond ei ole kahjustunud.</p> <p>Katsemenetlus:</p> <ul style="list-style-type: none"> – tahkete osakeste loenduri tarkvara suunab kasutajat katse käiku järgides automaatselt; – gaasisond sisestatakse väljalaskesüsteemi väljalaskeavasse vähemalt 0,20 m sügavusele. Põhjendatud erandite korral, kui proovi võtmine sellises sügavuses ei ole võimalik, sisestatakse gaasisond vähemalt 0,05 m. Gaasisond ei tohi puudutada väljalasketoru seinu; – kui väljalaskesüsteemil on rohkem kui üks väljalaskeava, tehakse katse kõigi väljalaskeavadega. Sel juhul loetakse sõiduki tekitatavate tahkete osakeste arviliseks kontsentratsiooniks selle ava tahkete osakeste arvulist kontsentratsiooni, kus see oli kõige suurem; – sõiduk töötab tühikäigul väikestele pööretel. Kui paigalseisva sõiduki mootor ei ole sisse lülitatud, peab katse läbiviija käivitamis- ja seiskamissüsteemi välja lülitama. Hübriidsõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite puhul peab sisepelemismootor töötama; – pärast gaasisondi väljalasketorusse sisestamist tuleb järgida järgmisi etappe: <ol style="list-style-type: none"> 1. vähemalt 15-minutiline stabiliseerimisperiood, mil mootor töötab tühikäigu pöörlemisagedusel; (vabatahtlik) enne stabiliseerumisperioodi tehakse 2–3 kiirendamist kuni 2000 pöördeni minutis; 				
---	--	--	--	--

	<p>2. pärast stabiliseerimisperioodi mõõdetakse tahkete osakeste arvulist kontsentratsiooni. Katse kestus on vähemalt 15 sekundit (mõõtmise kogukestus). Katsetulemuseks on mõõtmisaja keskmine tahkete osakeste arvuline kontsentratsioon. Kui mõõdetud tahkete osakeste arvuline kontsentratsioon on piirnormist üle kahe korra suurem, võib mõõtmise 15 sekundi pärast lõpetada. Katsetulemus tuleb registreerida.</p> <p>Pärast katse lõppu esitab (ja salvestab) mõõtevahend sõiduki tahkete osakeste arvulise keskmise kontsentratsiooni ja teate „PASS“ (läbitud) või „FAIL“ (ebaõnnestunud).</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist väiksem või sellega võrdne, edastab mõõtevahend teate „PASS“.</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist suurem, edastab mõõtevahend teate „FAIL“.</p>				
<p>8.2.3.2. Suitsus Sellest nõudest on vabastatud enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukid.</p>	<p>Heitgaasi suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpõõretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalasendis ja sidur on ühendatud ning (kui see on tüübikinnituseeskirjades ette nähtud) pardadiagnostikasüsteemi näit vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele.</p> <p>Sõiduki ettevalmistus</p> <p>1. Sõidukit võib katsetada ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleb kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.</p>	<p>a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes¹ kindlaks määratud kuupäeva, ületab suitsususe taset, mis on märgitud sõidukile kinnitatud tootja andmesildil.</p>		<p>X</p>	

	<p>2. Eeltingimused</p> <p>i) Mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt 80 °C või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal.</p> <p>ii) Heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.</p> <p>Katsemenetlus</p> <p>Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt kümnesekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.</p> <p>Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et saavutada maksimaalne sissepritse pritsepumbast.</p>	<p>b) Kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete¹ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis</p> <ul style="list-style-type: none"> — ülelaadeta mootorite puhul: 2,5 m⁻¹. — turbomootorite puhul: 3,0 m⁻¹ või — või nõuetes¹ määratud või pärast nõuetes¹ kindlaks määratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ või 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>			
--	--	---	--	--	--

<p>Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või tootja määratud pööreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pööretest. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit.</p> <p>Sõiduk loetakse ülevaatuse mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piinormi. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmised, mis märkimisväärselt erinevad mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katse tsüklite arvule.</p> <p>Mittevajaliku katsetamise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatuse mitteläbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist ületavad märkimisväärselt piinormi. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku katsetamise vältimiseks tunnistada ülevaatuse läbinuks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piinormi.</p>				
---	--	--	--	--

Parameeter	Meetod	Tehnoülevaatuses põhjused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
8.2.3.3. NO _x mõõtmine	<p>Sõiduki ettevalmistamine</p> <p>Temperatuuril alla –10 °C: visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p> <p>Kui välistemperatuur on –10 °C või kõrgem: enne katsetamist soojendatakse sõiduki heitgaasi järeltöötussüsteemi seisundini, mis võimaldab sõiduki NO_x-i vähendamise süsteemi abil NO_x heidet tõhusalt vähendada. NO_x-i vähendamise süsteemi ettevalmistamise asjaolusid täpsustatakse rakendusaktidega.</p> <p>Katse ajal ei tohi sõiduk teha tahmafiltri aktiivset regenereerimist.</p> <p>Mõõtevahendite ettevalmistamine:</p> <ul style="list-style-type: none"> – NO_x heite mõõtevahend on sisse lülitatud vähemalt tootja määratud soojendusaja jooksul; – mõõtevahendi enesekontroll täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele, et jälgida seadme nõuetekohast toimimist töötamise ajal ning esitada rikke korral hoiatus või teade. <p>Enne iga katset kontrollitakse proovivõtusüsteemi seisukorda, sealhulgas kontrollitakse, ega proovivõtuvoolik või gaasisond ei ole kahjustunud.</p> <p>Katsemenetlus</p>	Mõõtmistulemus ületab 40 ppm või elektrooniline liides näitab riket.		X	

	<p>– NO_x analüsaatori tarkvara suunab kasutajat katse käiku järgides automaatselt;</p> <p>– gaasisond sisestatakse väljalaskesüsteemi väljalaskeavasse vähemalt 0,20 m sügavusele. Põhjustatud erandite korral, kui proovi võtmine sellises sügavuses ei ole võimalik, sisestatakse gaasisond vähemalt 0,05 m. Gaasisond ei tohi puudutada väljalasketoru seinu;</p> <p>– kui väljalaskesüsteemil on rohkem kui üks väljalaskeava, tehakse katse kõigi väljalaskeavadega. Sel juhul loetakse sõiduki tekitatavate NO_x kontsentratsiooniks selle ava NO_x kontsentratsiooni, kus see oli kõige suurem;</p> <p>– sõiduk töötab tühikäigul väikestele pööretel;</p> <p>– pärast gaasisondi väljalasketorusse sisestamist tuleb järgida järgmisi etappe:</p> <p>vähemalt 15-minutiline stabiliseerimisperiod, mil mootor töötab tühikäigu pöörlemisagedusel;</p> <p>pärast stabiliseerimisperiodi mõõdetakse NO_x kontsentratsiooni. Katse kestus on vähemalt 15 sekundit (mõõtmise kogukestus). Katsetulemuseks on mõõtmisaja keskmine NO_x kontsentratsioon.</p> <p>Pärast katse lõppu esitab (ja salvestab) mõõtevahend sõiduki keskmise NO_x kontsentratsiooni ja teate „PASS“ (läbitud) või „FAIL“ (ebaõnnestunud).</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist väiksem või sellega võrdne, edastab mõõtevahend teate „PASS“.</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist suurem, edastab mõõtevahend teate „FAIL“.</p>				
--	--	--	--	--	--

“.

xxxiv) tabelis asendatakse punkt 8.4.1 järgmisega:

”

8.4.1. Vedelikulekked	Visuaalne kontroll.	Mis tahes ülemäärane vedelikuleke (muu kui vesi), mis võib kahjustada keskkonda või kujutada ohtu teistele liiklejatele. Pidev tilkade teke, mis kujutab endast väga suurt ohtu.		X	
-----------------------	---------------------	---	--	---	--

“;

xxxiva) tabelis asendatakse punkt 9.11.1 järgmisega:

»

9.11.1. Uksed, rambid, tõstukid ja kallutusüsteemid, kui need on paigaldatud kooskõlas UNECE eeskirjaga R107.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis(ed) näitab(näitavad) süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta, kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.			X		
i) Ei vasta nõuetele ¹ .		X			

‘

xxxivb) tabelisse lisatakse punkt 9.13:

”

9.13. Häiresüsteem ja tule summutamise süsteem	Meetod	Tehnokontrolli mitteläbimise põhjused	Väike	Suur	Ohtlik
9.13.1. Häiresüsteem (kui see on paigaldatud, vastavalt ELi tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele)	Visuaalne kontroll ja kontrollimine käitamisel (kui see on asjakohane) ja/või kasutades elektroonilist liidest.	a) Ei toimi üldse, ei tööta korralikult.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget elektroonilise liidese kaudu.		X	
		c) Puudub		X	
		d) Ei vasta nõuetele ¹ .		X	
9.13.2. Tule summutamise süsteem (kui see on paigaldatud, vastavalt ELi tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele)	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine.	a) Puudub, aktiveeritud.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		c) Ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		d) Tuvastamisaine anum, survegaasi anum, tulekustutusaine anum ilma rõhuta, tühi.		X	
		e) Anuma kontrolli ja vahetamise tähtaeg (tähtajad) on möödunud.		X	

“;

xxxv) tabelisse lisatakse punkt 10:

”

10. SÕIDUABISÜSTEEM JA MUUD OHUTUSEGA SEOTUD SÜSTEEMID					
<p>10.1. Arukas kiirusekontrollisüsteem (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt või paigaldatud)</p> <p>Aruka kiirusekontrollisüsteemi kirjeldus: süsteem, mis aitab juhil valida teeloludega sobiva kiiruse, andes spetsiifilist ja asjakohast tagasisidet, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2021/1958*****.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud või andurid on ilmselgelt valesti reguleeritud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
<p>10.2. Aktiivpeatugi (kui see on paigaldatud) (X)²</p> <p>Kirjeldus: süsteem vähendab tagantkõrvaloleva korral lülisambavigastuse ohtu, muutes peatõe asendit pea suunas.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	

		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta, kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.			X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	X
10.3. Aktiivne mootoriruumi kaas (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: mootoriruumi kaane automaatse kergitamisega tagab süsteem jalakäijaga kokkupõrke korral suurema deformeeruva pinna.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta (näiteks on aegunud), kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.			X	

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.4. Automaatne paigalhoiufunktsioon (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: süsteem hoiab iseseisvalt sõidukit paigal pärast sõidupiduri ja/või seisupiduri kasutamist ning liikumahakkamisel vabastab need automaatselt.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
10.5. Automaatne hädapidurdussüsteem (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt või paigaldatud) Kirjeldus: süsteem algatab iseseisvalt pidurdamise, et vältida kokkupõrget takistuse või teise	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud või andurid on ilmselgelt valesti reguleeritud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		

liiklejaga või vähendada vältimatu kokkupõrke tagajärgi.		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks audiokomponendid).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
10.6. Juhtimisabisüsteem (kui see on paigaldatud)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
Juhtimisabi Kirjeldus: sõiduolukorrast olenevalt muutub pöördenurk automaatselt ilma juhi sekkumiseta. Asjakohane, kui juhtimisse sekkumine toimub kiirusel üle 15 km/h, näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 79.		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
Rajavahetusabi Kirjeldus: sõiduraja vahetamise korral hoiatab süsteem juhti kõrvalsõidurajal olevate sõidukite eest ja juhib sõiduki tagasi.		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks audiokomponendid).		X	

<p>Rajalhoideabi Kirjeldus: süsteem hoiatab juhti, kui sõiduk tahtmatult lahkub sõidurajalt, ja juhib sõiduki tagasi, nt kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2021/646*.</p> <p>Automaatne sõiduraja hoidmise süsteem Kirjeldus: süsteem, mille juht rakendab ja mis hoiab sõidukit sõidurajal, kontrollides sõiduki kül- ja pikisuunalist liikumist pikema aja jooksul ilma juhi sekkumise vajaduseta (näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 157).</p>		<p>h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.</p> <p>Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p> <p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	X	X	X
<p>10.7. Kokkupõrke-eelne süsteem (kui see on paigaldatud) (X)²</p> <p>Kirjeldus: kriitilises sõiduolukorras on sõiduk kokkupõrkeks ettevalmistatud, et vähendada sõitjate ja/või teiste liiklejate vigastuste ohtu.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	<p>a) Süsteem või mõni komponent puudub.</p> <p>b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.</p> <p>c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.</p> <p>d) Juhtmestik on kahjustunud.</p> <p>e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.</p> <p>f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.</p> <p>Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p> <p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p> <p>g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks elektrilise ajamiga aknad).</p>	X	X	X

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.8. Üle katuse rullumise korral kaitsev tarind (aktiivne) (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: eeldatava ümbermineku korral laiendatakse tugielemente, et tagada ellujäämisruum, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjaga nr 21.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
10.9. Paigaltvõtuabi (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: liikumahakkamisele kaasaaitamine, näiteks tõstes tõstetavat telge või rakendades lühiajaliselt pidurdusrõhku või vabastades automaatselt seisupiduri.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		

		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
10.10. Diferentsiaalilukustuse väljalülitamine (kui see on paigaldatud) (X)? Kirjeldus: kui süsteem on rakendatud, lülitatakse diferentsiaalilukustus välja olenevalt parameetritest (näiteks ratta libisemine, pöördenurk, kiirus).	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.			X	X

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.11. Pöördapidur (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: pööramise ajal rakendatakse doseeritud pidurdust ühele või mitmele rattale.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X			X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.			X		X
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X			X		X	
10.12. Aktiivne kurvides kere kaldumise vältimise süsteem (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: asjakohaste ajamite abil	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		

tekitab süsteem kere kaldumisele vastandliikumise, mis reguleerib sõiduki kere kaldumist olenevalt sõiduolukorrast.		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
10.13. Sõiduki hoiatusheli (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: väikesel kiirusel liikumise korral tekitab süsteem sõidukist väljapoole spetsiifilist heli, et hoiatada näiteks jalakäijaid.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
10.14. Pööramisabi (pimeala tuvastamise süsteem) (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis teavitab juhti võimalikust kokkupõrkest sõidukikülje lähedal paikneva liiklejaga (näiteks jalgrattaga) (näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 151).	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
10.15. Tagurdamise tuvastamine (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis teavitab juhti sõiduki taga olevatest inimestest ja esemetest ning mille peamine eesmärk on vältida	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	

kokkupõrget tagurdamisel, näiteks vastavalt määrusele (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjale nr 158.		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
10.16. Juhi unisuse ja tähelepanu hoiatus (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis hindab juhi valvsust sõidukisüsteemide analüüsi abil ja vajaduse korral hoiatab juhti, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2021/1341*****.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.17. Kõrgtehnoloogiline juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamine (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis aitab juhil liiklusolukorrale pidevalt tähelepanu pöörata ja hoiatab juhti tähelepanu hajumise korral, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2023/2590*****.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X		
10.18. Sündmuseandmete salvesti (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mille ainus eesmärk on salvestada ja säilitada kokkupõrkega seotud olulisi parameetreid ja teavet vahetult enne	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		

kokkupõrget, selle ajal ja vahetult pärast seda, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144, komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2022/545***** ja UNECE eeskirjaga nr 160.		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X			
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks andmed ei ole kättesaadavad).		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X			
10.19. Automaatsõidusüsteem (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: süsteemid, mis on võimelised püsivalt täitma täisautomatiseeritud sõiduki kogu dünaamilise juhtimise funktsiooni, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/1426*****.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks kasutajaliides).		X		
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X		
10.20. Juhi valmisoleku seiresüsteemid (automaatsõidusüsteem) (kui on	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		

paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: süsteem, mis hindab, kas juht on teatavates olukordades vajaduse korral võimeline üle võtma isejuhtiva sõiduki juhtimise, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjaga nr 157.	võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks kasutajaliides).		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	

10.21. Kohanduv püsikiirusehoidja (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: kohanduv püsikiirusehoidja: süsteem säilitab sõiduki kiiruse sõltuvalt eelistatavast kiirusest ja pikivahest eesliikuva sõidukiga.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

* Komisjoni 19. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/646, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad mootorsõidukite tüübikinnituse ühtse korra ja tehniliste kirjelduste osas seoses hädaolukorra rajalhoidesüsteemidega (ELKS) (ELT L 133, 20.4.2021, lk 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Komisjoni 12. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2017/79, millega kehtestatakse mootorsõidukite ELi tüübikinnituse üksikasjalikud tehnilised nõuded ja katsemenetlused seoses hädaabinumbri 112 teenusel põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemidega, hädaabinumbri 112 teenusel põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemide eraldi seadmestike ja osadega ning täiendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/758 erandite ja kohaldatavate standardite osas (ELT L 12, 17.1.2017, lk 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Komisjoni 23. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1958, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses arukate kiirusekontrollisüsteemidega ja nende süsteemide kui eraldi seadmestike tüübikinnitusega ning muudetakse kõnealuse määruse II lisa (ELT L 409, 17.11.2021, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1341, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses juhi unisuse ja tähelepanu hoiatussüsteemidega ning muudetakse kõnealuse määruse II lisa (ELT L 292, 16.8.2021, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Komisjoni 13. juuli 2023. aasta delegeeritud määrus (EL) 2023/2590, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses kõrgtehnoloogiliste juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemidega ning muudetakse kõnealust määrust (ELT L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Komisjoni 26. jaanuari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/545, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses sündmuste salvestite ja nende süsteemide kui eraldi seadmestike tüübikinnitusega ning muudetakse kõnealuse määruse II lisa (ELT L 107, 6.4.2022, lk 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Komisjoni 5. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1426, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad seoses täisautomatiseeritud sõidukite automaatsõidusüsteemi (ADS) tüübikinnituse jaoks ette nähtud ühtse korra ja tehniliste kirjeldustega (ELT L 221, 26.8.2022, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

“

2) III lisa muudetakse järgmiselt:

a) I jao „Rajatised ja vahendid“ esimest lõiku muudetakse järgmiselt:

i) punkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) nelja heitgaasi analüsaator vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/32/EL*;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/32/EL mõõtevahendite turul kättesaadavaks tegemist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (ELT L 96, 29.3.2014, lk 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).“;

ii) punkt 15 asendatakse ja lisatakse järgmised punktid 16–18:

„15) seade LPG-/CNG-/LNG- ja vesinikulekke tuvastamiseks, kui testitakse selliseid sõidukeid;

16) seade diiselmootorite heitgaasis tahkete osakeste arvu piisava täpsusega mõõtmiseks;

17) seade diiselmootorite lämmastikoksiidi (NO_x) heite piisava täpsusega mõõtmiseks. Seade peab olema ülevaatuspunktis töökorras artikli 6 lõikes 2 sätestatud kuupäevaks;

18) Seade lämmastikoksiidi (NO_x) heite mõõtmiseks ja seade heitgaasis tahkete osakeste arvu mõõtmiseks ottomootorite puhul (piisava täpsusega). Seadmed peavad olema ülevaatuspunktis töökorras artikli 6 lõikes 2 sätestatud kuupäevaks.“;

b) II jao tabel I asendatakse järgmisega:

„Tabel I(*)

Tehnoülevaatuses vajalik minimaalne varustus

Sõidukid		Kategooria		I punktis loetletud vahendid iga aspekti kohta																	
	Täismass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Mootorrattad			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Inimeste veoks ettenähtud sõidukid																					

Sõidukid		Kategooria		I punktis loetletud vahendid iga aspekti kohta																		
	Täismass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	kuni 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x	
	kuni 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
	kuni 3 500 kg	M ₁ , M ₂	E	x	x		x								x	x	x					
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x	
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x		
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x					
3. Kaubaveoks ettenähtud sõidukid																						
	kuni 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x	
	kuni 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x					
	kuni 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x		
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x					

4. N-kategooria sõidukitest tuletatud erisõidukid, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b																					
kuni 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
kuni 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
kuni 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x					

Sõidukid		Kategooria		I punktis loetletud vahendid iga aspekti kohta																	
	Täismass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
5. Haagised	kuni 750 kg	O ₁		x												x					
	> 750 kuni 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x					
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x					

* Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse mittekuuluvad sõidukikategooriad on esitatud suunava teabe andmiseks.

¹ P...bensiinimootor (sädesüütemootor), D...diiselmootor (survesüütemootor), E...elektriline (akuga elektrisõiduk – akutoitega elektrisõiduk)“;

3) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 2 alapunkti a alapunktid i ja ii asendatakse järgmisega:

„i) sõidukitehnoloogia:

- pidurisüsteemid;
- roolisüsteemid;
- vaateväljad;
- valgustussüsteem, valgustusseadmed ja elektroonilised osad;
- teljed, veljed ja rehvid;
- šassii ja kere;
- saaste ja heited;
- alternatiivsed ajamid (kõrgepinge-, hübriid-, vesinikusüsteemid);
- erisõidukite suhtes kehtivad lisanõuded;

ii) katsemeetodid (sealhulgas vajalik koolitus kõrgepingesüsteemiga varustatud sõidukite kontrollimiseks);“

b) punkt 3 asendatakse järgmisega:

„3. Pädevustunnistus

Tunnistus või samaväärne dokument, mis antakse tehnölevaatust tegema volitatud inspektorile, peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

- inspektori isikuandmed (ees- ja perekonnanimi);
- sõidukikategooriad, mille suhtes inspektor on volitatud tegema tehnölevaatust;
- teatavatele valdkondadele spetsialiseerunud inspektorite puhul piirangud sõidukitüüpidele ja/või ülevaatuse liikidele, mida inspektoril on lubatud teha;
- väljaandnud asutuse nimi;
- väljaandmiskuupäev“.

[II] LISA

Direktiivi 2014/47/EL II, III, IV ja V lisa muudetakse järgmiselt.

4) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 1 lisatakse alapunkt 10:

„10) sõiduabisüsteem ja muud ohutusega seotud süsteemid.“;

b) punkti 3 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

„3. SÕIDUKITE ÜLEVAATUSE SISU JA MEETODID, EBAÕNNESTUMISE
PÕHJUSED JA HINNANG PUUDUSTELE“;

ii) tabelis asendatakse punktid 1.1.3–1.1.6 järgmisega:

”

1.1.3. Vaakumpump või kompressor ja mahutid	Komponentide visuaalne kontroll tavapärase tööõhu juures. Kontrollitakse vaakumi või õhurõhu ohutu taseme saavutamiseks kuluvat aega ning hoiatusseadise, mitmemähiselise kaitseklapi ja rõhualandusventiili toimimist. Pidurdamine – piduripedaali/hoova vajutamine, mis võimaldab kogu õhu/vedeliku pealevoolurõhu rakendamist pidurikoostule.	a) Ebapiisav õhurõhk/vaakum, et võimaldada piduri rakendamist vähemalt neli korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu); vähemalt kaks korda pärast hoiatusseadise tööle hakkamist (või kui mõõtur näitab ohtu).		X	X
		b) Ohutuks tööks vajaliku õhurõhu/vaakumi tekkeks kuluv aeg on nõudeid arvestades liiga pikk ¹ .		X	
		c) Mitmemähiseline kaitseklapp või rõhualandusventiil ei tööta.		X	
		d) Märkimisväärset rõhulangust põhjustav õhuleke või kuuldavah õhulekked. Õhuleke, mis põhjustab rõhu kriitilist langust.		X	X
		e) Pidurisüsteemi toimimist mõjutada võiv väline kahjustus. Varupiduri tõhusus ei ole piisav.		X	X
1.1.4. Alarõhu hoiatusseadis	Toimimise kontroll.	Defektne hoiatusseadis või hoiatusseadise rike. Alarõhku ei ole võimalik kindlaks teha.	X		X
1.1.5. Seisupiduri juhtventiil	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel.	a) Käepide on pragunenud, kahjustunud või liigselt kulunud.		X	
		b) Ebakindel klapivõll või klapp.		X	
		c) Ühendused on lahti, kinnitused on defektsed või süsteem lekib.		X	
		d) Mitterahuldav toimimine.		X	

1.1.6. Seisupiduri tööseade, pidurikang, piduri lukustus, elektriline seisupidur, sealhulgas nelja ratta seisupidur Elektrilise seisupiduri kirjeldus: seisupiduri funktsioon käivitatakse või käsk edastatakse elektrooniliselt või elektromehaaniliselt. Nelja ratta seisupiduri kirjeldus: süsteem rakendab maksimaalset pidurdusrõhku kõigi nelja ratta pidurisilindrites.	Komponentide visuaalne kontroll pidurisüsteemi käitamisel ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Piduri lukustus ei tööta nõuetekohaselt.		X		
		b) Kangiliigend või lukustusmehhanism on kulunud. Ülemäärane kulumine.	X		X	
		c) Kangi liigne liikumine, mis viitab ebaõigele reguleerimisele.		X		
		d) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		e) Süsteem või komponent on kahjustunud.		X		
		f) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		g) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		h) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		i) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
						X
		j) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		k) Muu rike Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	

“;
”

iii) tabelis asendatakse punkt 1.1.13 järgmisega:

”

1.1.13. Piduri hõõrdkatted ja klotsid	Visuaalne kontroll.	a) Katted või klotsid on ülemääraselt kulunud (kulumine on jõudnud miinimummäärgistuseni).		X	
		Katted või klotsid on ülemääraselt kulunud (miinimummäärgistus ei ole nähtav).			X
		b) Katted või klotsid on määratud (õli, määre jne). Pidurdustõhusus on halvenenud.		X	
		c) Hõõrdkate või klots puudub või on valesti paigaldatud või on selgelt valet tüüpi.			X
		d) Kulumise märgutule elektrijuhtmestik on lahti ühendatud või kahjustunud.	X		

“;

iv) tabelis asendatakse punkt 1.1.18 järgmisega:

”

1.1.18. Kulumise kompensatorid ja näiturid	Komponentide visuaalne kontroll piduri süsteemi käitamisel, kui võimalik.	a) Kompensaator on kahjustunud, kinni kiilunud või liigub valesti, on ülemääraselt kulunud või valesti reguleeritud.		X	
		b) Kompensaator on defektne.		X	
		c) Kompensaator on valesti paigaldatud või asendatud.		X	

;

v) tabelis asendatakse punkt 1.1.19 järgmisega:

”

<p>1.1.19. Aeglustisüsteem (kui see on paigaldatud või nõutav)</p> <p>Kirjeldus: täiendav pidurisüsteem, mis suudab teatava aja jooksul pidurdada, ilma et pidurdustõhusus märkimisväärselt väheneks, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 13 ja määrusega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll (võimaluse korral sisse- ja väljalülitatult) ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub (näiteks ebakindlad ühendused või kinnitused).		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		

“,

vi) tabelis asendatakse punkt 1.1.23 järgmiste punktidega 1.1.23 kuni 1.1.25:

”

1.1.23. Pealejooksupidur	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Ei tööta korralikult, näiteks ületab tiisli töökäik 2/3 pealejooksu ulatusest.		X	
1.1.24 Haagise stabiliseerimine (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: haagise selektiivse pidurdamisega sõidupiduri abil stabiliseeritakse kogu autorongi liikumine.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	b) Turvatross on defektne või puudub.		X	
		a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
1.1.25. Bussi seisupidur (kui see on paigaldatud) (X) ²	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
Kirjeldus: kui sõiduk seisab paigal, tagab süsteem pidurdusrõhu piduri rakendumise olenemata piduri rakendamisest. Buss saab liikumist alustada alles siis, kui uksed on suletud.		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X

“
”

vii) tabelis asendatakse punktid 1.2.1 ja 1.2.2 järgmisega:

»					
1.2.1. Toimimine	Mõõdetakse pidurite staatilise katsetamise seadmel ülevaatusel ajal või, kui see ei ole võimalik, katsesõidu ajal, rakendades pidureid järk-järgult kuni maksimaalse vajutuseni. Võimaluse korral tuleb tagada, et mehhaanilisi sõidupidureid kontrollitakse ilma regeneratiiv- või muu ahelpidurduse osaluse/mõjuta.	a) Ühe või enama ratta pidurdusjõud on ebapiisav. Ühe või enama ratta pidurdusjõud puudub.		X	X
		b) Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Või katsesõidu ajal kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	
		d) Mõne ratta pidur rakendub liiga vara või hilja.		X	
		e) Ratta täispöörde jooksul kõigub pidurdusjõud ülemääraselt. Või katsesõidu ajal tekib sõidupiduri pedaali/hoova või rooliratta liigne vibratsioon.		X	
1.2.2. Tõhusus (E)	Kontrollimine pidurite katsetamise seadmel ettenähtud kaalu korral või, kui seda ei ole tehnilistel põhjustel võimalik kasutada, siis katsesõidul meerik-aeglustusmõõdiku abil, milles kasutatakse aeglustuse registreerimisseadet (1).	Ei anna vähemalt järgmist minimaalset väärtust (2): M ₁ -, M ₂ - ja M ₃ -kategooria: 50 % (3) N ₁ -kategooria: 45 % N ₂ - ja N ₃ -kategooria: 43 % (4) O ₃ - ja O ₄ -kategooriad: 40 % (5) T-kategooria: 40%.		X	

		Saavutatud vähem kui 50 % eespool nimetatud väärtustest.			X
--	--	--	--	--	---

“;

viii) tabelis asendatakse punkt 1.3.1 järgmisega:

”

1.3.1. Toimimine (E)	Kui varupidurisüsteem on sõidupidurisüsteemist eraldatud, kasutatakse punktis 1.2.1 osutatud meetodit. Võimaluse korral tuleb tagada, et mehhaanilisi pidureid kontrollitakse ilma regeneratiiv- või muu ahelpidurduse osaluse/mõjuta.	a) Ühe või enama ratta pidurdusjõud on ebapiisav. Ühe või enama ratta pidurdusjõud puudub.		X	X
		b) Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 70 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust. Või katsesõidu ajal kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Mis tahes ratta pidurdusjõud on vähem kui 50 % sama telje teise ratta maksimaalsest mõõdetud pidurdusjõust.		X	X
		c) Pidurdusjõud ei muutu järk-järgult (blokeerumine).		X	

“;

ix) tabelis asendatakse punkt 1.4.1 järgmisega:

”

1.4.1. Toimimine (E)	Piduri rakendamine pidurite katsetamise seadme katsetamisel või katsesõidu ajal.	Ühel küljel pidur ei tööta või katsesõidu ajal kaldub sõiduk sirgjoonest liigselt kõrvale. Katsetamise ajal saavutatud vähem kui 50 % punktis 1.4.2. osutatud pidurdusjõu väärtustest (sõiduki massi järgi arvatuna).		X	X
----------------------	--	--	--	---	---

“;

x) tabelis asendatakse punkt 1.5 järgmisega:

”

1.5. Aeglustisüsteemi toimimine	Visuaalne kontroll ning võimaluse korral süsteemi toimimise kontrollimine, st katsesõit.	a) Rikkeindikaator näitab riket.		X	
		b) Süsteem ei tööta.		X	

“;

xi) tabelis asendatakse punkt 1.6 järgmisega:

”

<p>1.6. Blokeerumist vältiv pidurisüsteem (ABS)</p> <p>Kirjeldus: süsteem takistab automaatselt rataste blokeerumist pidurdamise ajal rataste pidurdusjõu valikulise vähendamise, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 13 ja määrusega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid (näiteks ratta kiirusandur) on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		

“,

xia) tabelis asendatakse punkt 1.7 järgmisega:

”

1.7. Elektrooniline pidurisüsteem Kirjeldus: piduripedaali andur ja/või rõhuandur registreerib pidurdusnõude ja arvutab iga ratta optimaalse pidurdusjõu nii, et kõik rattapidurid rakenduksid optimaalselt.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad, või katsesõit.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
1.7.1. Elektriline regeneratiivpidurdus	Elektrilise regeneratiivpidurduse näidiku visuaalne kontroll elektroonilise liidese kasutamisega, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad, või katsesõit.	a) Hoiatusseadis näitab riket.		X		
		b) Süsteem ei aeglusta sõidukit märkimisväärselt (v.a juhul kui aku on täis) või laadimisnäidik (kui see on paigaldatud) ei näita laadimisseisundit, kui regeneratiivpidurdus on rakendatud.		X		
		c) Sõiduki liides näitab süsteemi riket.		X		
		d) Sõiduki liides näitab süsteemi riket.		X		

“,

xib) tabelis asendatakse punkt 2.2.2 järgmisega:

»

<p>2.2.2. Roolisammas/käänmikuhargid ning juhtimissüsteemi amortisaatorid, sealhulgas elektroonilised amortisaatorid</p> <p>Elektroonilise amortiseerimise kirjeldus: roolisüsteemi amortiseerimist juhitakse elektrooniliselt.</p>	<p>Rooliratast lükatakse ja tõmmatakse roolisamba suhtes üles-alla, rooliratast lükatakse roolisamba suhtes täisnurga all eri suundades.</p> <p>Vabakäigu ning painduvate ühenduste või universaalliigendite seisundi visuaalne kontroll, kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Rooliratta keskmee ülemäärane liikumine üles või alla.		X	
		b) Roolisamba ülemise osa ülemäärane liikumine radiaalselt samba telje suhtes.		X	
		c) Painduvate ühenduste seisund on halvenenud.		X	
		d) Kinnitus on defektne		X	
		Väga suur lahtituleku oht.			X
		e) Ohtlik muudatus ³ .			X
		f) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		g) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		h) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		i) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		j) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		k) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.			

	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.		X	X
	l) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.		X	X
	m) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.	X	X	X
	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“,
”

xii) tabelis asendatakse punkt 2.6 järgmiste punktidega 2.6 kuni 2.8:

»					
<p>2.6. Elektriline roolivõimendi (EPS), sealhulgas muutuviilekandega roolisüsteem</p> <p>Kirjeldus: roolimist toetava lisajõu genereerib elektrimootor.</p> <p>Muutuviilekandega roolisüsteemi kirjeldus: olenevalt sõiduolukorrast muudab süsteem rooliseadme ülekanearvu.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja selle kontroll, et rooliratta asend vastab rataste asendile mootori sisse- ja väljalülitamisel, ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui sõiduki tehnilised omadused seda võimaldavad ja vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta (näiteks roolivõimendi ei tööta) või ei tööta õigesti (näiteks rooli nurga ja rataste nurga vastuolu). Mõjutab roolimist.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
<p>2.7. Elektrooniline nelja ratta juhtimine (kui see on paigaldatud)</p> <p>Kirjeldus: juhitakse kahte telge, kõigi juhitavate rataste pöördenurk on suurem kui 3°, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 79 ja määrusega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	

		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.		X	X
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
2.8. Elektrooniliselt juhitud tõstetav abitelg veotelje ees ja taga (kui see on paigaldatud) (X) ²	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
Kirjeldus: juhtteljed on elektrooniliselt juhitud abiteljed. Roolimisjõu tekitab hüdropump või ratastele avalduv küljõud.		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.		X	X
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“
”

xiia) tabelis asendatakse punkt 3.1 järgmisega:

”

<p>3.1. Vaateväli, sealhulgas kaudne vaateväli parkimiskaamera süsteemi (kui see on paigaldatud) abil.</p> <p>Parkimiskaamera süsteemi kirjeldus: süsteem, mis tekitab vähemalt osa kaudsest vaateväljast kaamerate kombinatsiooni abil (näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 46).</p>	<p>Juhikohalt avaneva vaatevälja visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	<p>a) Takistused juhi vaateväljas, mis mõjutavad oluliselt nähtavust ettepoole või külgedele (väljaspool klaasipuhastite puhastatavat ala). Klaasipuhastite puhastatav ala on mõjutatud või välispeeglid ei ole nähtavad.</p>	X		
		<p>b) Süsteem või mõni komponent puudub.</p>		X	
		<p>c) Süsteem või komponendid on kahjustunud.</p>		X	
		<p>d) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.</p>		X	
		<p>e) Juhtmestik on kahjustunud.</p>		X	
		<p>f) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.</p>		X	
		<p>g) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p>	X		
		<p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>			X
		<p>h) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.</p>		X	
		<p>i) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	X		
			X		

“
”

xiii) tabelis asendatakse punkt 4.1.1 järgmisega:

<p>4.1.1. Seisund ja toimimine, kaasa arvatud sellised funktsioonid nagu pöördelatern, kaugtuleabi, kohanduv esituli ja kurvituli.</p> <p>Pöördelaterna kirjeldus: pööramise ajal lülitatakse sisse täiendav esilatern. Töötab sõidukiiruseni 40 km/h, näiteks vastavalt UNECE eeskirja nr 48 või nr 119 nõuetele.</p> <p>Kaugtuleabi kirjeldus: süsteem lülitab kaugtule automaatselt sisse ja välja vastavalt sõiduolukorrale ja valgustustingimustele.</p> <p>Kohanduva esitule kirjeldus: ümbritseva teela valgustust ja/või liiklejate otsest valgustust sõiduki ees asuvas ohupiirkonnas optimeeritakse valgusvihu dünaamilise kohandamisega.</p> <p>Kurvitule kirjeldus: pööramise ajal ning sõltuvalt pöördenurgast ja kiirusest pööratakse valgusvihku ja/või lülitatakse sisse täiendav esilatern, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 48, nr 98, nr 112 või nr 123.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	<p>a) Valgusallikas on defektne või puudub</p> <p>Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta).</p> <p>Nähtavus on olulisel määral mõjutatud (üks valgusallikas või LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).</p> <p>b) Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on veidi defektne.</p> <p>Projektsioonisüsteem (reflektor ja hajutiklaas) on tugevalt defektne või puudub.</p> <p>c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.</p> <p>d) Süsteem või mõni komponent puudub.</p> <p>e) Süsteem või mõni komponent on kahjustunud.</p> <p>f) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.</p> <p>g) Juhtmestik on kahjustunud.</p> <p>h) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.</p> <p>i) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.</p> <p>Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p> <p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p> <p>j) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.</p> <p>k) Muu rike.</p> <p>Ei mõjuta ohutut käitamist.</p> <p>Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p> <p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	--	--	--	--	--

xiv) tabelis asendatakse punkt 4.1.5 järgmisega:

”

<p>4.1.5. Automaatse ja käsitsi reguleerimise seadmed (kui need on kohustuslikud)</p> <p>Automaatse reguleerimise seadmete kirjeldus: sõltuvalt koormusest ja pikisuunalisest kaldenurgast (valikuline) reguleerib süsteem esilaternate asendit vertikaalsuunas, näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 121.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		i) Käsijuhtimisega seadet ei saa juhikohalt käitada.		X	

“;

xv) tabelis asendatakse punktid 4.2.1 ja 4.2.2 järgmisega:

»

4.2.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub.		X	
		Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta); üks mitmest külgmisest valgusallikast on defektne.	X		
		Üks valgusallikas: LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3; kaks või enam mitmest külgmisest valgusallikast on defektsed.		X	
		b) Hajutiklaas on defektne.		X	
4.2.2. Lülitamine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.	X		
		Väga suur küljest äratuleku oht.		X	
4.2.2.1. Automaatne valgustus (kui see on nõutav)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Lüliti ei tööta vastavalt nõuetele ¹ .		X	
		Tagumisi äärelaternaid ja külgmisi äärelaternaid on võimalik välja lülitada esilaternate põlemise ajal.		X	
		b) Juhtseadise talitus on häiritud.		X	
Kirjeldus: sõltuvalt ümbritseva keskkonna valgustatusest lülitab süsteem automaatselt päevatuled sisse ja välja.		a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	

		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“
”

xvi) tabelis asendatakse punkt 4.3.1 järgmisega:

”

4.3.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	<p>a) Valgusallikas on defektne või puudub.</p> <p>Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta).</p> <p>Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).</p> <p>Ükski valgusallikas ei tööta.</p>	X	X	X
		<p>b) Hajutiklaas on veidi defektne (ei mõjuta kiiravat valgust).</p> <p>Hajutiklaas on äärmiselt defektne (mõjutab kiiravat valgust).</p>	X	X	
		<p>c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud.</p> <p>Väga suur küljest äratuleku oht.</p>	X	X	

“,

xvii) tabelis asendatakse punkt 4.4.1 järgmisega:

”

Parameeter	Meetod	Tehnoülevaatusel põhinevad põhjused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
4.4.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub. Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3). Ükski valgusallikas ei tööta.	X	X	X
		b) Hajutiklaas on veidi defektne (ei mõjuta kiiravat valgust). Hajutiklaas on äärmiselt defektne (mõjutab kiiravat valgust).	X	X	
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X	X	

“,

xviii) tabelis asendatakse punkt 4.5.1 järgmisega:

”

4.5.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub. Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).	X		X
		b) Hajutiklaas on veidi defektne (ei mõjuta kiiratavat valgust). Hajutiklaas on äärmiselt defektne (mõjutab kiiratavat valgust).	X		X
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku või vastutulevate sõidukite pimestamise oht.	X		X

“,

xix) tabelis asendatakse punkt 4.6.1 järgmisega:

”

4.6.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Valgusallikas on defektne või puudub. Mitu valgusallikat (LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Üks valgusallikas (LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).	X		X
		b) Hajutiklaas on defektne.	X		
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		X

“;

xx) tabelis asendatakse punkt 4.7.1 järgmisega:

”

4.7.1. Seisund ja toimimine	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	a) Latern heidab otsevalgust või valget valgust taha.	X		
		b) Valgusallikas on defektne või puudub. (Mitu valgusallikat; LED-valgusti puhul kuni 1/3 ei tööta). Valgusallikas on defektne või puudub (Üks valgusallikas; LED-valgusti puhul töötab vähem kui 2/3).	X		X
		c) Latern ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		X

“;

xxi) tabeli punktis 4.11 asendatakse tabeli esimese veeru tekst järgmisega:

„Elektrijuhtmestik (v.a kõrgepingejuhtmestik)“;

xxia) tabelis asendatakse punkt 4.12 järgmisega:

”

<p>4.12. Mittekohustuslikud laternad ja helkurid, näiteks peamised välisvalgustid (X)²</p> <p>Peamiste välisvalgustite kirjeldus: süsteem lülitab sisse/välja peamised valgustid (näiteks märgutuled).</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Laterna/helkuri paigaldus ei vasta nõuetele ¹ . Kiirgab/peegeldab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X		X
		b) Latern ei tööta vastavalt nõuetele ¹ . Samaaegselt töötavate esilaternate valgustugevus on lubatust suurem; kiirgab ettepoole punast valgust või tahapoole valget valgust.	X		X
		c) Latern/helkur ei ole kindlalt kinnitatud. Väga suur küljest äratuleku oht.	X		X
		d) Süsteem või mõni komponent puudub.			X
		e) Süsteem või komponent on kahjustunud.			X
		f) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X
		g) Juhtmestik on kahjustunud.			X
		h) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X
		i) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.	X		X

	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
	j) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
	k) Muu rike			
	Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
	Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
	Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“;

xxii) tabeli punktis 4.13 asendatakse tabeli esimese veeru tekst järgmisega:

„Akud (või patareid, v.a kõrgepingeakud)“;

xxiii) lisatakse punktid 4.14 ja 4.15:

»

4.14. Kõrgepingesüsteemid					
4.14.1. Elektriõhutus	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades sõiduki liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Näidik või sõiduki liides näitab süsteemi riket.		X	
		b) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
4.14.2. Veoaku kaitseümbris	Visuaalne kontroll.	a) Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud.	X	X	
		b) Kinnitus on defektne. Väga suur küljest äratuleku oht.		X	X
		c) Ummistunud ventilatsiooniva(d).	X		
4.14.3 Laetav energiasalvestussüsteem, veoaku ja akuhaldussüsteem Kirjeldus: „laetav energiasalvestussüsteem” (REESS) – elektrilise käitamise eesmärgil elektrienergiat andev laetav energiasalvestussüsteem. Laetav energiasalvestussüsteem võib sisaldada üht või mitut allsüsteemi koos vajalike kõrvalsüsteemidega füüsilise toe, termoregulatsiooni, elektroonilise juhtimise ja kaitseümbrise tarbeks.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades sõiduki liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Lekkemärgid. Lekkimine (piiskade olemasolu).		X	X
		b) Vale tark- või riistvara või valmisolekukood ei ole aktiivne.		X	
4.14.4. Kõrgepingejuhtmestik					
4.14.4.1. Kõrgepingejuhtmestik ja ühendus	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll, sealhulgas mootoriruumi ja pakiruumi sisemuse kontroll (kui see on asjakohane).	a) Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud. Lühise oht.	X	X	X
		b) Juhtmestik on halvasti kinnitatud või ei ole piisavalt kaitstud. Kinnitused on lahti, puutuvad vastu teravaid servi, ühendused võivad lahti tulla.	X	X	X

		Juhtmestik võib puutuda kokku kuumade või pöörlevate osade või maapinnaga, ühendused on lahti.			
		e) Kõrge tule-/sädelusohu.			X
4.14.4.2. Massiühendus, kaasa arvatud selle kinnitus	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud.	X	X	
4.14.4.3. Massiühenduse pidevus (X) ²	Mõõtmine oommeetri abil.	Katse ei ole teostatav. Liiga suur takistus (üle 100 Ω (oomi)).	X	X	
4.14.4.4. Laadimisava kate	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Seisund on halvenenud. Puudub.	X	X	
4.14.4.5. Laadimisava	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Seisund on halvenenud. Sulamise alguse või elektrikaare jälg. Võõrkeha, muudetud või niiskus.	X	X X	
4.14.4.6. Laadimiskaabel (olemasolu korral)	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel.	Seisund on halvenenud.	X		
4.14.5. Kõrgepinge elektri- ja elektroonikaseadmed (X) ²					
4.14.5.1. Kõrgepinge elektri- ja elektroonikaseadmed	Visuaalne kontroll ja kontroll kasutades sõiduki elektroonilist liidest.	a) Veidi halvenenud. Oluliselt halvenenud.	X	X	
		b) Kinnitus on defektne		X	
		c) Leke.		X	
4.14.5.2. Veomootor	Visuaalne kontroll. Süsteemide töövalmiduse kontrollimine kohaldatava (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi) liidese abil. Potentsiaalühtlustuse mõõtmine, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu.	a) Varjestus on deformeerunud, kahjustunud, korrodeerunud või ei ole oma kohal.		X	
		b) Hoiatusmärgistus puudub või ei ole loetav.		X	
		c) Juhtmestiku ühendus on halvasti kinnitatud või korrodeerunud.		X	
		d) Elektriisolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud. Võib kokkupuute korral põhjustada vigastusi.		X	X
		e) Veomootor ei ole töövalmis.		X	

		f) Tüübikinnitusega riist- ja tarkvara, mis ei vasta nõuetele ¹ .		X		
4.14.5.3. Elektroonilised muundurid, mootorid ja vaheldid	Visuaalne kontroll.	a) Ei vasta nõuetele ¹ .		X		
		b) Ei ole piisavalt kaitstud.		X		
	Süsteemide töövalmiduse kontrollimine kohaldatava (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi) liidese abil.	c) Kahjustunud või korrodeerunud osad. Võib põhjustada vigastusi või küljest ära tulla.	X		X	
		d) Varjestus ei ole oma kohal või on kahjustunud.			X	
		e) Elektriisolatsioon on kahjustunud või selle seisund on halvenenud.			X	
	Potentsiaalühtlustuse mõõtmine, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu.	f) Muunduri- ja vaheldisüsteemid ei ole töövalmis.			X	
		g) Tüübikinnitusega riist- ja tarkvara vale versioon.			X	
4.14.6. Isolatsioonitakistus (X) ²						
4.14.6.1. Sõiduki laadimisava isolatsioonitakistus ja kaitsemaanduse takistus	Isolatsioonitakistuse mõõtmine sõiduki elektroonilise liidese abil, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Isolatsioonitakistus ei vasta nõuetele või sõiduki tootja esitatud eelnevalt kindlaksmääratud väärtustele.		X		
		b) Kaitsemaanduse takistus ei vasta nõuetele ¹ .		X		
4.14.6.2. Isolatsioonitakistus kõrgepingesüsteemi ja šassii vahel	Visuaalne kontroll. Isolatsioonitakistuse mõõtmine sõiduki elektroonilise liidese abil, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Isolatsiooni seiresüsteem näitab riket.		X		
		b) Isolatsioonitakistuse väärtus ei vasta nõuetele ¹ .		X		
4.14.7. Käivitustökestussüsteem						

4.14.7.1. Käivitustõkestussüsteem (kui see on nõutav)	Kontrollimine visuaalselt ja käitamisel (kui võimalik). Funktsionaalne kontroll, millega kontrollitakse, et sõiduk ei saa hakata liikuma, kui laadimiskaabel on ühendatud ja juhistmel ei ole kedagi.	Näidiku rike.	X		
4.15. Hädapidurdussignaali Kirjeldus: tugeva aeglustuse korral lülitatakse sisse ohutuled ja/või lisavalgustid ja/või hoiatatakse tagapool liiklejad piduritulede vilkumisega, näiteks vastavalt UNECE eeskirja nr 48 või nr 13 nõuetele.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X		

“.”
”

xxiv) tabelis asendatakse punkt 5.1.3 järgmisega:

”

5.1.3. Rattalaagrid (+ E)	Visuaalne kontroll lõtkutestrite abil (olemasolu korral). Ratast loksutatakse või rakendatakse igale rattale küljõudu ning üles märgitakse, kui suures ulatuses liigub ratas käänmiku suhtes üles poole.	a) Ülemäärane lõtk rattalaagris. Suunastabiilsus on halvenenud; purunemisoht.		X	X
		b) Rattalaager on liiga tihke, kinni kiilunud. Ülekuumenemisoht; purunemisoht.		X	X
		c) Kuuldavad märgid laagri kulumisest või kahjustusest.		X	

“

xxiva) tabelis asendatakse punkt 5.2.3 järgmisega:

»

5.2.3. Rehvid	Kogu rehvi visuaalne kontroll, kas siis pöörates maapinnalt üles tõstetud ratasid koos rehvidega (sõiduk on paigutatud kanalile või tõstetud tõstukile) või sõites sõidukiga üle kanali edasi ja tagasi.	a) Rehvi suurus, koormustaluvus, tüübikinnitusmärk või kiiruskategooria ei vasta nõuetele ¹ ning mõjutab liiklusohutust. Kasutamiseks ebapiisav koormus või kiiruskategooria, rehvi puutub kokku sõiduki muude liikumatute osadega, mis halvendab ohutut juhtimist.		X	X
		b) Samal teljel asuvate rataste või topelrataste rehvid on erineva suurusega.		X	
		c) Samal teljel asuvad rehvid on erineva konstruktsiooniga (radiaal-/diagonaalrehvid).		X	
		d) Mis tahes oluline kahjustus või sisselõige rehvis. Koort on nähtav või kahjustatud.		X	X
		e) Turvise kulumismärgid muutuvad nähtavaks. Rehvimustri sügavus ei vasta nõuetele ¹ .		X	X
		f) Rehvi hõõrdub muude komponentide vastu (painduvad porikaitseid). Rehvi hõõrdub teiste komponentide vastu (ei mõjuta ohutut juhtimist).	X	X	
		g) Lõigatud mustriga rehvid ei vasta nõuetele ¹ . Koorti kaitsekiht on kahjustunud.		X	X
		h) Rehvis on ilmselgelt alarõhk.	X		

<p>5.2.3.1. Rehvirõhu hoiatus</p> <p>Kirjeldus: süsteem tuvastab rehvirõhu vähenemise integreeritud andurite abil ja/või ratta kiiruse ebausutavate väärtuste abil, näiteks vastavalt määrusele (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjale nr 141.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki füüsilistest omadustest tulenevalt ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	<p>a) Süsteem või mõni komponent puudub.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Juhtmestik on kahjustunud.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

“

xxivb) tabelis asendatakse punktid 5.3.2 ja 5.3.2,1 järgmisega:

”					
5.3.2. Amortisaatorid, sh elektrooniline amortiseerimine (kui on paigaldatud)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
i) Amortisaatorid on šassii või telje külge kinnitatud ebakindlalt.	X				
Amortisaator lahti.		X			
j) Tõsise lekke või rikke märkidega kahjustunud amortisaator.		X			
5.3.2.1. Amortiseerimise tõhususe kontroll (X) ²	Eriseadmete kasutamine ja vasaku/parema külje erinevuste võrdlemine või sõiduki võnkumise või amortiseerimise mõõtmine.	a) Oluline erinevus vasaku ja parema külje vahel.		X	
		b) Esitatud miinimumväärtusi ei ole saavutatud.		X	

“.

xxivc) tabelis asendatakse punkt 5.3.5 järgmisega:

”					
5.3.5. Õhkvedrustus, sealhulgas kõrgusregulaator (kui on paigaldatud)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
i) Kuuldav leke süsteemis.		X			

“,

xxivd) tabelis asendatakse punkt 6.1.3 järgmisega:

”					
6.1.3. Kütusepaak ja -torud (sh kütteeaine paak ja torud ning vesinikusüsteem) Vesinikusüsteemi kirjeldus: vesinikku hoitakse sõidukis ja seda kasutatakse sõiduki liikumapanemiseks kas sise põlemismootoris põletamise või täiendava elektrimootori jaoks kütuseelemendis elektrienergiaks muundamise teel.	Kanalile paigutatud või tõstukile tõstetud sõiduki visuaalne kontroll, LPG-/CNG-/LNG-/H-süsteemide korral lekke tuvastamise seadmete kasutamine, ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Ebaturvaline paak või torud, mis põhjustab tuleohu.		X	
		b) Vedelikku lekib, täiteava kork puudub või laseb läbi. Tuleoht; ohtliku materjali ülemäärane kadu.		X	
		c) Hõõrdunud torud. Kahjustunud torud.	X	X	
		d) Kütuse korkkraan (kui see on nõutav) ei tööta õigesti.		X	
		e) Tuleoht, mis on tingitud: – kütuselekkest; – ebaõigesti varjestatud kütusepaagist või heitgaasitorustikust; – mootoriruumi seisundist.			X
		f) LPG-/CNG-/LNG- või vesinikusüsteem ei vasta nõuetele, süsteemi mis tahes osa on defektne ¹ .			X
		g) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		h) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		i) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		j) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		k) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		l) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		m) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti:		X	
n) Muu rike.					

		Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“,
”

xxive) tabelisse lisatakse punkt 6.1.10:

”

6.1.10. Liugliigendi stabiliseerimine (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: liigendühendus stabiliseeritakse summutamisega olenevalt sõiduki kiirusest, liigendsummuti silindri rõhust, pöörde- ja liigendinurgast.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X

“,
”

xxivf) tabelis asendatakse punkt 7.1.3 järgmisega:

”

<p>7.1.3. Turvavöö pinguti ja turvavöö jõupiirik</p> <p>Kirjeldus: õnnetuse korral pingutatakse turvavööd, et asetada sõitjad lähteasendisse ja/või piirata elektriliselt juhitud turvavöö jõudu ja sellega piirata inimestele mõjuvat jõudu, näiteks vastavalt UNECE eeskirja nr 16 või nr 94 nõuetele.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub või ei sobi sõidukile.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta, kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X

“,

xxv) tabelis asendatakse punkt 7.1.5 järgmisega:

”

7.1.5. Turvapadjasüsteem Kirjeldus: õnnetuse korral vähendavad täispuhutavad turvapadjad vigastuste ohtu absorbeeriva toime abil, näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 12, nr 14 või nr 16.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või komponendid (näiteks istme hõivatuse tuvastamine) on ilmselgelt puudu.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ilmselgelt ei tööta (näiteks ei sobi sõidukile).		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	X

“;

xxva) tabelist jäetakse välja punktid 7.1.4 ja 7.1.6;

xxvi) tabelis asendatakse punkt 7.8 järgmisega:

”

7.8. Kiirusmõõdik	Visuaalne kontroll või kontrollimine käitamisel katsesõidu ajal või kontroll kasutades sõiduki elektroonilist liidest või eelnimetatute mis tahes kombinatsiooni.	a) Ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ . Puudub (kui on nõutav).	X	X	
		b) Talitus on häiritud. Ei toimi üldse.	X	X	
		c) Mõõdik ei ole piisavalt valgustatud. Mõõdik ei ole valgustatud.	X	X	

“;
;

xxvii) tabelis asendatakse punkt 7.9 järgmisega:

”

<p>7.9. Sõidumeerik (kui see on paigaldatud/nõutav)</p> <p>Kirjeldus: süsteem juhtimisaja, pauside, puhkeaja ja muude juhi tegevusaegade registreerimiseks näiteks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 165/2014****.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub (näiteks plomm, silt) või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele! (näiteks silt on aegunud).		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud (näiteks loetamatu kaart).		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks on rikunud või manipuleeritud või rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele või kiirus ei vasta seadeväärtusele, kui seda kontrollitakse).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X

“;

xxviia) tabelis asendatakse punkt 7.10 järgmisega:

”

<p>7.10. Kiiruspiirik (kui see on paigaldatud/nõutav) (+E)</p> <p>Kirjeldus: sõidu ajal väldib süsteem kindlaksmääratud maksimumkiiruse ületamist. Asjakohane, kui see on kohustuslik, näiteks kooskõlas UNECE eeskirjaga nr 89 ja määрусega (EL) 2019/2144.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub (näiteks plomm, silt) või ei ole paigaldatud vastavalt nõuetele ¹ .		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks on rikunud või manipuleeritud või rehvide suurus ei vasta kalibreerimisparameetritele või kiirus ei vasta seadeväärtusele, kui seda kontrollitakse).			X		
h) Muu rike.					
Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.			X		
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.				X	

“.

xxviii) tabelis asendatakse punkt 7.11 järgmisega:

”

7.11.	Läbisõidumõõdik, kui see on olemas	<p>Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi) liidese kasutamine.</p> <p>Kui kontrolli käigus selgub, et läbisõidumõõdikuga on manipuleeritud, märgib inspektor selle tehnoulevaatuse kontrollkaardile kui teate sõiduki omanikule.</p>	Ilmselt ei tööta.		X	
-------	------------------------------------	--	-------------------	--	---	--

“,

xxix) tabelis asendatakse punkt 7.12 järgmisega:

”

7.12. Elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC), kui see on paigaldatud/nõutav (X) ¹	Kirjeldus: süsteem stabiliseerib sõiduki või kogu autorongi kriitilistes dünaamilistes sõiduolukordades, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjaga nr 140.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent (näiteks ratta kiirusandur) puudub.		X	
			b) Süsteem või komponendid (näiteks ratta kiirusandurid) on kahjustunud.		X	
			c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
			d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
			e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
			f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
			Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	X
			Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X				

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X

“;

xxixa) tabelisse lisatakse punkt 7.13:

”

7.13. eCall (kui see on paigaldatud, vastavalt ELi tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele)	Meetod	Tehnokontrolli mitteläbimise põhjused	Väike	Suur	Ohtlik
<p>Automaatne hädaabikõne eCall</p> <p>Kirjeldus: süsteem käivitatakse sõidukisest andurite poolt automaatselt või käsitsi ja see edastab mobiilsidevõrgu kaudu miinimumandmekogumi (EN 15722) ja loob audioühenduse, mis põhineb (hädaabi)numbril sõidukis viibijate ja avaliku julgeoleku häirepunkti vahel kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/758** ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2017/79***.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p> <p>Kui eCall-süsteem kasutab vanemaid mobiilsidevõrke (2g/3g) ja need võrgud ei ole enam kasutuses ning eCall-süsteem annab märku rikkest, ei ole see vabandus mittetoimimisele.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis (eCall-süsteemi rikkeindikaator) näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.		X	
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.			X
Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.					X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti: – audiokomponendid (näiteks ebaõnnestunud kajakatse).		X	

		h) Muu rike (näiteks mobiilsideseade, elektrooniline juhtseade või GPS-signaali rike). Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X			
				X		X

“
”

xxxixb) tabelisse lisatakse punkt 7.14:

7.14. – Sõiduki diagnostikaühendus (pardadiagnostikasüsteemi port) (kui see on paigaldatud)	Meetod	Tehnokontrolli mitteläbimise põhjused	Väike	Suur	Ohtlik
7.14.1. – Sõiduki diagnostikaühendus (pardadiagnostikasüsteemi port)	Visuaalne kontroll, mida täiendatakse elektroonilise liidese kasutamisega.	a) Liides ei ole juurdepääsetav.		X	
		b) Ilmselgelt ei tööta.		X	
		c) Süsteem või komponent on kahjustunud.		X	
		d) Süsteem või komponent puudub.		X	

“
”

xxx) tabelis asendatakse punktid 8.1 ja 8.2 järgmisega:

8.1. Müra

8.1.1. Müravähendussüsteem (+E)	Subjektiiivne hindamine (välja arvatud juhul, kui inspektori arvates võib müratase olla piiri peal – sel juhul võib mõõta seisva auto tekitatud müra, kasutades müramõõdikut)	a) Müratasemed ületavad nõuetes lubatavaid tasemeid ¹ .		X	
		b) Müravähendussüsteemi mingi osa on tulnud lahti, on kahjustunud, valesti paigaldatud, puudub või seda on ilmselgelt muudetud, nii et see mõjub negatiivselt müratasele. Väga suur küljest äratuleku oht.		X	X
		c) Kaugmõõtmine näitab olulist nõuetele mittevastavust.		X	
	Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmiseadme abil ning selle tulemuste kinnitamine standardsetel kontrollimeetoditel.				

8.2. Heitgaas

8.2.1. Heitgaasikontrolliseadmed	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi näit), kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Tootja paigaldatud heitekontrolliseadmed puuduvad, neid on muudetud või need on ilmselgelt kahjustunud.		X	
		b) Heitkoguste mõõtmist mõjutavad lekked.		X	
		c) Hoiatusseadise rike, hoiatusnäidik/-märgutuli ei tööta.		X	
		d) Rikkeindikaator lülitub sisse, hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		e) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		f) Heitgaasikontrolliseadme muutmine, mis mõjutab ohutust ja/või keskkonda.		X	
		g) Mis tahes muu heitega seotud juhtseadme muutmine, mis mõjutab ohutust ja/või keskkonda.		X	

		h) Selliste elektrooniliste seadmete olemasolu, mis ei ole sõiduki tootja lubatud ega tüübikinnituse ajal heaks kiidetud, mis muudavad mootori juhtplokki või heitgaasikontrolliseadme(te)sse sisenevaid või neist väljuvaid signaale.		X	
		i) Ebapiisav kogus reagenti (kui see on vajalik).		X	
		j) Pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi näit, mis osutab olulisele rikkele.		X	
Parameeter	Meetod	Tehnöülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
8.2.2. Heitkoguste mõõtmine – ottomootorid	<p>Katsemenetlus</p> <p>Sõidukite puhul, millel oli tüübikinnituse jaoks tahkete osakeste arvu piirnorm; mille heiteklass on Euro VI, Euro 6c ja uuem või mis on esmakordselt pärast 31. augustit 2019 registreeritud M1- ja N1-kategooria sõidukid või esmakordselt pärast 31. detsembrist 2013 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukid:</p> <p>tahkete osakeste arvu mõõtmine vastavalt punktile 8.2.2.1.</p> <p>Kõikide sõidukite puhul:</p> <p>gaasilise heite katse vastavalt punktile 8.2.2.2.</p> <p>Sõidukite puhul, mis täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele:</p> <p>NO_x mõõtmine vastavalt punktile 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1. Tahkete osakeste arvu mõõtmine (E)	<p>Sõiduki ettevalmistamine</p> <p>– [täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele]</p> <p>Mõõtevahendite ettevalmistamine:</p> <p>– tahkete osakeste arvu mõõtevahend on sisse lülitatud vähemalt tootja määratud soojendusaja jooksul;</p>	Mõõtmistulemus ületab rakendusaktide kohaselt kindlaks määratavaid piirväärtusi.		X	

<p>– mõõtevahendi enesekontroll [täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele], et jälgida seadme nõuetekohast toimimist töötamise ajal ning esitada rikke korral hoiatus või teade.</p> <p>Enne iga katset kontrollitakse proovivõtusüsteemi seisukorda, sealhulgas kontrollitakse, ega proovivõtuvoolik või gaasisond ei ole kahjustunud.</p> <p>Katsemenetlus</p> <p>– tahkete osakeste loenduri tarkvara suunab kasutajat katse käiku järgides automaatselt;</p> <p>– gaasisond sisestatakse väljalaskesüsteemi väljalaskeavasse vähemalt 0,20 m sügavusele. Põhjendatud erandite korral, kui proovi võtmine sellises sügavuses ei ole võimalik, sisestatakse gaasisond vähemalt 0,05 m. Gaasisond ei tohi puudutada väljalasketoru seinu;</p> <p>– kui väljalaskesüsteemil on rohkem kui üks väljalaskeava, tehakse katse kõigi väljalaskeavadega. Sel juhul loetakse sõiduki tekitatavate tahkete osakeste arviliseks kontsentratsiooniks selle ava tahkete osakeste arvulist kontsentratsiooni, kus see oli kõige suurem;</p> <p>– sõiduk töötab [täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele]. Kui paigalseisva sõiduki mootor ei ole sisse lülitatud, peab katse läbiviija käivitamis- ja seiskamissüsteemi välja lülitama. Hübriidsõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite puhul peab sise põlemismootor töötama;</p> <p>Pärast katse lõppu esitab (ja salvestab) mõõtevahend sõiduki tahkete osakeste arvilise kontsentratsiooni ja teate „PASS“ (läbitud) või „FAIL“ (ebaõnnestunud).</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist väiksem või sellega võrdne, edastab mõõtevahend teate „PASS“.</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist suurem, edastab mõõtevahend teate „FAIL“.</p>				
--	--	--	--	--

8.2.2.2. Gaasiline heide (E)	<p>Heitkoguste mõõtmine heitgaasianalüsaatori abil kooskõlas nõuetega¹.</p> <p>Mõõtmist ei tehta kahetakilise mootori korral.</p> <p>Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmisseadme abil ning selle tulemuste kinnitamine standardsetel kontrollimeetoditel.</p>	<p>a) Gaasiline heide ületab tootja kindlaksmääratud konkreetset taset.</p> <p>b) Või kui see teave ei ole kättesaadav, süsinikmonooksiidi heide ületab</p> <p>i) sõidukite puhul, mille heitgaasi ei kontrollita spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,</p> <p>– 4,5 % või</p> <p>– 3,5 %</p> <p>vastavalt nõuetes¹ kindlaks määratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale;</p> <p>ii) sõidukite puhul, mille heitgaasi kontrollitakse spetsiaalse heitekontrollisüsteemi abil,</p> <p>– tühikäigul: 0,5 %</p> <p>– kõrgendatud pööretel: 0,3 % või</p> <p>– tühikäigul: 0,3 % ⁽⁷⁾</p> <p>– kõrgendatud pööretel: 0,2 % või</p> <p>– tühikäigul: 0,2 % ⁽⁸⁾</p> <p>– kõrgendatud pööretel: 0,1 %</p> <p>vastavalt nõuetes¹ kindlaks määratud esmase registreerimise või kasutuselevõtu kuupäevale.</p> <p>c) Lambda väärtus ei ole $1 \pm 0,03$ või ei ole kooskõlas tootja spetsifikatsiooniga.</p>	X	X	
8.2.2.3. NO _x mõõtmine (E)	<p>Sõiduki ettevalmistamine, mõõtevahendite ettevalmistamine, proovivõtusüsteemi kontrollimine ja katsemenetlus täpsustatakse rakendusaktis, kajastades ottomootori katsekeskkonda ning võttes arvesse olemasolevaid gaasiliste heidete mõõtmise meetodeid.</p> <p>Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmisseadme abil, mida on kinnitatud standardsete katsemeetoditega vastavalt käesoleva tabeli punktile 8.2.2 või direktiivi 2014/45/EL I lisa punkti 3 alapunktile 8.2.2.</p>	<p>a) Mõõtmistulemus ületab rakendusaktide kohaselt kindlaks määratavat piirväärtust.</p>	X	X	

		b) Pardaseire- pardadiagnostikasüsteemi näit, või osutab olulisele rikkele. mis		X	
--	--	---	--	---	--

Parameeter	Meetod	Tehnoülevaatuse mitteläbimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
8.2.3. Heitkoguste mõõtmine – diiselmootorid	<p>Katsemenetlus</p> <p>Sõidukite puhul, mille heiteklass on Euro 5b, Euro VI ja uuem või mis on esmakordselt pärast 31. detsembrist 2012 registreeritud M1- ja N1-kategooria sõidukid või esmakordselt pärast 31. detsembrist 2013 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukid:</p> <p>tahkete osakeste arvu mõõtmine vastavalt punktile 8.2.3.1.</p> <p>Sõidukite puhul, mille heitgaasiklass on Euro 5a või Euro V:</p> <p>suitsususe mõõtmine vastavalt punktile 8.2.3.2.</p> <p>Tahmafiltriga varustatud või esmakordselt pärast 2. juulit 2007 registreeritud M1-kategooria, esmakordselt pärast 31. augustit 2010 registreeritud N1-kategooria ja esmakordselt pärast 1. jaanuari 2014 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukite puhul võivad liikmesriigid suitsususe mõõtmise asemel kasutada tahkete osakeste arvu mõõtmist vastavalt punktile 8.2.3.1.</p> <p>Sõidukite puhul, mille heiteklass on Euro 6d-TEMP, Euro VI ja uuem või mis on esmakordselt pärast 31. augustit 2019 registreeritud M1- ja N1-kategooria sõidukid või esmakordselt pärast 1. jaanuari 2014 registreeritud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukid:</p> <p>NO_x mõõtmine vastavalt punktile 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1. Tahkete osakeste arvu mõõtmine (E)	<p>Sõiduki ettevalmistamine:</p> <p>katse alguses peab sõiduki mootor olema:</p> <ul style="list-style-type: none"> – soe, st mootori jahutusvedeliku temperatuur peab olema > 60 °C, eelistatavalt > 70 °C; – ettevalmistatud, töötades madalate pööretega tühikäigul ja/või paigal seistes või sõites kiirendades kuni 2 000 pöördeni minutis. Soovitav ettevalmistamise aeg on vähemalt 300 sekundit. <p>Katse ajal ei tohi sõiduk teha tahmafiltri aktiivset regenererimist.</p> <p>Kiirkatse on võimalik ka siis, kui mootori jahutusvedeliku temperatuur on < 60 °C. Kui sõiduk aga katset ei läbi,</p>	<p>Mõõtmistulemus ületab 250 000 (1/cm³).</p> <p>Tahmafiltriga varustatud sõidukite puhul, mille heitgaasiklass on Euro 5a või Euro V, võivad liikmesriigid kohaldada piinormi kuni 1 000 000 (1/cm³).</p>		X	

<p>korratatakse seda ning sõiduki mootori jahutusvedeliku temperatuuri ja ettevalmistamise nõuded peavad olema täidetud.</p> <p>Mõõtevahendi (nagu on kirjeldatud komisjoni 20. märtsi 2023. aasta soovitusel (EL) 2023/688 3., 4. ja 5. jaos) ettevalmistamine:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mõõtevahend peab olema sisse lülitatud olekus vähemalt tootja määratud soojendamisaja jooksul; – mõõtevahendi enesekontroll, nagu on kindlaks määratud komisjoni 20. märtsi 2023. aasta soovitusel (EL) 2023/688 5. jaos, et jälgida seadme nõuetekohast toimimist töö ajal ja esitada rikke korral hoiatus või teade. <p>Enne iga katset kontrollitakse proovivõtusüsteemi seisukorda, sealhulgas kontrollitakse, ega proovivõtuvoolik või gaasisond ei ole kahjustunud.</p> <p>Katsemenetlus:</p> <ul style="list-style-type: none"> – tahkete osakeste loenduri tarkvara suunab kasutajat katse käiku järgides automaatselt; – gaasisond sisestatakse väljalaskesüsteemi väljalaskeavasse vähemalt 0,20 m sügavusele. Põhjendatud erandite korral, kui proovi võtmine sellises sügavuses ei ole võimalik, sisestatakse gaasisond vähemalt 0,05 m. Gaasisond ei tohi puudutada väljalasketoru seinu; – kui väljalaskesüsteemil on rohkem kui üks väljalaskeava, tehakse katse kõigi väljalaskeavadega. Sel juhul loetakse sõiduki tekitatavate tahkete osakeste arviliseks kontsentratsiooniks selle ava tahkete osakeste arvulist kontsentratsiooni, kus see oli kõige suurem; – sõiduk töötab tühikäigul väikestele pööretel. Kui paigalseisva sõiduki mootor ei ole sisse lülitatud, peab katse läbiviija käivitamis- ja seiskamissüsteemi välja lülitama. Hübriidsõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite puhul peab sisepõlemismootor töötama; – pärast gaasisondi väljalasketorusse sisestamist tuleb järgida järgmisi etappe: <p>3. vähemalt 15-minutiline stabiliseerimisperiood, mil mootor töötab tühikäigu pöörlemissagedusel; (vabatahtlik) enne stabiliseerumisperioodi tehakse 2–3 kiirendamist kuni 2000 pöördeni minutis;</p>				
--	--	--	--	--

	<p>4. pärast stabiliseerimisperioodi mõõdetakse tahkete osakeste arvulist kontsentratsiooni. Katse kestus on vähemalt 15 sekundit (mõõtmise kogukestus). Katsetulemuseks on mõõtmisaja keskmine tahkete osakeste arvuline kontsentratsioon. Kui mõõdetud tahkete osakeste arvuline kontsentratsioon on piirnormist üle kahe korra suurem, võib mõõtmise 15 sekundi pärast lõpetada. Katsetulemus tuleb registreerida.</p> <p>Pärast katse lõppu esitab (ja salvestab) mõõtevahend sõiduki tahkete osakeste arvulise keskmise kontsentratsiooni ja teate „PASS“ (läbitud) või „FAIL“ (ebaõnnestunud).</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist väiksem või sellega võrdne, edastab mõõtevahend teate „PASS“.</p> <p>– Kui katse tulemus on piirnormist suurem, edastab mõõtevahend teate „FAIL“.</p>				
<p>8.2.3.2. Suitsus Sellest nõudest on vabastatud enne 1. jaanuari 1980 registreeritud või kasutusele võetud sõidukid.</p>	<p>Heitgaasi suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalasendis ja sidur on ühendatud ning (kui see on tüübikinnituseskirjades ette nähtud) pardadiagnostikasüsteemi näit vastavalt tootja soovitudele ja muudele nõuetele.</p> <p>Sõiduki ettevalmistus</p> <p>1. Sõidukit võib katsetada ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleb kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.</p>	<p>a) Sõidukite puhul, mis on registreeritud või esmakordselt kasutusele võetud pärast nõuetes¹ kindlaks määratud kuupäeva, ületab suitsususe taset, mis on märgitud sõidukile kinnitatud tootja andmesildil.</p>		<p>X</p>	

Parameeter	Meetod	Tehnoülevaatusse põhjused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
	<p>2. Eeltingimused</p> <p>i) Mootor peab olema täiesti soe, näiteks mootoriõli temperatuur peab õlimõõtevarda torus sondiga mõõdetuna olema vähemalt 80 °C või, kui see on madalam, vastama normaalsele töötemperatuurile või peab infrapunase kiirguse alusel mõõdetud mootorisilindrite temperatuur olema eespool nimetatud temperatuuriga vähemalt samaväärne. Kui seoses sõiduki koostega ei ole selline mõõtmine praktiline, võib mootori normaalse töötemperatuuri määrata muul viisil, näiteks mootori jahutusventilaatori töötamise põhjal.</p> <p>ii) Heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.</p>	<p>b) Kui see teave ei ole kättesaadav või kui nõuete¹ alusel ei ole kontrollväärtuste kasutamine lubatud, siis</p> <p>— ülelaadeta mootorite puhul: 2,5 m⁻¹.</p> <p>— turbomootorite puhul: 3,0 m⁻¹ või</p> <p>— või nõuetes¹ määratud või pärast nõuetes¹ kindlaks määratud kuupäeva esmaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukite puhul</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ või 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾</p>			
	<p>Katsemenetlus</p> <p>Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsükli olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt kümnesekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.</p> <p>Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et saavutada maksimaalne sissepritse pumbast.</p>				

Parameeter	Meetod	Tehnoülevaatusse kontrollimise põhjused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
	<p>Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või tootja määratud pööreteni või, kui need andmed ei ole kättesaadavad, kahe kolmandikuni maksimaalselt lubatud pööretest. Seda saab kontrollida näiteks mootori pöörete arvu jälgides või jättes piisavalt aega gaasipedaali esimesest vajutamisest kuni selle vabastamiseni, mis M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite puhul peaks olema vähemalt kaks sekundit.</p> <p>Sõiduk loetakse ülevaatusse kontrollimiseks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirnormi. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmised, mis märkimisväärselt erinevad mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu katse tsüklite arvule.</p> <p>Mittevajaliku katsetamise vältimiseks võivad liikmesriigid tunnistada ülevaatusse kontrollimiseks need sõidukid, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist ületavad märkimisväärselt piirnormi. Samuti võivad liikmesriigid mitte vajaliku katsetamise vältimiseks tunnistada ülevaatusse kontrollimiseks need sõidukid, mille mõõtmistulemused jäävad pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või puhastustsükli läbimist märkimisväärselt allapoole piirnormi.</p> <p>Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmiseseadme abil, mida on kinnitatud standardsete katsemeetoditega vastavalt käesoleva tabeli punktile 8.2.3 või direktiivi 2014/45/EL I lisa punkti 3 alapunktile 8.2.3.</p>				

Parameeter	Meetod	Tehnoülevaatusse kuuluvate meetodite põhijused	Puuduste hindamine		
			Väike	Suur	Ohtlik
8.2.3.3. NO _x mõõtmine (E)	<p>Sõiduki ettevalmistamine</p> <p>Temperatuuril alla –10 °C: visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p> <p>Kui välistemperatuur on –10 °C või kõrgem: enne katsetamist soojendatakse sõiduki heitgaasi järeltöötlussüsteemi seisundini, mis võimaldab sõiduki NO_x-i vähendamise süsteemi abil NO_x heidet tõhusalt vähendada. Võimaluse korral kontrollitakse sõiduki valmidust katsetamiseks näidikuplokis oleva märgutule või sõiduki liidese abil (pardaseire- või pardadiagnostikasüsteemi näit).</p> <p>Katse ajal ei tohi sõiduk teha tahmafiltri aktiivset regenererimist.</p> <p>Mõõtevahendite ettevalmistamine:</p> <ul style="list-style-type: none"> – NO_x heite mõõtevahend on sisse lülitatud vähemalt tootja määratud soojendusaja jooksul; – mõõtevahendi enesekontroll täpsustatakse vastavalt rakendusaktidele, et jälgida seadme nõuetekohast toimimist töötamise ajal ning esitada rikke korral hoiatus või teade. 	Mõõtmistulemus ületab 40 ppm või elektrooniline liides näitab riket.		X	

	<p>Enne iga katset kontrollitakse proovivõtusüsteemi seisukorda, sealhulgas kontrollitakse, ega proovivõtuvoolik või gaasisond ei ole kahjustunud.</p> <p>Katsemenetlus</p> <ul style="list-style-type: none"> – NO_x analüsaatori tarkvara suunab kasutajat katse käiku järgides automaatselt; – gaasisond sisestatakse väljalaskesüsteemi väljalaskeavasse vähemalt 0,20 m sügavusele. Põhjendatud erandite korral, kui proovi võtmine sellises sügavuses ei ole võimalik, sisestatakse gaasisond vähemalt 0,05 m. Gaasisond ei tohi puudutada väljalasketoru seinu; – kui väljalaskesüsteemil on rohkem kui üks väljalaskeava, tehakse katse kõigi väljalaskeavadega. Sel juhul loetakse sõiduki tekitatavate NO_x kontsentratsiooniks selle ava NO_x kontsentratsiooni, kus see oli kõige suurem; – sõiduk töötab tühikäigul väikestele pööretel; – pärast gaasisondi väljalasketorusse sisestamist tuleb järgida järgmisi etappe: <p>vähemalt 15-minutiline stabiliseerimisperiood, mil mootor töötab tühikäigu pöörlemissagedusel;</p> <p>pärast stabiliseerimisperioodi mõõdetakse NO_x kontsentratsiooni. Katse kestus on vähemalt 15 sekundit (mõõtmise kogukestus). Katsetulemuseks on mõõtmisaja keskmine NO_x kontsentratsioon.</p> <p>Pärast katse lõppu esitab (ja salvestab) mõõtevahend sõiduki keskmise NO_x kontsentratsiooni ja teate „PASS“ (läbitud) või „FAIL“ (ebaõnnestunud).</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kui katse tulemus on piinormist väiksem või sellega võrdne, edastab mõõtevahend teate „PASS“. – Kui katse tulemus on piinormist suurem, edastab mõõtevahend teate „FAIL“. 				
--	---	--	--	--	--

	<p>Teise võimalusena mõõtmine kaugmõõtmiseadme abil, mida on kinnitatud standardsete katsemetoditega vastavalt käesoleva tabeli punktile 8.2.3 või direktiivi 2014/45/EL I lisa punkti 3 alapunktile 8.2.3.</p>				
--	---	--	--	--	--

xxxi) tabelis asendatakse punkt 8.4.1 järgmisega:

8.4.1. Vedelikulekked	Visuaalne kontroll.	Mis tahes ülemäärane vedelikuleke (muu kui vesi), mis võib kahjustada keskkonda või kujutada ohtu teistele liiklejatele. Pidev tilkade teke, mis kujutab endast väga suurt ohtu.		X	X
-----------------------	---------------------	---	--	---	---

xxxia) tabelis asendatakse punkt 9.11.1 järgmisega:

”						
9.11.1. Uksed, rambid, tõstukid ja kallutusüsteemid, kui need on paigaldatud kooskõlas UNECE eeskirjaga R107.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis(ed) näitab(näitavad) süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta, kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X		X	X
		i) Ei vasta nõuetele ¹ .		X		

xxxib) tabelisse lisatakse punkt 9.13:

”

9.13. Häiresüsteem ja tule summutamise süsteem	Meetod	Tehnokontrolli mitteläbimise põhjused	Väike	Suur	Ohtlik
9.13.1. Häiresüsteem (kui see on paigaldatud, vastavalt ELi tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele)	Visuaalne kontroll ja kontrollimine käitamisel (kui see on asjakohane) ja/või kasutades elektroonilist liidest.	a) Ei toimi üldse, ei tööta korralikult.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget elektroonilise liidese kaudu.		X	
		c) Puudub		X	
		d) Ei vasta nõuetele ¹ .		X	
9.13.2. Tule summutamise süsteem (kui see on paigaldatud, vastavalt ELi tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele)	Visuaalne kontroll ja/või elektroonilise liidese kasutamine.	a) Puudub, aktiveeritud.		X	
		b) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu.		X	
		c) Ei vasta nõuetele ¹ .		X	
		d) Tuvastamisaine anum, survegaasi anum, tulekustutusaine anum ilma rõhuta, tühi.		X	
		e) Anuma kontrolli ja vahetamise tähtaeg (tähtajad) on möödunud.		X	

“.

xxxii) tabelisse lisatakse punkt 10:

”

10. SÕIDUABISÜSTEEM JA MUUD OHUTUSEGA SEOTUD SÜSTEEMID					
<p>10.1. Arukas kiirusekontrollisüsteem (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt või paigaldatud)</p> <p>Aruka kiirusekontrollisüsteemi kirjeldus: süsteem, mis aitab juhil valida teeoludega sobiva kiiruse, andes spetsiifilist ja asjakohast tagasisidet, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2021/1958*****.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud või andurid on ilmselgelt valesti reguleeritud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
		Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X			
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
<p>10.2. Aktiivpeatugi (kui see on paigaldatud) (X)²</p> <p>Kirjeldus: süsteem vähendab tagantkokkupõrke korral lülisambavigastuse ohtu, muutes peatõe asendit pea suunas.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	

		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta, kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute tervisele.	X	X	X
10.3. Aktiivne mootoriruumi kaas (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: mootoriruumi kaane automaatse kergitamisega tagab süsteem jalakäijaga kokkupõrke korral suurema deformeeruva pinna.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta (näiteks on aegunud), kui see on asjakohane, või ei tööta õigesti.		X	

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
10.4. Automaatne paigalhoiufunktsioon (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: süsteem hoiab iseseisvalt sõidukit paigal pärast sõidupiduri ja/või seisupiduri kasutamist ning liikumahakkamisel vabastab need automaatselt.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X	
10.5. Automaatne hädapidurdussüsteem (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt või paigaldatud) Kirjeldus: süsteem algatab iseseisvalt pidurdamise, et vältida kokkupõrget takistuse või teise	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud või andurid on ilmselgelt valesti reguleeritud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	

liiklejaga või vähendada vältimatu kokkupõrke tagajärgi.		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks audiokomponendid).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
10.6. Juhtimisabisüsteem (kui see on paigaldatud)	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
Juhtimisabi Kirjeldus: sõiduolukorrast olenevalt muutub pöördnurk automaatselt ilma juhi sekkumiseta. Asjakohane, kui juhtimisse sekkumine toimub kiirusel üle 15 km/h, näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 79.		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
Rajavahetusabi Kirjeldus: sõiduraja vahetamise korral hoiatab süsteem juhti kõrvalsõidurajal olevate sõidukite eest ja juhib sõiduki tagasi.		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
Rajalhoideabi Kirjeldus: süsteem hoiatab juhti, kui sõiduk tahtmatult lahkub		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks audiokomponendid).		X	

<p>sõidurajalt, ja juhib sõiduki tagasi, nt kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2021/646*.</p> <p>Automaatne sõiduraja hoidmise süsteem Kirjeldus: süsteem, mille juht rakendab ja mis hoiab sõidukit sõidurajal, kontrollides sõiduki kül- ja pikisuunalist liikumist pikema aja jooksul ilma juhi sekkumise vajaduseta (näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 157).</p>		<p>h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.</p> <p>Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p> <p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>10.7. Kokkupõrke-eelne süsteem (kui see on paigaldatud) (X)²</p> <p>Kirjeldus: kriitilises sõiduolukorras on sõiduk kokkupõrkeks ettevalmistatud, et vähendada sõitjate ja/või teiste liiklejate vigastuste ohtu.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	<p>a) Süsteem või mõni komponent puudub.</p> <p>b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.</p> <p>c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.</p> <p>d) Juhtmestik on kahjustunud.</p> <p>e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.</p> <p>f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.</p> <p>Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.</p> <p>Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.</p> <p>g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks elektrilise ajamiga aknad).</p>	<p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
10.8. Üle katuse rullumise korral kaitsev tarind (aktiivne) (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: eeldatava ümbermineku korral laiendatakse tugielemente, et tagada ellujäämisruum, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjaga nr 21.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
10.9. Paigaltvõtuabi (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: liikumahakkamisele kaasaaitamine, näiteks tõstes tõstetavat telge või rakendades lühiajaliselt pidurdusrõhku või vabastades automaatselt seisupiduri.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X	

		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
10.10. Diferentsiaalilukustuse väljalülitamine (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: kui süsteem on rakendatud, lülitatakse diferentsiaalilukustus välja olenevalt parameetritest (näiteks ratta libisemine, pöördenurk, kiirus).	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.		X	X

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.11. Pöördepidur (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: pööramise ajal rakendatakse doseeritud pidurdust ühele või mitmele rattale.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X			X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti. Mõjutab roolimist.			X		X
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X			X		X	
10.12. Aktiivne kurvides kere kaldumise vältimise süsteem (kui see on paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: asjakohaste ajamite abil tekitab süsteem kere kaldumisele vastandliikumise, mis reguleerib	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		

sõiduki kere kaldumist olenevalt sõiduolukorrast.		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
10.13. Sõiduki hoiatusheli (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: väikesel kiirusel liikumise korral tekitab süsteem sõidukist väljapoole spetsiifilist heli, et hoiatada näiteks jalakäijaid.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.14. Pööramisabi (pimeala tuvastamise süsteem) (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis teavitab juhti võimalikust kokkupõrkest sõidukikülje lähedal paikneva liiklejaga (näiteks jalgrattaga) (näiteks vastavalt UNECE eeskirjale nr 151).	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X		
10.15. Tagurdamise tuvastamine (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis teavitab juhti sõiduki taga olevatest inimestest ja esemetest ning mille peamine eesmärk on vältida	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		

kokkupõrget tagurdamisel, näiteks vastavalt määrusele (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjale nr 158.		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
10.16. Juhi unisuse ja tähelepanu hoiatus (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis hindab juhi valvsust sõidukisüsteemide analüüsi abil ja vajaduse korral hoiatab juhti, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2021/1341*****.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X	X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X	

		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		
10.17. Kõrgtehnoloogiline juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamine (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mis aitab juhil liiklusolukorrale pidevalt tähelepanu pöörata ja hoiatab juhti tähelepanu hajumise korral, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2023/2590*****.	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.			X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.			X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X		X
10.18. Sündmuseandmete salvesti (kui see on nõutav tüübikinnituse kohaselt) Kirjeldus: süsteem, mille ainus eesmärk on salvestada ja säilitada kokkupõrkega seotud olulisi parameetreid ja teavet vahetult enne	Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	a) Süsteem või mõni komponent puudub.			X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.			X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.			X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.			X		

<p>kokkupõrget, selle ajal ja vahetult pärast seda, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144, komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2022/545***** ja UNECE eeskirjaga nr 160.</p>		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks andmed ei ole kättesaadavad).		X	
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
<p>10.19. Automaatsõidusüsteem (kui see on paigaldatud) (X)²</p> <p>Kirjeldus: süsteemid, mis on võimelised püsivalt täitma täisautomatiseeritud sõiduki kogu dünaamilise juhtimise funktsiooni, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/1426*****.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X	
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X	
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X	
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X		
		Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X	
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks kasutajaliides).		X			
h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist.	X				
Mõjutab sõiduki ohutut käitamist.		X			
Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.			X		
<p>10.20. Juhi valmisoleku seiresüsteemid (automaatsõidusüsteem) (kui on</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X	
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X	

paigaldatud) (X) ² Kirjeldus: süsteem, mis hindab, kas juht on teatavates olukordades vajaduse korral võimeline üle võtma isejuhtiva sõiduki juhtimise, näiteks kooskõlas määrusega (EL) 2019/2144 ja UNECE eeskirjaga nr 157.	võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.	c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti (näiteks kasutajaliides).		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	

<p>10.21. Kohanduv püsikiirusehoidja (kui see on paigaldatud) (X)²</p> <p>Kirjeldus: kohanduv püsikiirusehoidja: süsteem säilitab sõiduki kiiruse sõltuvalt eelistatavast kiirusest ja pikivahest eesliikuva sõidukiga.</p>	<p>Visuaalne kontroll ja lisaks kontroll kasutades elektroonilist liidest, kui see on võimalik sõiduki tehniliste omaduste tõttu ja kui vajalikud andmed on kättesaadavad.</p>	a) Süsteem või mõni komponent puudub.		X		
		b) Süsteem või komponendid on kahjustunud.		X		
		c) Tarkvaraversioon või -terviklus vale.		X		
		d) Juhtmestik on kahjustunud.		X		
		e) Hoiatusseadis näitab süsteemi riket.		X		
		f) Süsteem näitab tõrget sõiduki elektroonilise liidese kaudu. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X
		g) Süsteem või komponendid ei tööta või ei tööta õigesti.		X		
		h) Muu rike. Ei mõjuta ohutut käitamist. Mõjutab sõiduki ohutut käitamist. Oht sõidukis viibivate isikute või teiste liiklejate tervisele.	X		X	X

“

* Komisjoni 19. aprilli 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/646, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad mootorsõidukite tüübikinnituse ühtse korra ja tehniliste kirjelduste osas seoses hädaolukorra rajalhoidesüsteemidega (ELKS) (ELT L 133, 20.4.2021, lk 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Komisjoni 12. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2017/79, millega kehtestatakse mootorsõidukite ELi tüübikinnituse üksikasjalikud tehnilised nõuded ja katsemenetlused seoses hädaabinumbri 112 teenusel põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemidega, hädaabinumbri 112 teenusel põhinevate sõidukisiseste eCall-süsteemide eraldi seadmetike ja osadega ning täiendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/758 erandite ja kohaldatavate standardite osas (ELT L 12, 17.1.2017, lk 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Komisjoni 23. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1958, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses arukate kiirusekontrollisüsteemidega ja nende süsteemide kui eraldi seadmetike tüübikinnitusega ning muudetakse kõnealuse määruse II lisa (ELT L 409, 17.11.2021, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1341, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses juhi unisuse ja tähelepanu hoiatussüsteemidega ning muudetakse kõnealuse määruse II lisa (ELT L 292, 16.8.2021, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Komisjoni 13. juuli 2023. aasta delegeeritud määrus (EL) 2023/2590, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses kõrgtehnoloogiliste juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemidega ning muudetakse kõnealust määrust (ELT L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Komisjoni 26. jaanuari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/545, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/2144 üksikasjalike eeskirjadega mootorsõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses sündmuste salvestite ja nende süsteemide kui eraldi seadmestike tüübikinnitusega ning muudetakse kõnealuse määruse II lisa (ELT L 107, 6.4.2022, lk 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Komisjoni 5. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1426, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad seoses täisautomatiseeritud sõidukite automaatsõidusüsteemi (ADS) tüübikinnituse jaoks ette nähtud ühtse korra ja tehniliste kirjeldustega (ELT L 221, 26.8.2022, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

5) III lisa muudetakse järgmiselt:

II peatüki 3. jao esimene lause asendatakse järgmisega:

„Tabelis 1 on esitatud eeskirjad, mida võib kohaldada veose kinnitamise kontrollimisel, et teha kindlaks, kas veotingimused on aktsepteeritavad.“.

6) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) vormi esiküljel asendatakse punkt 6 järgmisega:

„6. Sõiduki kategooria^(a)

a) N1 (kuni 3,5 t)

b) N2 (3,5–12 t)

c) N3 (üle 12 t)

d) O3 (3,5–10 t)

e) O4 (üle 10 t)

f) M2 (üle 9 istekoha^(b), kuni 5 t)

g) M3 (üle 9 istekoha^(b), üle 5 t)

h) T1b

i) T2b

j) T3b

k) T4.1b

l) T4.2b □

- m) T4.3b □
- n) Muu sõidukikategooria:
(palun täpsustage).“;
- b) punkti 10 muudetakse järgmiselt:
 - i) punkt 10 asendatakse järgmisega:
„10) sõiduabisüsteem ja muud ohutusega seotud süsteemid ^(f).“;
 - ii) lisatakse punkt 11:
 - 11) veose kinnitamine^(f)“;
- c) vormi tagakülge muudetakse järgmiselt:
 - i) lisatakse punkt 4.14:
 - „4.14. Kõrgepingesüsteemid
 - 4.14.1. Elektriõhutus
 - 4.14.2. Veoaku kate
 - 4.14.3. Veoaku
 - 4.14.4. Kõrgepingejuhtmestik

4.14.5. Kõrgepinge elektri- ja elektroonikaseadmed

4.14.6. Isolatsioonitakistus

4.14.7. Käivitustõkestussüsteem“;

ii) punktid 8.2.1–8.2.2.2 asendatakse järgmisega:

„8.2.1. Heitgaasikontrolliseadmed

8.2.2. Heitkoguste mõõtmine – ottomootorid

8.2.2.1. Tahkete osakeste arvu mõõtmine

8.2.2.2. Gaasiline heide

8.2.2.3. NO_x mõõtmine

8.2.3. Heitkoguste mõõtmine – diiselmootorid

8.2.3.1. Tahkete osakeste arvu mõõtmine

8.2.3.2. Suitsusus

8.2.3.3. NO_x mõõtmine“;

iii) lisatakse punkt 10:

„10. Sõiduabisüsteem ja muud ohutusega seotud süsteemid vastavalt direktiivi 2014/47/EL II lisale“.

7) V lisa asendatakse järgmisega:

„V LISA

KOMISJONI TEAVITAMISEKS KASUTATAV STANDARDVORM

Standardvorm koostatakse elektrooniliselt töödeldaval kujul ning see edastatakse elektrooniliselt, kasutades standardset kontoritarkvara.

Iga liikmesriik esitab mõlemad järgmised tabelid:

- a) üks koondtabel tabel aastas;
- b) üksikasjalikuma kontrolli käigus kontrollitud sõidukite iga registreerimisriigi kohta eraldi tabel, mis sisaldab iga sõidukikategooria kohta teavet kontrollitud ja tuvastatud puuduste kohta.

Kõikide (algsete ja põhjalikumate) kontrollide
koondtabel

Aruandev liikmesriik:

Aruandeperiood:

aasta [X]

Sõiduki kategooria:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokk u		
	Kontroll itud sõidukit e arv (1)	Mitteläb itud sõidukit e arv (2)	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläbi itud sõidukite arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb itud sõidukit e arv	
Belgia																					
Bulgaaria																					
Tšehhi Vabariik																					
Taani																					
Saksamaa																					
Eesti																					
Iirimaa																					
Kreeka																					
Hispaania																					
Prantsusmaa																					
Horvaatia																					
Itaalia																					
Küpros																					
Läti																					
Leedu																					

Sõiduki kategooria:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokk u		
	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläbi nud sõidukite arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	
Luksemburg																					
Ungari																					
Malta																					
Madalmaad																					
Austria																					
Poola																					
Portugal																					
Rumeenia																					
Sloveenia																					
Slovakkia																					
Soome																					
Rootsi																					
Albaania																					
Andorra																					
Armeenia																					
Aserbaidžaan																					

Sõiduki kategooria: Registreerimisriik	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokk u		
	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	
Valgevene																					
Bosnia ja Hertsegoviina																					
Gruusia																					
Kasahstan																					
Liechtenstein																					
Monaco																					
Montenegro																					
Põhja-Makedoonia																					
Norra																					
Moldova Vabariik																					
Venemaa Föderatsioon																					
San Marino																					
Serbia																					
Šveits																					
Tadžikistan																					
Türgi																					
Türkmenistan																					

Sõiduki kategooria:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokk u		
	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläbi nud sõidukite arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	Kontroll itud sõidukit e arv	Mitteläb inud sõidukit e arv	
Ukraina																					
Ühendkuningriik																					
Usbekistan																					
Muud kolmandad riigid (palun täpsustage)																					

(1) Kontrollitud sõidukite koguarv (esmastel ja üksikasjalikumatel kontrollidel), kaasa arvatud puudusteta ning väiksemate, suurte või ohtlike puudustega sõidukid.

(2) Oluliste või ohtlike puudustega mitteläbinud sõidukid IV lisa kohaselt.

Üksikasjalikumate kontrollide tulemused

Aruandev liikmesriik:

Aruandva liikmesriigi nimi:

Registreerimisriik:

Aruandeperiood:

aasta [x]

Sõiduki registreerimisriigi nimi:

Sõiduki kategooria:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokku		
	Kontrollitud sõidukite arv (1)	Mitteläbinud sõidukite arv (2)	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	

Puuduste üksikasjad

	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud
0) Identifitseerimine																				
1) Pidurisüsteem																				
2) Rooliseade																				
3) Nähtavus																				
4) Valgustusseadmed ja elektrisüsteem																				
5) Teljed, veljed, rehvid, vedrustus																				
6) Šassii ja selle kinnitused																				

Sõiduki kategooria:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ja T4.3b		Muud kategooriad (vabatahtlik)		Kokk u	
	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv	Kontrollitud sõidukite arv	Mitteläbinud sõidukite arv
	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud	Kontrollitud	Mitteläbinud
7) Muu varustus, sealhulgas sõidumeerik ja kiiruspiirikud																				
8) Saaste, sealhulgas heide ning kütuse ja/või õli mahavool																				
9) Täiendavad ülevaadused M ₂ -/M ₃ -kategooria sõidukitele																				
10) Elektroonilised ohutussüsteemid																				
11) Veose kinnitamine																				
Mitteläbimiste koguarv																				

(i) Kontrollitud sõidukite koguarv (esmasel ja üksikasjalikumatel kontrollidel), kaasa arvatud puudusteta ning väiksemate, suurte või ohtlike puudustega sõidukid.

(*) Ohtlike või ohtlike puudustega mitteläbinud sõidukid IV lisa kohaselt.