



Brüssel, 25. aprill 2025
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0096(COD)

8259/25
ADD 6

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	24. aprill 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2025) 97 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumentidele: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust, direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust, ning direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimistunnistuste kohta Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse riiklikes sõidukiregistrites registreeritud sõidukite registreerimistunnistusi ja -andmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2025) 97 final.

Lisatud: SWD(2025) 97 final

Brüssel, 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumentidele:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnölevaatust, direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust, ning direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimistunnistuste kohta

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse riiklikes sõidukiregistris registreeritud sõidukite registreerimistunnistusi ja -andmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Vajadus meetmete järele

Milles probleem seisneb ja miks see on ELi tasandi probleem?

Algatuse eesmärk on hinnata ja veelgi suurendada tehnölevaatuspaketi kolme direktiivi mõju sõidukite liiklusohutusele ja parandada sõidukite keskkonnatoimet. Hoolimata kehtivatest ELi õigusaktidest ning sõidukitehnoloogia täiustamisest, sealhulgas uutest arukatest juhi- ja sõiduabisüsteemidest, on ELi teedel ikka veel ohtlikke sõidukeid, mis on kas õnnetuste peamine põhjus või neid soodustav tegur. Mõned ohtlikud (st oluliste või ohtlike puudustega) sõidukid tehakse kindlaks tehnölevaatuse või liiklevate sõidukite kontrollimise käigus. Osa ohtlikke sõidukeid võib jääda avastamata kas sellepärast, et tehnölevaatusel või liiklevate sõidukite kontrollimisel ei suudeta nende ohtlikkust avastada või et need ei pea läbima ülevaatus. Nende hulka kuuluvad näiteks rikutud ohutusvarustusega või valesti kinnitatud veosega sõidukid.

Teine probleem on ebapiisav kontroll sõidukite õhusaasteainete heite ja müraemissiooni üle. Mõned nüüdisajal tehnölevaatusel kasutatavad katsed ei ole enam piisavalt tundlikud, et avastada heitehälbeid, ning praegused katsemenetlused ei ole sobivad õhusaaste ja müraga seotud ELi poliitiliste eesmärkide saavutamiseks. Lämmastikoksiidide heite (NOx) või tahkete osakeste arvu (PN) mõõtmine uute autode puhul ei ole ikka veel hõlmatud kehtiva tehnölevaatuspaketiga ning praegu puuduvad ELi õigusnormid sõidukite katsetamiseks lämmastikoksiidide vähendamise süsteemide või diislikütuse tahkete osakeste filtritega seotud manipulatsioonide või defektide suhtes. Neid puudusi arvesse võttes on tehnölevaatuspaketi mõju suure heitega sõidukite arvu vähendamisele muutunud vähem oluliseks. Peale selle ei ole direktiivid tõhusad ELi piiriülese liikluse ja sõidukitega kauplemise eeskirjade täitmise tagamisel.

Tehnölevaatuspaketi direktiivide asjus tehti järelhindamine, mis toimus samal ajal mõjuhindangu koostamisega. Hindamisel jõuti järeldusele, et tehnölevaatuspakett oli vaid osaliselt edukas oma eesmärkide saavutamisel, milleks on aidata kaasa liiklusohutuse suurendamisele ja maanteetranspordi tekitatava õhusaasteainete heite vähendamisele. Defektseid sõidukeid ei pruugita siiski alati avastada, sest mõnes liikmesriigis ei kohaldata mõne kategooria sõidukite suhtes tehnölevaatus või liiklevate sõidukite kontrolli, või ülevaatus sagedust või ulatust ei ole kohandatud nende suuremale ohutus- ja keskkonnariskile. Kehtivas tehnölevaatuspaketis kindlaks tehtud puudused nõuavad direktiivide kohandamist, et käsitleda mitte ainult praegusi vajadusi, vaid ka tulevase probleeme, nagu täiustatud juhiabisüsteemi ja automatiseeritud süsteemide katsetamine.

Maanteetransport, eriti kaubavedu, on rahvusvaheline sektor, kus sõiduki tüübikinnitus ja ülevaatus on reguleeritud ELi ja rahvusvahelisel (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni) tasandil. Seepärast on sellel oma laadilt tugev piiriülene mõõde. Kindlakstehtud probleemid esinevad kogu liidus ja neil on samad aluspõhjused.

Mida tuleks saavutada?

Kooskõlas Euroopa roheleppega ning kestliku ja aruka liikuvuse strateegiaga aitab algatus parandada liiklusohutust ELis, kestlikku liikuvust ning hõlbustada isikute ja kaupade vaba liikumist ELis. Sellega seoses on algatusel järgmised konkreetsed eesmärgid: 1) tagada praeguste ja tulevaste sõidukite tehnölevaatuse järjepidevus, objektiivsus ja kvaliteet; 2) vähendada märkimisväärselt rikkumist ja parandada puudustega sõidukite avastamist, et oleks võimalik avastada defektseid/rikutud ohutussüsteeme ja heite (st õhusaaste ja müraemissiooni) kontrollisüsteeme ning läbisõidumõõdikuga seotud pettusi, ning 3) parandada konkreetsete sõidukiandmete elektroonilist säilitamist ja vahetamist, lahendades seega probleemi, mis

tuleneb selliste andmete ebapiisavast kättesaadavusest ja vastastikusest tunnustamisest täitevasutuste poolt.

Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?

Kuna maanteetransport ja autotööstus tegutsevad siseturul ja rahvusvahelisel tasandil piiriüleselt, on probleemide lahendamine ELi tasandil palju tõhusam ja tulemuslikum kui liikmesriikide tasandil. Kuigi liikmesriikide tavad on ajalooliselt erinevad, on sõidukite ülevaatus teatav minimaalne ühtlustamise tase ja ühiselt kokku lepitud lahendused sõidukiandmete vahetamiseks liikmesriikide vahel tulemuslikumad kui mitmed kooskõlastamata siseriiklikud lahendused. Kuna nüüdisaegse sõidukitehnoloogia (elektrisõidukid (EV), täiustatud juhiabisüsteemid (ADAS) ja uusimad heitekontrolliseadmed) katsetamise suhtes kohaldatakse ühiseeskirju, saavutavad liikmesriigid mastaabisäästu ja katseseadmete tootjad saavad tegutseda ühtlasemal turul.

B. Lahendused

Millised on eri poliitikavariandid nende eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud poliitikavariant? Kui ei, siis miks?

Probleemide lahendamiseks on välja töötatud neli poliitikavarianti (poliitikavariandid 1a, 1b, 2 ja 3). Kõik poliitikavariandid kohandavad tehnöülevaatus elektrisõidukitega ja lisavad ePTI kaudu uusi kontrollitavaid aspekte (sealhulgas ohutuse ja heitega seotud süsteemide tarkvara tervikluse katsetamine). Need hõlmavad ka uusi nii tahkete osakeste kui ka lämmastikoksiidide heite katse meetodeid, mis on vajalikud uuema heitekontrollitehnoloogiaga kohanemiseks ja suure heitega sõidukite, sealhulgas rikutud sõidukite katsetamiseks. Kõigi poliitikavariantide puhul on nõutav ka tehnöülevaatus pärast mis tahes olulist muudatust, mis hõlmab näiteks jõuallika või heitgaasiklassi muutmist, samuti tehnöülevaatus kontrollkaardi digiteerimine, ühendades riiklikud sõidukiregistrid ja laiendades ühtlustatud sõidukiandmete kogumit nendes registrites. Kõigi poliitikavariantidega kehtestatakse liikmesriikidele ka nõue registreerida läbisõidumõõdiku näidud siseriiklikes andmebaasides ja teha need andmed ümberregistreerimise korral kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.

Lisaks ühismeetmetele keskendutakse **poliitikavariandis 1a** sõidukite (registreerimise ja staatuse) andmete tõhusamale kasutamisele, sealhulgas registreerimistunnistuste väljaandmisele digitaalkujul. **Poliitikavariant 1b** keskendub tõhusamale tehnöülevaatusle kaugseiretehnoloogia abil, mis võimaldab kindlaks teha potentsiaalselt suure heitega sõidukid, mida kas i) kontrollitakse hilisemal liiklevate sõidukite kontrollil kohe pärast nende avastamist või ii) kutsutakse tehnöülevaatuspunkti heitekatse tegemiseks. Samuti kaotaks see võimaluse vabastada mootorrattad tehnöülevaatuses, nõuda väikeste äriotstarbeliste sõidukite tekitatava heite iga-aastast katsetamist ja muuta veose kinnitamise kontrollimine kohustuslikuks. Poliitikavariandiga 1b kehtestatakse ka kohustuslik iga-aastane tehnöülevaatus sõidukitele, mille vanus on kümme aastat või rohkem. Poliitikavariant 1b hõlbustaks isikute vaba liikumist, nõudes, et sõiduki registreerimise liikmesriik tunnustaks muus liikmesriigis välja antud tehnöülevaatus kontrollkaarti kuni kuus kuud, tingimusel et järgmine tehnöülevaatus tehakse sõiduki registreerimise liikmesriigis.

Poliitikavariandis 2 on ühendatud enamik poliitikaeesmärkide 1a ja 1b meetmeid. See sisaldab lisameedet andmevahelduse kohta, mille eesmärk on määrata kindlaks sõiduki tehnilisele teabele

(sealhulgas sõidukisisesetele andmetele) juurdepääsu kord ja vahendid. Sellega kehtestatakse liiklevate sõidukite kontroll ka väikestele tarbesõidukitele. **Poliitikavariant 3** on kõige ambitsioonikam poliitikavariant, sest see läheb veelgi kaugemale tehnölevaatuse ulatuse ja meetodite ühtlustamise ning tehnölevaatuse kontrollkaartide vastastikuse tunnustamise osas. Poliitikavariandis 2 sisalduvatele meetmetele on poliitikavariandis 3 lisatud tehnölevaatuse ulatuse täiendav laiendamine nii, et see hõlmaks eranditult kõiki mootorrattaid ja kerghaagiseid, ning sellega laiendatakse liiklevate sõidukite kontrolli mootorratastele. See sisaldab ka nõuet, et mõnes teises ELi liikmesriigis välja antud tehnölevaatuse kontrollkaarte peab sõiduki registreerimise liikmesriik tunnustama piiranguteta.

Poliitikavariant 2 on eelistatud poliitikavariant, sest seda peetakse poliitikaeesmärkide saavutamisel tulemuslikuks, see tagab suure tõhususe ja netokasu ning on kooskõlas valdkonnas väljakujunenud siseriiklike poliitikasuundadega.

Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?

Eelistatud poliitikavarianti toetavad tehnölevaatuse sektor (CITA, FSD jt), tarbijad (Rahvusvaheline Autoliit), katseseadmete tootjad (EGEA) ja mootorrattatootjad (ACEM). Seda toetavad ka mõned liikmesriigid, eelkõige need, kes sõltuvad tuhandetest väikestest tehnölevaatuspunktidest. Seoses teabele juurdepääsu ja teabevahetusega rõhutasid mitmed vastajad (sealhulgas CITA, EGEA ja EReg), kui oluline on vaba ja lihtne juurdepääs sõidukisisesetele andmetele, et võimaldada sõidukite nõuetekohast kontrolli. Logistikasektor toetab jõuliselt selle variandiga hõlmatud rangemaid veose kinnitamise nõudeid.

C. Eelistatud poliitikavariantide mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?

Poliitikavariant 2 aitab suurendada liiklusohutust ELis, kusjuures võrreldes lähteolukorraga peaks aastatel 2026–2050 säästetama hinnanguliselt 6 912 inimelu ja välditama 64 885 rasket vigastust. Samuti aitab see kaasa kestlikule liikuvusele, vähendades õhusaasteainete heidet ja müraemissiooni, mis toob kaasa väliskulude kokkuhoiu, mis aastatel 2026–2050 on hinnanguliselt 83,4 miljardit eurot nüüdisväärtusena võrreldes lähtetaseme väärtusega. See aitab hõlbustada isikute ja kaupade vaba liikumist ELis, kõrvaldades takistused sõidukite ümberregistreerimisele mõnes teises liikmesriigis ja tehnölevaatuse kontrollkaartide (piiratud) tunnustamisele kogu liidus.

Poliitikavariant 2 peaks andma märkimisväärset kasu, võttes kasutusele katsemeetodid elektrisõidukite kontrollimiseks, täiustatud heitekatsed (lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste arvu mõõtmine) ning katsemeetodid täiustatud juhiabisüsteemide ja muude ohutussüsteemide jaoks. Üle kümne aasta vanuste sõidukite iga-aastane ülevaatus toob suurt kasu ohutusele ja keskkonnale ning peale selle loob tuhandeid uusi töökohti, eriti liikmesriikides, kus autotööstuses töökohad kaovad. Kasu loodetakse ka veose kinnitamise kohustuslike kontrollimiste kehtestamisest ja andmehaldusmeetmetest. Uued katseviisid, nagu heitgaasivoolu lämmastikoksiidide sisalduse mõõtmine taga liikuva sõiduki poolt ja kaugseire suure hulga sõidukite tekitatava õhusaasteainete heite ja müraemissiooni jälgimiseks, muudavad suure heitega sõidukite avastamise märkimisväärselt tõhusamaks.

Poliitikavariant 2 peaks parandama avastamist ning seega vähendama defektsete ja rikutud sõidukite arvu, muu hulgas liiklevate sõidukite kontrolli laiendamise kaudu väikestele

äriotstarbelistele sõidukitele. See peaks kaasa tooma läbisõidumõõdiku rikkumise märkimisväärse vähenemise, mis tuleneb kohustusest registreerida läbisõidumõõdiku näidud ja teha andmed ümberregistreerimise korral kättesaadavaks. See peaks tooma kasu ka tänu kohustuslikule tehnöülevaatuse elektroonilisele kontrollkaardile, registreerimistunnistuse kasutuselevõttule digitaalkujul, juurdepääsule tehnöülevaatuse aruannetele riiklikes andmebaasides ja sõidukiregistris sisalduvate asjakohaste sõidukiandmete laiendamisele. Eelistatud poliitikavariandist saadav kogukasu on hinnanguliselt 391,6 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2026–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

Eelistatud poliitikavariandi (poliitikavariant 2) kogukulud on prognoosi kohaselt 65,9 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2026–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega. Suurima osa neist kuludest moodustavad teiste ettevõtjate (st sõidukiomanike) halduskulud, mis on seotud täiendavate tehnöülevaatustega ja liiklevate sõidukite kontrolli alase koostööga avaliku sektori asutustega (mis moodustavad ligikaudu 39 % poliitikavariandi 2 kogukuludest), millele järgnevad tehnöülevaatuspunktide kohandamiskulud (seadmete, koolituse ja ülevaatusi tegevate täiendavate inspektorite jaoks), mis moodustavad ligikaudu 35 % poliitikavariandi 2 kogukuludest. Liikmesriikide ametiasutuste halduskulud on peamiselt seotud läbisõidumõõdiku näitude andmebaasi loomisega ja süsteemi toimimisega (3,6 % poliitikavariandi 2 kogukuludest). Teiselt poolt on kodanike halduskulud hinnanguliselt 21 % eelistatud poliitikavariandi kogukuludest ning need on tingitud üle kümneaastaste sõidukite kohustuslikust iga-aastasest ülevaatuses, liiklevate sõidukite kontrolli kehtestamisest mootorrataste jaoks ja suure heitega sõidukite täiendavatest heitekatsetest. Muud kulud moodustavad kogukuludest suhteliselt väikese osa.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

VKEde kontrollikeskustele tekivad lisakulud, mis tulenevad kohandamisest elektrisõidukite ja hübriidmootorsõidukite jaoks, ePTI lisamisest, et kontrollida vastavust üldisele ohutusmäärusele, tahkete osakeste arvu ja lämmastikoksiidide sisalduse määramise kohustuslikest katsetest, väikeste äriotstarbeliste sõidukite tekitatava heite katsetest ja mootorrataste tekitatava müra katsetest. Need lisakulud on seotud inspektorite koolitamisega ja vajaliku varustuse soetamisega. Lisavarustuse kulud tähendavad siiski lisatulu garaaziseadmete tootjatele, kellest paljud on ka VKEd. Samas on tehnöülevaatuse tegijatel võimalik kõik kulude suurenemised tehnöülevaatuse tasude kaudu tagasi saada, säilitades seeläbi oma kasumitaseme ja saades juurde uusi tuluallikaid. Eelkõige VKEd saavad kasu 19 000 – 20 000 uuest töökohast, mis luuakse tänu sagedasematele ja keerukamatele katsetele. Kuigi suured tehnöülevaatuse korraldajad võivad saada rohkem kasu kui väiksemad, peaksid kõik neist põhimõtteliselt kasu saama. Tehnöülevaatuse raamistiku tõhusam täitmise tagamine tagab õiglasema konkurentsi, vähendab võimalusi saada leebemate sõidukistandardite alusel hinnaelist ja väldib sõidukite nõutavat hooldust.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Eelistatud poliitikavariandiga peaksid liikmesriikide ametiasutustele kaasnema ühekordsed ja korduvad halduskulud, mis on hinnanguliselt 2,39 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel

2026–2050. Need kulud tulenevad läbisõidumõdikuga seotud pettuste vastasest meetmest, mille puhul tuleb välja töötada süsteem sõidukite läbisõidumõdiku näitude registreerimiseks hooldustöökodades ja muudes remondikohtades. Väljendatuna nüüdisväärtusena aastatel 2026–2050, on sellest meetmest tulenevad ühekordsed ja korduvad halduskulud hinnanguliselt 2,12 miljardit eurot. Peale selle kaasnevad kaubikute suhtes tehtava liiklevate sõidukite kontrolliga korduvad halduskulud (st täiendavate kontrollide tööjõukulud), mis on hinnanguliselt 107,5 miljonit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2026–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Eelistatud poliitikavariandi kohandamise kogukulud on hinnanguliselt 207,2 miljonit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2026–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega ja sellest 29,7 miljonit eurot on ühekordsed kulud. Ametiasutuste kõige suuremad täiendavad kohandamiskulud tulenevad kaugseire kasutuselevõtmisest ja võimalusest kasutada veokite tekitatava lämmastikoksiidide heite mõõtmiseks heitgaasivoolu lämmastikoksiidide sisalduse mõõtmist taga liikuva sõiduki poolt, samuti mürakaamerate paigaldamisest. See hõlmab ühekordseid kulusid, mis on seotud vajalike seadmete ostmisega, asjakohase IT-taristu rajamisega ja sellega seotud inspektorite koolitamisega, samuti seadmete hooldamise ja andmehaldusega seotud korduvaid kulusid ning inspektorite tööjõukulusid, kes teevad heitgaasivoolu lämmastikoksiididesisalduse mõõtmist taga liikuva sõiduki poolt. Selle meetmega seotud kohandamise kogukulud on hinnanguliselt 192,9 miljonit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2026–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Samuti peaks algatus aitama riikide ametiasutustel kulusid kokku hoida, mis tuleneb tehnölevaatuse elektroonilise kontrollkaardi kasutuselevõttust, riiklike sõidukiregistrite omavahelisest sidumisest ja digitaalsete registreerimistunnistuste väljaandmisest. Kokkuhoid on eeldatavalt märkimisväärne, ulatudes aastatel 2026–2050 nüüdisväärtusena 5,23 miljardi euroni.

Proportsionaalsus

Eelistatud poliitikavarianti peetakse proportsionaalseks sellega, mis on vajalik üldiste poliitikaeesmärkide saavutamiseks. Poliitikavariandi kohaldamisala piirdub sellega, mida on võimalik kõige paremini saavutada ELi tasandil (seoses ülevaatuse meetodite ja ulatuse ühtlustamisega ning ühiste lahenduste leidmisega, et tagada vajalike sõidukiandmete tõhus jagamine ja kättesaadavus). Kuigi mõned meetmed on seotud märkimisväärsete kuludega, kaalub kasu suurel määral üles kulud.

D. Järeelmeetmed

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Viis aastat pärast läbivaadatud õigusakti kohaldamist hindab komisjon tehnölevaatuspaketti, et kontrollida, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud, ning esitab oma peamised järeldused rakendamise kohta aruandes nõukogule ja Euroopa Parlamendile. Aruandele lisatakse vajaduse korral asjakohased soovitusel.