Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B** **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2000/30/EÜ,**

6. juuni 2000,

ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta

(EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni direktiiv 2003/26/EÜ, 3. aprill 2003	L 90	37	8.4.2003

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2000/30/EÜ,

6. juuni 2000,

ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõike 1 punkte c ja d,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ([1])

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ([2])

pärast konsulteerimist regioonide komiteega,

tegutsedes asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ([3])

ning arvestades järgmist:

(1) Liikluse tihenemisega kaasnevad kõikides liikmesriikides samalaadsed tõsised ohutus- ja keskkonnaprobleemid.

(2) Liiklusohutuse, keskkonnakaitse ja õiglase konkurentsi huvides tuleks kommertsveokeid kasutada ainult juhul, kui nende tehnoseisundit hoitakse kõrgel tasemel.

(3) Vastavalt 20. detsembri 1996. aasta direktiivile 96/96/EÜ mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste tehnoülevaatust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ([4]) peavad kommertsveokid igal aastal läbima pädeva organi korraldatud kontrolli.

(4) Direktiivi 94/12/EÜ ([5]) artiklis 4 on sätestatud mitmesuunaline lähenemine maanteetranspordi tekitatava saaste vähendamiseks kavandatud meetmete tasuvuse aspektidele; see lähenemisviis on lülitatud Euroopa programmi “Auto-oil I”, mille raames on objektiivselt hinnatud kõige tasuvamaid meetmeid sõidukitehnoloogia, kütuse kvaliteedi, sõidukite kontrolli ja hoolduse valdkonnas ning ka mittetehnilisi meetmeid, et vähendada maanteetranspordi tekitatud heitgaaside kogust.

([1]) EÜT C 190, 18.6.1998, lk 10 ja EÜT C 116E, 26.4.2000, lk 7.
([2]) EÜT C 407, 28.12.1998, lk 112.
([3]) Euroopa Parlamendi 9. veebruari 1999 . aasta arvamus (EÜT C 150, 28.5.1999, lk 27), nõukogu 2. detsembri 1999. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi 14. märtsi 2000. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata). Nõukogu 13. aprilli 2000. aasta otsus.
([4]) EÜT L 46, 17.2.1997, lk 1. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 1999/52/EÜ (EÜT L 142, 5.6.1999, lk 26).
([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. märtsi 1994. aasta direktiiv 94/12/EÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta ja direktiivi 70/220/EMÜ muutmise kohta (EÜT L 100, 19.4.1994, lk 42).

▼B

(5) Seda lähenemisviisi silmas pidades on Euroopa Parlament ja nõukogu kütuse kvaliteedi tõstmiseks vastu võtnud direktiivi 98/70/EÜ ([1]) ning rangemate heitgaasistandardite kehtestamiseks direktiivi 98/69/EÜ ([2]) eramootorsõidukite ja kergete kommertsveokite kohta ning direktiivi 1999/96/EÜ ([3]) raskeveokite kohta.

(6) Käesolev direktiiv on osa samast lähenemisviisist, kuid keskkonnakaitse seisukohalt oleks käesolevas etapis tõhusam mitte karmistada direktiivis 96/96/EÜ kehtestatud tehnoülevaatuse standardeid, vaid näha ette liiklevate sõidukite tehnokontroll, et tagada kõnealuse direktiivi kohaldamine kogu aasta vältel.

(7) Iga-aastane ettenähtud tehnoülevaatus ei suuda tagada, et kontrollitud kommertsveokite tehnoseisund on maanteesõiduks kõlblik terve aasta vältel.

(8) Spetsiaalsete lisatehnokontrollide tõhus rakendamine on tähtis ja tasuv meede, mis aitab kontrollida liiklevate kommertsveokite hooldust.

(9) Tehnokontrollide käigus ei tohi esineda diskrimineerimist sõidukijuhi kodakondsuse alusel ega kommertsveoki registreerinud või kasutusele võtnud riigi alusel.

(10) Kontrollitavad sõidukid tuleks valida täpselt suunatud lähenemisviisi alusel, selgitades eelkõige välja need, mis näivad kõige halvemas olukorras, samal ajal tuleks tõhustada asutuste tegevust ning vähendada võimalikult sõidukijuhtide ja ettevõtjate kulutusi ja ajakulu.

(11) Kui kontrolli käigus avastatakse sõidukil tõsiseid puudusi, peab olema võimalik paluda selle liikmesriigi pädevatel asutustel, kus sõiduk on registreeritud või kasutusele võetud, võtta asjakohaseid meetmeid ja teatada asjaomasele taotlevale liikmesriigile kõikidest võetud järelmeetmetest.

(12) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed võetakse vastu vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise menetlus. ([4])

(13) Asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte järgi on nii, et kui liikmesriigid ei suuda täielikult saavutada kavandatud meetme eesmärke, milleks on ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli korra kehtestamine, siis kavandatava meetme ulatuse tõttu on võimalik neid paremini saavutada ühenduse tasandil; käesolev direktiiv ei lähe nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta ja nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta (EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/69/EÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta ja direktiivi 70/220/EMÜ muutmise kohta (EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1).

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999 . aasta direktiiv 1999/96/EÜ liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest paisatavate gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest paisatavate gaasiliste osakeste heitmete vastu, ning nõukogu direktiivi 88/77/EMÜ (EÜT L 44, 16.2.2000, lk 1) muutmise kohta.

([4]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼B

Artikkel 1

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on liiklusohutuse ja keskkonna olukorra parandamiseks tagada, et ühenduse liikmesriikide territooriumil liiklevad kommertsveokid vastaksid suuremal määral teatavatele direktiiviga 96/96/EÜ kehtestatud tehnilistele tingimustele.

2. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse ühenduse territooriumil liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli teatavad tehnilised tingimused.

3. Ilma et see piiraks ühenduse eeskirjade kohaldamist, ei piira käesolev direktiiv liikmesriikide õigust teha kontrolle, mis ei ole käesoleva direktiiviga reguleeritud või mis on seotud muude maanteetranspordi aspektidega ning eelkõige kommertsveokitega. Samal ajal ei ole liikmesriikidel keelatud kontrollida käesoleva direktiiviga reguleerimata kontrollide tegemisel I lisas loetletud detaile lisaks avalikele maanteedele ka muudes kohtades.

Artikkel 2

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) *kommertsveok*- direktiivi 96/96/EÜ I lisa kategooriatesse 1, 2 ja 3 kuuluvad mootorsõidukid ja haagised;

b) *liiklevate sõidukite tehnokontroll*- liikmesriigi territooriumil liiklevale kommertsveokile ametiasutuste poolt või nende järelevalve all ette teatamata ja ootamatult tehtav tehnilist laadi ülevaatus avalikul maanteel;

c) *tehnoülevaatus*- sõiduki tehnoseisundi kontroll, mis on sätestatud direktiivi 96/96/EÜ II lisas.

Artikkel 3

1. Iga liikmesriik näeb ette piisavalt liiklevate sõidukite tehnokontrolle, et saavutada käesoleva direktiiviga hõlmatud kommertsveokite puhul artiklis 1 nimetatud eesmärgid, pidades silmas selliste veokite suhtes vastavalt direktiivile 96/96/EÜ kehtivat siseriiklikku korda.

2. Tehnokontrollide käigus ei tohi esineda diskrimineerimist sõidukijuhi kodakondsuse alusel ega kommertsveoki registreerinud või kasutusele võtnud riigi alusel ning tuleb võimalikult vähendada sõidukijuhtide ja ettevõtjate kulutusi ja ajakulu.

Artikkel 4

1. Tehnokontroll koosneb ühest, kahest või kõigist järgmistest osadest:

a) seisva kommertsveoki seisundi visuaalne hindamine;

b) artiklis 5 osutatud ja hiljuti koostatud tehnokontrolli akti või sõiduki tehnoseisundit tõendavate dokumentide kontrollimine ning liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud kommertsveoki puhul eelkõige direktiivile 96/96/EÜ vastava kohustusliku tehnoülevaatuse läbimist tõendavate dokumentide kontrollimine;

c) sõiduki tehnoseisundis esinevate puuduste avastamine, mis hõlmab üht, mitut või kõiki I lisa punktis 10 loetletud kontrollitavaid detaile.

2. Pidurisüsteeme ja heitgaase kontrollitakse II lisas sätestatud eeskirja kohaselt.

3. Enne I lisa punktis 10 loetletud detailide kontrollimist tutvub kontrollija viimase kontrollkaardiga ja/või hiljuti koostatud tehnokontrolli aktiga, mille sõidukijuht võib talle esitada.

▼B

Kontrollija võib arvesse võtta ka muid volitatud asutuste väljastatud ohutustunnistusi, mille sõidukijuht vajaduse korral esitab.

Kui nendes kontrollkaartides ja/või aktis on kinnitatud, et teatavat I lisa punktis 10 loetletud detaili on kontrollitud eelneva kolme kuu jooksul, siis seda detaili enam uuesti ei kontrollita, välja arvatud juhul, kui selleks annab põhjust eelkõige nähtav defekt ja/või puudus.

Artikkel 5

1. Artikli 4 lõike 1 punktis c osutatud kontrolliga seotud tehnokontrolli akti koostab kõnealuse kontrolli teinud asutus või kontrollija. Näidisakt on esitatud I lisas, mille punkt 10 sisaldab kontrollitavate detailide loetelu. Asutus või kontrollija peab tähistama märgikesega vastavad ruudud. Akt antakse kommertsveoki juhile.

2. Kui asutus või kontrollija leiab, et kommertsveoki hoolduses esinevad vead võivad kujutada ohtu, mille tõttu tuleb eelkõige pidureid põhjalikumalt kontrollida, võib kommertsveokile määrata põhjalikuma läbivaatuse liikmesriigi poolt määratud ja lähedal asuvas ülevaatuspunktis vastavalt direktiivi 96/96/EÜ artiklile 2.

Kui artikli 4 lõikes 1 osutatud tehnokontrolli või käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud põhjalikuma läbivaatuse käigus selgub, et kommertsveok kujutab tõsist ohtu veokis viibijatele või teistele maantee kasutajatele, võib selle veoki kasutamise keelata kuni avastatud vigade kõrvaldamiseni.

Artikkel 6

Liikmesriigid esitavad komisjonile iga kahe aasta järel enne 31. märtsi kahe eelneva aasta jooksul kontrollitud veokite arvu, liigitatuna kategooriate kaupa vastavalt I lisa punktile 6 ja registreerimisriikide kaupa, ning andmed kontrollitud detailide ja avastatud puuduste kohta vastavalt I lisa punktile 10.

Esimesed andmed hõlmavad kaheaastast ajavahemikku, mis algab 1. jaanuaril 2003.

Komisjon edastab selle informatsiooni Euroopa Parlamendile.

Artikkel 7

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi kohaldamisel. Eelkõige esitavad nad üksteisele andmed kontrollide tegemise eest vastutava asutuse või vastutavate asutuste kohta ja kontaktisikute nimed.

2. Mitteresidendile kuuluval kommertsveokil avastatud tõsistest puudustest, eelkõige nendest, mille tõttu keelatakse veoki kasutamine, teatatakse selle liikmesriigi pädevatele asutustele, kus veok on registreeritud või kasutusele võetud, vastavalt I lisas esitatud näidisaktile, ilma et see piiraks sanktsioonide kohaldamist selle liikmesriigi õigusaktide kohaselt, kus puudus avastati.

Ilma et see piiraks artikli 5 kohaldamist, võivad selle liikmesriigi pädevad asutused, kus mitteresidendi kommertsveoki tõsine puudus avastati, paluda selle liikmesriigi pädevatel asutustel, kus veok on registreeritud või kasutusele võetud, võtta rikkuja suhtes asjakohaseid meetmeid, näiteks määrata veokile põhjalikum tehnoülevaatus.

Pädevad asutused, kellele selline taotlus esitatakse, teatavad kõikidest rikkuja suhtes võetud meetmetest sellele liikmesriigile, kus kommertsveoki puudused avastati.

▼B

Artikkel 8

Kõik muudatused, mida on vaja I lisa muutmiseks või II lisas määratletud tehniliste standardite kohandamiseks tehnilise arenguga, võetakse vastu artikli 9 lõikes 2 sätestatud korras.

Selliste muudatuste tõttu ei tohi siiski laieneda käesoleva direktiivi reguleerimisala.

Artikkel 9

1. Komisjoni abistab vastavalt direktiivi 96/96/EÜ artiklile 8 asutatud tehnika arengule kohandamist käsitlev komitee, edaspidi "komitee".

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artiklis 8 sätestatut.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 10

Liikmesriigid kehtestavad karistused, mida kohaldatakse juhul, kui sõidukijuht või ettevõtja ei täida käesoleva direktiivi alusel kontrollitavaid tehnilisi nõudeid.

Nad võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende karistuste rakendamine. Sätestatavad karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 11

Komisjon esitab aasta jooksul pärast liikmesriikidelt artiklis 6 osutatud andmete saamist nõukogule käesoleva direktiivi kohaldamise aruande ja saadud tulemuste kokkuvõtte.

Esimene aruanne hõlmab kaheaastast ajavahemikku, mis algab 1. jaanuaril 2003.

Artikkel 12

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne 10. augustit 2002. Nad teatavad sellest viivitamata komisjonile.

2. Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, viidatakse nendes käesolevale direktiivile või lisatakse sellised viited neile ametliku avaldamise korral. Liikmesriigid sätestavad selliste viidete tegemise viisi.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 13

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 14

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼B

I LISA

KONTROLLITAVATE PUNKTIDE LOETELU SISALDAV TEHNOKONTROLLI NÄIDISAKT

(Direktiiv 2000/30/EÜ)

1. Kontrolli koht .....

2. Kuupäev .....

3. Kellaaeg .....

4. Sõiduki riigitunnus ja registreerimisnumber .....

5. Haagise/poolhaagise riigitunnus ja registreerimisnumber .....

6. Sõidukiklass .....

a) ☐ Veoauto (3,5–12 t) (1)

b) ☐ Haagis (2)

c) ☐ Autorong (3)

d) ☐ Autobuss ja reisibuss (4)

e) ☐ Veoauto (üle 12 t) (5)

f) ☐ Poolhaagis (6)

g) ☐ Poolhaagisautorong (7)

7. Transpordi eest vastutav ettevõtja ja selle aadress .....

8. Riikkondsus .....

9. Juht .....

(1) Kaubaveoks kasutatavad vähemalt neljarattalised mootorsõidukid, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid mitte rohkem kui 12 tonni (kategooria N2).
(2) Kõik mootorsõiduki külge haagitavad sõidukid, mis on kaubaveoks ehitatud ja asjakohaste seadmetega varustatud, välja arvatud poolhaagised; haagised, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid mitte rohkem kui 10 tonni (kategooria O3); haagised täismassiga üle 10 tonni (kategooria O4).
(3) Kaubaveoks mõeldud mootorsõidukid täismassiga üle 3,5 tonni, mille külge on kinnitatud haagis (kategooriad O3 ja O4).
(4) Reisijateveoks kasutatav vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, kus on lisaks juhiistmele veel vähemalt kaheksa istekohta (kategooriad M2 ja M3).
(5) Kaubaveoks kasutatavad vähemalt neljarattalised mootorsõidukid täismassiga üle 12 tonni (kategooria N3).
(6) Kaubaveoks ehitatud ja asjakohaste seadmetega varustatud sõiduk, mis haagitakse mootorsõiduki külge sellisel viisil, et osa poolhaagisest toetub mootorsõidukile ning mootorsõiduk kannab olulise osa poolhaagise või selle koorma massist (kategooriad O3 ja O4).
(7) Poolhaagise külge kinnitatud puksiirsõiduk.

▼B

10. Kontrollitavate punktide loetelu:

	kontrollitud	kontrollimata	ei vasta nõuetele
a) pidurisüsteem ja selle osad ([1])	☐	☐	☐
b) heitgaasisüsteem ([1])	☐	☐	☐
c) heitgaasi suitsusus (diisel) ([1])	☐	☐	☐
d) heitgaasid (bensiin, maagaas või veeldatud naftagaas) ([1])	☐	☐	☐
e) roolihoovastik	☐	☐	☐
f) tuled, valgustus- ja signaalseadmed	☐	☐	☐
g) rattad/rehvid	☐	☐	☐
h) vedrustus (nähtavad defektid)	☐	☐	☐
i) šassii (nähtavad defektid)	☐	☐	☐
j) sõidumeerik (paigaldus)	☐	☐	☐
►(1) k) kiiruspiirik (paigaldus ja toimimine)◄	☐	☐	☐
l) kütuse- ja/või õlilekked	☐	☐	☐

11. Tehnokontrolli tulemus:
Sõiduki kasutuskeeld tõsiste rikete tõttu ☐

12. Muu/märkused

13. Tehnokontrolli teinud asutus/ametnik või kontrollija

Tehnokontrolli teinud asutuse/ametniku või kontrollija allkiri

---

([1]) Neid punkte kontrollitakse direktiivi 2000/30/EÜ II lisas sätestatud spetsiaalsete katsete ja/või kontrollide abil.

►(1) M1

▼B

II LISA

PIDURISÜSTEEMIDE JA HEITGAASIDEGA SEOTUD KATSETUSTE JA/VÕI KONTROLLIMISE EESKIRI

1. **Eritingimused pidurite kohta**

Kõik pidurisüsteemi osad ja selle mehhanism tuleb hoida heas töökorras ja nõuetekohaselt seadistada.

Sõiduki pidurid peavad täitma järgmisi funktsioone:

a) mootorsõidukite ning nende haagiste ja poolhaagiste sõidupiduri abil peab saama sõiduki kiirust aeglustada ning sõiduki ohutult, kiiresti ja tõhusalt peatada, olenemata võimalikust koormast ja sõidetava tee kaldetingimustest;

b) mootorsõidukite ning nende haagiste ja poolhaagiste seisupiduri abil peab saama sõidukit paigal hoida, olenemata võimalikust koormast ja sõidetava tee kaldetingimustest.

▼M1

2. **Eritingimused heitgaaside kohta**

2.1. *Ottomootoriga (sädesüütega) mootorsõidukid*

a) Kui heitgaase ei kontrollita spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked

2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked.

Pärast asjakohast mootori soojendusaega (vastavalt sõiduki tootja soovitustele) mõõdetakse heitgaaside süsinikmonooksiidi (CO) sisaldust tühikäigul (ilma koormuseta).

Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda kontrollväärtusena mitte kasutada, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid:

i) sõidukite puhul, mis on registreeritud või kasutusele võetud selle kuupäeva, millest alates liikmesriigid nõuavad direktiiviga 70/220/EMÜ ([1]) sõidukitele kehtestatud nõuete täitmist, ja 1. oktoobri 1986 vahelisel ajal: CO - 4,5 mahuprotsenti;

ii) - 3,5 mahuprotsenti sõidukite puhul, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. oktoobrit 1986.

b) Kui heitgaasi kontrollitakse spetsiaalse heitgaaside kontrollsüsteemi, näiteks lambda-anduriga kolmeastmelise katalüsaatori abil, siis tuleb:

1. kontrollida visuaalselt heitgaasisüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked

2. kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked,

3. teha kindlaks sõiduki heitgaaside kontrollsüsteemi tõhusus lambda-väärtuse ja heitgaaside CO-sisalduse mõõtmise teel vastavalt punktile 4 või kooskõlas tootja poolt ettenähtud protseduuriga, mis on tüübikinnituse käigus heaks kiidetud. Kõikide testide korral tuleb mootorit kasutada vastavalt sõiduki tootja soovitustele,

4. väljalasketorust paisatavad heitgaasid — piirväärtused.

Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus on ette nähtud sõiduki tootja poolt. Kui see teave ei ole kättesaadav, ei tohi CO-sisaldus ületada järgmisi näitajaid.

i) Mõõtmine mootori tühikäigul:

([1]) EÜT L 76, 9.3.1970, lk 1.

▼M1

Heitgaaside maksimaalne lubatud CO-sisaldus ei tohi ületada 0,5 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ [1]) või hilisemate muudatustega) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,3 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002.

ii) Mõõtmine mootori kõrgendatud pööretel (ilma koormuseta), mis peavad olema vähemalt 2 000 min^{-1}:

CO-sisaldus: maksimaalselt 0,3 mahuprotsenti ning sõidukite puhul, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ või hilisemate muudatustega) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli A või B reas, ei tohi maksimaalne CO-sisaldus olla üle 0,2 mahuprotsendi. Kui vastavus direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2002.

Lamda: 1 ± 0,03 või vastavalt tootja spetsifikatsioonidele.

iii) Mootorsõidukite puhul, mis on vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ ja hilisemate muudatustega) varustatud pardadiagnostika (OBD) süsteemidega, võivad liikmesriigid punktis i nimetatud testimise asemel teha heitgaasisüsteemi nõuetekohase toimivuse kindlaks OBD-seadme vastava näidu põhjal, kontrollides samas OBD-süsteemi nõuetekohast toimivust.

2.2. *Survesüütemootoriga (diiselmootoriga) mootorsõidukid*

a) Heitgaaside suitsusust mõõdetakse vabakiirendusel (koormust ei rakendata miinimumpööretest kuni katkesti rakendumiseni), käigukang on neutraalses asendis ja sidur on lahutatud.

b) Sõiduki ettevalmistus:

1. Sõidukit võib testida ilma ettevalmistuseta, kuid ohutuse mõttes tuleb kontrollida, kas mootor on soe ja rahuldavas mehaanilises seisukorras.

2. Välja arvatud punkti d alapunktis 5 nimetatud juhtudel ei loeta ühtki sõidukit tehnoülevaatust mitteläbinuks, kui see ei ole ette valmistatud vastavalt järgmistele nõuetele:

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;

ii) heitgaasisüsteemi puhastatakse vähemalt kolme vabakiirendustsükliga või samaväärse meetodiga.

c) Testimismenetlus:

1. Kontrollida visuaalselt tootja poolt paigaldatud heitgaaside kontrollsüsteemi, et välja selgitada, kas see on täielik ja rahuldavas seisukorras ning avastada võimalikud lekked.

2. Mootor ja mis tahes turboülelaadur peab enne iga vabakiirendustsüklit olema tühikäigul. Suure võimsusega diiselmootorite puhul tähendab see vähemalt 10 sekundilist ootamist pärast gaasipedaali vabastamist.

3. Iga vabakiirendustsükli alustamiseks tuleb gaasipedaal kiiresti ja sujuvalt (vähem kui ühe sekundiga), kuid mitte ägedalt alla vajutada, et saavutada maksimaalne sissepritse pritsepumbast.

4. Iga vabakiirendustsükli ajal jõuab mootor enne gaasipedaali vabastamist maksimaalselt lubatud pööreteni või automaatülekandega sõidu-

[1] EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.

▼M1

kite puhul 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 1. lisa kategooriatesse 1 ja 2 kuuluvate sõidukite puhul on vähemalt kaks sekundit.

d) Piirväärtused

1. Kontsentratsioonitase ei tohi ületada vastavalt nõukogu direktiivile 72/306/EMÜ ([1]) registreerimismärgile kirjutatud taset.

2. Kui see teave ei ole kättesaadav või kui liikmesriikide pädevad asutused otsustavad seda võrdlemiseks mitte kasutada, ei tohi kontsentratsioonitase ületada tootja poolt kindlaksmääratud taset või neeldumisteguri piirväärtusi, mis on järgmised:

   maksimaalne neeldumistegur:

   — ülelaadeta diiselmootorite puhul 2,5 m^{-1},

   — turbodiiselmootorite puhul 3,0 m^{-1},

   — piirväärtus 1,5 m^{-1}, mis kehtib sõidukite suhtes, mis on tüübikinnituse saanud piirväärtuste kohaselt, mis on esitatud:

     a) direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) I lisa punktis 5.3.1.4. sisalduva tabeli B reas (diiselmootoriga väikesõiduk — Euro 4);

     b) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B1 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 4);

     c) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli B2 reas (diiselmootoriga raskeveok — Euro 5);

     d) direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli C reas (raskeveok — EEV);

     või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) või piirväärtused, mis vastavad hilisematele muudatustele direktiivis 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) või samaväärsed piirväärtused, kui kasutatakse EÜ tüübikinnitamisel kasutatavatest seadmetest erinevaid seadmeliike.

     Kui vastavus direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) I lisa punktile 5.3.1.4 või direktiivi 88/77/EMÜ (muudetud direktiiviga 1999/96/EÜ) I lisa punktile 6.2.1 ei ole võimalik, kohaldatakse eespool nimetatud piirväärtusi sõidukite suhtes, mis on registreeritud või kasutusele võetud pärast 1. juulit 2008.

3. Nende nõuete täitmisest on vabastatud sõidukid, mis on registreeritud või kasutusele võetud enne 1. jaanuari 1980.

4. Sõiduk loetakse ülevaatust mitteläbinuks ainult siis, kui vähemalt viimase kolme vabakiirendustsükli aritmeetiline keskmine ületab piirväärtuse. Seda võib arvutada, jättes kõrvale mis tahes mõõtmise, mis märkimisväärselt erineb mõõdetud keskmisest, või kasutades mis tahes statistilist arvutusmeetodit, mis võtab arvesse mõõtmiste hajuvust. Liikmesriigid võivad kehtestada piirangu testimistsüklite arvule.

5. Mittevajaliku testimise vältimiseks võivad liikmesriigid erandina punkti 2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaatuse mitteläbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist ületavad märkimisväärselt piirväärtuse. Samuti võivad liikmesriigid mittevajaliku testimise vältimiseks erandina punkti 2.2 alapunkti d alapunkti 4 sätetest kuulutada need sõidukid ülevaatuse läbinuks, mille mõõtmistulemused pärast vähem kui kolme vabakiirendustsükli või punkti 2.2 alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii

([1]) EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1.

▼**M1**

määratletud puhastamistsükli (või sellele samaväärse) läbimist jäävad märkimisväärselt piirväärtusele alla.

2.3. *Katseseadmed*

Sõidukite heitgaase kontrollitakse seadmetega, mille abil saab täpselt kindlaks määrata vastavuse tootja poolt ettenähtud või soovitatud piirväärtustele.

3. **Kiiruspiirikutega seotud eritingimused:**

— võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik on paigaldatud, nagu on ette nähtud nõukogu direktiiviga 92/6/EMÜ, ([1])

— kontrollida kiiruspiiriku silti,

— kui võimalik, kontrollida, kas kiiruspiiriku plommid ja muud ühenduste kuritahtliku muutmise vastased vahendid, kui need on olemas, on terved,

— võimaluse korral kontrollida, kas kiiruspiirik takistab direktiivi 92/6/EMÜ artiklites 2 ja 3 nimetatud sõidukeid neid kindlaksmääratud väärtusi ületamast.

([1]) EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27.